

I quaderni di Camina 6



 Regione Emilia-Romagna

Assessorato alle Politiche Sociali.
Immigrazione. Progetto giovani.
Cooperazione internazionale.



la città senza incidenti

strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura

a cura di Valter Baruzzi, Alfredo Drufuca, Giancarlo Sgubbi

Editrice La Mandragora

Questo quaderno di Camina è stato realizzato in collaborazione con l'Assessorato Mobilità e Trasporti della Regione Emilia-Romagna

ISBN 88-7586-014-9

© 2004 Editrice La Mandragora s.r.l.

Via Selice, 92 - 40026 Imola (Italy)

Tel. 0542 642747 - Fax 0542 647314

E-mail: info@editricelamandragora.it

© 2004 Regione Emilia-Romagna - Bologna (Italy)

Servizio Politiche Familiari, Infanzia e Adolescenza

Tel. 051 6397498

E-mail: infanzia@regione.emilia-romagna.it

<http://www.regione.emilia-romagna.it/infanzia>

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale, con qualsiasi mezzo (compresi microfilm e le copie fotostatiche), sono riservati per tutti i paesi.

La foto di copertina, tratta dal calendario 2004 del Centro Antartide di Bologna, è di Ivano Bolondi.

Si ringraziano per la collaborazione:

- Paola Zoccarato, architetto, libero professionista in Padova, esperta in pianificazione dei trasporti, del traffico e nella progettazione e riqualificazione degli spazi pubblici
- Luca Pasquali, architetto, libero professionista in Padova, esperto in pianificazione dei trasporti, del traffico e nella progettazione e riqualificazione degli spazi pubblici
- Angela Ceresoli, architetto, libero professionista in Bergamo, collabora dal 1998 con la società Polinomia srl Milano, esperta in piani di abbattimento delle barriere architettoniche
- Alberto Marescotti, architetto, funzionario tecnico del Settore Mobilità e Traffico del Comune di Padova - Unità Organizzativa Pianificazione e Progettazione
- Bruno Massignan, architetto, coordinatore del Dipartimento Ambiente, Territorio ed Opere Pubbliche del Comune di Settimo Milanese.

Presentazione (<i>Gianluca Borghi</i>)	7
Sicurezza e mobilità sostenibile (<i>Alfredo Peri</i>)	9
Introduzione	11
Iniziative e programmi della Regione Emilia-Romagna per l'integrazione delle politiche	15
Capitolo 1 - Il metodo (<i>Valter Baruzzi, Alfredo Drufuca, Giancarlo Sgubbi</i>)	25
1.1 Alcuni riferimenti internazionali	26
1.1.1 L'esperienza francese: il programma " <i>Ville plus sûre, Quartiers sans accidents</i> "	28
1.1.2 L'esperienza inglese: i <i>Road Safety Plan</i>	29
1.2 Gli strumenti normativi italiani: la sicurezza stradale e il Piano Urbano del Traffico	30
1.3 La partecipazione degli abitanti, motore della progettazione	32
1.3.1 I diversi livelli di coinvolgimento dei cittadini	35
1.3.2 La progettazione partecipata	37
1.3.3 Il gioco dei ruoli	39
1.4 Scelta dei livelli di comunicazione, per promuovere qualità e condivisione	39
1.4.1 Gli aspetti politici	40
1.4.2 Gli aspetti tecnici	42
1.5 Le fasi del processo di piano	44
1.5.1 La partecipazione in relazione alle fasi del processo	45
Capitolo 2 - Dall'analisi agli interventi (<i>Alfredo Drufuca</i>)	49
2.1 Gli orientamenti del processo: dalla prediagnosi all'organizzazione delle analisi	50
2.1.1 Formazione del gruppo di lavoro	51
2.2 Prediagnosi	53
2.3 Articolazione dei temi del piano	56
2.4 Programmazione delle analisi	60
2.4.1 Individuare gli ambiti	60
2.4.2 Specificare le analisi	61
2.4.3 Risorse, scadenze e tempi	62

2.5	Le analisi	63
2.5.1	L'analisi urbanistica	63
2.5.2	L'analisi della rete viaria	69
2.5.3	Analisi della strada	77
2.5.4	Le indagini	81
2.6	Diagnosi	94
2.6.1	Organizzazione della diagnosi	95
2.6.2	Comunicazione della diagnosi	98
2.7	Obiettivi, strategie, interventi	98
2.7.1	Definizione degli obiettivi	101
2.7.2	Definizione delle strategie	103
2.7.3	Gli interventi	104
Capitolo 3 - Il progetto (<i>Paola Zoccarato, Luca Pasquali, Angela Ceresoli</i>)		107
3.1	Introduzione	108
3.1.1	Linee guida del progetto	109
3.1.2	Approccio progettuale e componenti del progetto	110
3.1.3	Schema generale dello sviluppo del progetto	110
3.1.4	Mezzi di rappresentazione	113
3.2	Strutturazione dello spazio	113
3.2.1	Composizione in sequenze successive	114
3.2.2	Dimensioni del progetto	117
3.2.3	Profilo trasversale	119
3.2.4	Sviluppo planimetrico (trattamento delle traiettorie)	156
3.2.5	Profilo longitudinale	165
3.2.6	Configurazione delle prospettive	171
3.3	Componenti singolari del progetto	174
3.3.1	Trattamento dei limiti laterali	174
3.3.2	Intersezioni	179
3.3.3	Isole spartitraffico e separatori	196
3.3.4	Attraversamenti pedonali	200
3.3.5	Zona d'avvicinamento	210
3.3.6	Materiali	214
Capitolo 4 - Dal progetto alla realtà: tre esempi di applicazione estensiva delle tecniche presentate		219
4.1	Il caso Imola (<i>Giancarlo Sgubbi</i>)	220
4.2	Il caso Settimo Milanese (<i>Alfredo Drufuca, Bruno Massignan</i>)	245
4.3	Il caso Padova (<i>Alberto Marescotti</i>)	268
Appendice		293

Presentazione

Frutto del lavoro a più mani di diversi settori della Regione Emilia-Romagna, questo quaderno nasce con l'obiettivo di dare ad amministratori, progettisti e tecnici degli Enti locali, associazionismo e privato sociale alcuni strumenti che possano favorire l'incontro tra efficaci sistemi di mobilità e le più complessive esigenze della comunità.

La città del traffico e degli incidenti rompe il flusso persona, comunità e ambiente; la città delle automobili costringe al confino le categorie più deboli deprimendone i diritti fondamentali; ma la città è anche alla ricerca di un nuovo ruolo nel confronto con il sistema economico, tra difesa della propria identità e del proprio ambiente, volontà di sussidiarietà e di partecipazione a scelte di sostenibilità.

Un fenomeno complesso quale quello degli incidenti stradali, coi costi umani e sociali che comporta, si inserisce nel contesto più generale dei costi ambientali, di salute ed energetici della mobilità. Inoltre un'ottica complessiva non può ignorare anche il prezzo pagato in termini di esclusione sociale da parte di chi non si può permettere di partecipare al sistema dei trasporti, di chi deve, vuole o vorrebbe compiere scelte alternative. Non va sottovalutato neanche l'impatto che la crescente mobilità ha sull'indebolirsi dei legami sociali, di solidarietà e sull'accrescimento della percezione d'insicurezza.

Alle istituzioni pubbliche, alla società civile ed alla rappresentanza politica spettano perciò difficili compiti di mediazione, coniugando protagonismo e partecipazione dei cittadini con esercizio della politica ed aggregazione del consenso.

Con tanti e tali temi in gioco, il nostro sforzo può acquisire efficacia solo se, e questo quaderno ne è un'ennesima riprova, produce politiche integrate, nate anche da reciproci scambi di apprendimento tra i suoi settori. Così la pianificazione territoriale, urbanistica, i sistemi di mobilità vanno nella direzione di autocompletarsi, già nella fase di programmazione, con le politiche sociali, sanitarie, ambientali, per la sicurezza, allo scopo di gettare solide basi per un generale cambiamento culturale sui temi della mobilità.

Le pagine centrali di questo quaderno rappresentano il coronamento di questo cammino. Dopo una riflessione sugli aspetti metodologici della progettazione delle

strade, il volume illustra, con una particolare intenzione di semplificazione comunicativa, una serie di progetti già realizzati.

L'auspicio è che l'impegno assunto dalla Regione Emilia-Romagna e da diversi Enti locali possa essere un nuovo stimolo a chi progetta città e territori.

Gianluca Borghi
*Assessore alle Politiche Sociali, Immigrazione,
Progetto giovani, Cooperazione internazionale
della Regione Emilia-Romagna*

Sicurezza e mobilità sostenibile

La Regione Emilia-Romagna è da tempo fortemente impegnata per realizzare una maggiore sicurezza sulle strade e per sviluppare una mobilità ambientalmente e socialmente sostenibile. Oltre all'Osservatorio regionale per l'educazione e la sicurezza stradale che promuove iniziative rivolte soprattutto ai giovani, ha realizzato, in collaborazione con le Amministrazioni provinciali e comunali, interventi migliorativi sulla viabilità, la moderazione della velocità, la riqualificazione di tratti urbani ed extraurbani, la realizzazione di percorsi pedonali e di nuova segnaletica attraverso apposite leggi regionali e, nel corso del 2003, con il programma di attuazione del Piano nazionale sulla sicurezza stradale.

Nell'ambito dello sviluppo della mobilità sostenibile, l'azione della Regione ha fatto un salto di qualità significativo attraverso la definizione degli "Accordi per la Qualità dell'aria e la mobilità sostenibile" che le hanno consentito, assieme agli Enti locali e alle loro Agenzie per la mobilità, di attuare già dal luglio 2002 e nell'inverno 2003-2004, interventi di limitazione del traffico quali azioni per affrontare tempestivamente situazioni di criticità ed episodi acuti di inquinamento atmosferico, ma anche di avviare un piano di investimenti a medio termine per l'ulteriore sostegno e sviluppo di forme di mobilità ecocompatibili, fondamento di coerenti modalità di governo del traffico urbano.

Nel dare sostegno a queste azioni la Regione Emilia-Romagna si è rivolta innanzitutto agli Enti locali, non solo in quanto interpreti istituzionali delle concrete esigenze dei cittadini, ma anche quali soggetti impegnati nella ricerca di nuove forme di comunicazione e coinvolgimento diretto.

Tradizionali interlocutori della Regione, le Aziende di trasporto pubblico, pur nella fase in atto di riforma del settore, restano importanti soggetti che, con il concorso delle risorse pubbliche possono essere in grado di migliorare il servizio al cittadino sia in termini di qualità erogata del viaggio, dei percorsi, delle fermate, che di qualità percepita attraverso un'informazione semplice ed efficace.

Nel corso del triennio 2001-2003 la Regione ha presentato le proprie realtà locali più significative ad un confronto europeo, mettendo in rete risorse ed iniziative, obiettivi e risultati nell'intento di fare emergere le migliori pratiche sviluppate

in ciascun bacino provinciale e prioritariamente nei 10 capoluoghi regionali. La qualità delle azioni avviate di concerto fra Regione e Comuni hanno consentito di conseguire a Bruxelles il cosiddetto Premio Award per il trasporto pubblico, concorso patrocinato dalla Commissione Europea, quale riconoscimento internazionale per le iniziative concrete realizzate con l'operazione "Liberiamo l'aria" che hanno contribuito ad aumentare la consapevolezza e la sensibilità dei cittadini nei confronti di un nuovo concetto di mobilità.

Si tratta ora di dare concreta attuazione a tali programmi, in un rapporto più stretto tra istituzioni, operatori, categorie di utenti, associazioni e singoli cittadini rafforzando le forme di comunicazione a tutti i livelli, non solo come indirizzo ma soprattutto come stimolo all'effettivo sviluppo partecipativo delle azioni e delle scelte degli Enti locali.

Per dare ulteriore impulso alle iniziative e accrescere le sinergie di sistema è stato istituito un gruppo di lavoro regionale che è impegnato a proseguire e a sperimentare nuove forme di cooperazione istituzionale e attività partecipata in rapporto con le associazioni più rappresentative delle realtà locali e in particolare con l'Associazione Nazionale dei Comuni Italiani.

Alfredo Peri
*Assessore Mobilità e Trasporti
della Regione Emilia-Romagna*



Lo spunto per la realizzazione di un manuale di approfondimento sul tema della sicurezza stradale in ambito urbano risale al periodo di stesura del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) predisposto nel 1998 dalla Regione Emilia-Romagna.

Tra i temi assunti dal PRIT '98 la sicurezza stradale ebbe sicuramente una evidenza particolare, riconoscendo in essa una delle maggiori emergenze nel nostro paese e della Regione Emilia-Romagna in particolare.

Chiunque compia un viaggio in una città del Nord-Europa può osservare la grande differenza esistente tra quei paesi ed il nostro nelle forme, negli strumenti e nelle regole d'uso degli spazi stradali, finalizzate a rendere i comportamenti degli automobilisti rispettosi delle regole e degli altri utenti della strada.

Nell'ambito del Piano si proponeva di realizzare un vero e proprio laboratorio urbano nel quale sperimentare e mettere a punto i metodi e le tecniche indispensabili a garantire la riduzione degli incidenti e, più in generale, l'avvio di una politica estensiva di profonda trasformazione dell'assetto delle strade e degli spazi pubblici urbani, per garantire il recupero di elevati livelli di sicurezza (con particolare riguardo agli utenti deboli) e una migliore vivibilità e fruibilità della città.

Fu predisposto un documento intitolato *Metodi e tecniche per progettare una città senza incidenti*¹, allo scopo di proporre strategie, metodi e tecniche per progettare e promuovere la sicurezza stradale, in modo da poterne verificare costi, difficoltà di applicazione (tecniche, normative, sociali) ed efficacia.

Alcune esperienze piuttosto significative sono quindi partite anche all'interno della nostra regione e si è, di fatto, cominciato ad applicare e a sperimentare queste tecniche di trasformazione delle strade, conseguendo risultati apprezzabili.

Questo quaderno di Camina intende ripartire proprio da quella sollecitazione e dalle esperienze ad esso ispirate, nel frattempo realizzate, raccontando e mostrando come sia possibile oggi intervenire concretamente, per riequilibrare l'uso degli spazi urbani e mitigare i conflitti che derivano dalla presenza sempre più invasiva dell'automobile.

¹ Il documento fu redatto dai consulenti della società Polinomia srl (Milano), nell'ambito del PRIT '98, promosso dall'Assessorato alla Mobilità e Trasporti della Regione Emilia-Romagna.

La motivazione di fondo è rappresentata dalla consapevolezza che un ambiente riqualificato e sicuro costituisce di per sé un fattore positivo e si configura come indispensabile premessa per la realizzazione di una città a misura di persona, attenta a chi non è autonomo nell'uso dell'auto, con particolare riguardo a bambini, anziani e persone disabili o in difficoltà temporanea.

Un aspetto che caratterizza questo lavoro, nato con l'intento di descrivere e motivare il metodo generale che occorre seguire per istruire correttamente progetti di questa natura, è la consapevolezza della molteplicità e della complessità dei fattori in gioco. Ci troviamo in presenza di un tema progettuale che riguarda la morfologia delle strade, il traffico, i commerci e la vita economica, che è correlato ai comportamenti quotidiani, agli atteggiamenti e all'immaginario degli abitanti e che implica, inoltre, una riflessione sui diritti e l'autonomia delle persone e sulla qualità della vita sociale e ambientale di un territorio e sul rapporto fra interessi privati e bene comune.

A questo proposito si sta oggi diffondendo la consapevolezza che la capacità di applicare correttamente gli strumenti dell'urbanistica, dell'ingegneria del traffico e dell'architettura al disegno di spazi urbani sicuri, richieda di essere sostenuta da premesse politiche ampie e da competenti azioni intersettoriali volte a promuovere forme di comunicazione e partecipazione, capaci di coinvolgere la popolazione in un processo di accrescimento della consapevolezza e di collaborazione, che accompagni e sostenga il percorso di progettazione e prepari ad accogliere le proposte e gli interventi individuati.

Le linee guida che vengono qui proposte approfondiscono e mostrano principalmente esempi di 'tecniche' progettuali di trasformazione e riorganizzazione fisica delle strade e degli spazi connessi, ma esse vengono contestualizzate nell'ambito di un vero e proprio iter metodologico, un processo che dalla descrizione condivisa dei problemi e dalla definizione di obiettivi e strategie, conduce alla definizione e realizzazione degli interventi, sino alla verifica della loro efficacia che, come sappiamo, non può prodursi pienamente senza la comprensione e il consenso dei cittadini. All'approccio partecipato si fa riferimento in generale, senza tuttavia dedicare uno spazio di approfondimento né alle teorie, né alla trattazione di metodi e pratiche, per le quali rimandiamo alla letteratura specifica, oggi assai diffusa².

² Sugeriamo alcuni testi a titolo esemplificativo:

- Lorenzo, Raymond, *La città sostenibile. Partecipazione, luogo, comunità*, Elèuthera, Milano 1998.
- Magnaghi, Alberto (a cura di), *Rappresentare i luoghi. Metodi e tecniche*, Alinea Editrice, Firenze 2001.
- Paba, Giancarlo, *Partecipazione, progetto locale, movimenti sociali*, in *La Nuova Città* (Fondazione Michelucci), dicembre, Edizioni Polistampa, Firenze 2002.
- Sclavi, Marianella e altri, *Avventure urbane. Progettare la città, con gli abitanti*, Elèuthera, Milano 2002.
- Venti, Donatella e altri, *Esperienze di progettazione partecipata negli Usa*, Quaderno di Camina n° 2, Editrice La Mandragora, Imola 2003.

Sono disponibili anche materiali prodotti dai comuni che operano con metodologie partecipative. Citiamo, a questo proposito, il testo AA.VV., *Le ragioni della partecipazione nei processi di trasformazione urbana. I costi dell'esclusione di alcuni attori sociali*, USPEL Comune di Roma, Roma 2001, ma anche il sito www.comune.roma.it/uspel, che contiene la documentazione dell'ex-USPEL e delle attività del *Dipartimento XIX, Unità organizzativa 4, Sviluppo locale sostenibile partecipato* del Comune di Roma e il sito www.comune.torino.it, che documenta fra l'altro le azioni di sviluppo locale partecipato del *Progetto periferie* della Città di Torino.

Il testo propone inoltre la presentazione, ovviamente non esaustiva, di alcuni casi concreti: esempi tratti da città di aree geografiche diverse, non solo emiliano-romagnole, che mostrano situazioni differenti per ambiente e dimensioni. Si tratta di realtà in cui si è proceduto o si sta procedendo alla predisposizione di un piano complessivo della sicurezza stradale, con applicazione estensiva delle tecniche illustrate.

L'impegno intersettoriale della Regione Emilia-Romagna è presentato nella premessa, che offre informazioni su iniziative e programmi per l'integrazione delle politiche regionali.

I curatori

Iniziative e programmi della Regione Emilia-Romagna per l'integrazione delle politiche

La crisi delle città, i problemi della mobilità e le conseguenze sociali di tali criticità sono state oggetto di approfondito dibattito e ampia riflessione negli anni passati. Ci troviamo oggi nella condizione di proporre azioni volte a ridurre gli effetti negativi, in direzione della sostenibilità sociale, ambientale, economica.

Diversi sono i riferimenti internazionali a questo proposito. Dall'*Agenda 21* che, oltre alle grandi decisioni riguardanti le questioni ambientali del pianeta ed i loro legami con i problemi dello sviluppo sociale ed economico, considera gli ambiti locali quale terreno imprescindibile di promozione di comportamenti consapevoli, all'Associazione delle *Città educative*, impegnata a pianificare lo spazio urbano tenendo conto del grande impatto che esso ha sullo sviluppo dei propri cittadini, anche di quelli più piccoli, riconoscendo loro il diritto a partecipare alla costruzione dei programmi urbanistici; dalla Rete delle *Città Sane (Healthy Cities Project)*, attenta a porre in relazione benessere, clima sociale e ambiente, stili di vita e risorse culturali delle persone, proponendo il coinvolgimento dei cittadini nelle scelte che riguardano la salute, a *La città delle bambine e dei bambini (Child-Friendly cities)*, un progetto che si ispira ai principi della Convenzione internazionale sui diritti dell'infanzia (New York 1989) e alla seconda conferenza delle Nazioni Unite del 1996 sugli Insediamenti Urbani, "Habitat II", impegnando i Sindaci a modificare il governo dell'ambiente urbano, assumendo il bambino quale parametro per lo sviluppo sostenibile e la trasformazione delle città, suggerendo di "abbassare l'ottica dell'amministrazione al livello dei bambini" per aprirsi alla comprensione e per divenire capaci di rispondere alle esigenze di tutti i soggetti sociali.

Il tema del rapporto fra città e infanzia è stato trattato di recente anche dal Convegno "Future città, nuovi cittadini. Le competenze di bambini e adolescenti al servizio dell'innovazione per il governo delle città" promosso dalla Regione Emilia-Romagna e dal Centro Camina (Bologna, febbraio 2004), nel cui ambito s'è confermata l'esigenza di affrontare queste tematiche complesse con un approccio intersettoriale, procedure di concertazione e coinvolgimento dei cittadini.

In questi anni un numero crescente di amministrazioni ha adottato metodologie di progettazione partecipata che, tra le tante forme di collaborazione tra amministratori

e cittadini, è quella che maggiormente consente di affrontare i problemi della città nella prospettiva di diffondere responsabilità civica e cultura della sostenibilità. Il lavoro con l'infanzia costituisce, inoltre, un'occasione di arricchimento sia per gli adulti che per i ragazzi.

I ragazzi sono preziosi "alleati" anche perché, attraverso loro, è più facile coinvolgere la comunità; la loro presenza consente di trattare argomenti e problemi di solito ignorati dalla scuola e dalla famiglia e di ricercare in maniera creativa soluzioni che migliorano le condizioni di vita di tutti gli abitanti della città.

Nei paragrafi successivi sono riportati contributi che illustrano l'impegno intersettoriale della Regione Emilia-Romagna sul versante strutturale, con il bando relativo ai "Contratti di Quartiere II", gli Accordi di programma per la Mobilità sostenibile e gli interventi di messa in sicurezza delle strade, sul versante formativo-culturale con l'impegno profuso dall'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza e in ambito di più specifiche politiche di welfare.

Programmi innovativi in ambito urbano e Accordi di programma per la Mobilità sostenibile

Nel recente bando regionale relativo ai Contratti di Quartiere II, risultano evidenziati e di particolare attualità sia il tema della sperimentazione che quello della partecipazione, oltre che il tema della mobilità sostenibile, quale elemento di prioritario interesse nella definizione degli interventi di qualificazione edilizia, attraverso la ricerca di soluzioni condivise fra operatori pubblici e privati, oltre che da diverse categorie di associazioni ed utenti.

A livello di quartiere è possibile introdurre elementi per limitare la circolazione, deviare o rallentare le auto in transito, ridurre l'impatto acustico e anche visivo, oltre che mitigare l'inquinamento atmosferico e, per esempio, prevedere percorsi sicuri pedonali o ciclabili, anche per andare a "prendere l'autobus", attrezzare le fermate e gli spazi per la sosta delle bici oltre che delle auto, in modo da rendere più accessibili le aree verdi e i servizi essenziali sia per gli anziani che per i giovani. Tra l'altro, l'uso della bicicletta in Emilia-Romagna fa parte delle tradizioni locali che permangono nelle città medie della pianura come nei piccoli nuclei della cintura industriale e rurale.

Migliori assetti urbani a livello di quartiere possono generare anche una riduzione degli spostamenti tra periferia e centro, razionalizzare le relazioni interquartiere e soprattutto stimolare comportamenti *più* sostenibili attraverso la qualità dell'assetto d'insieme offerto, grazie a quel *più* cui tendere: un valore aggiunto, un elemento che qualifica, specifica e definisce, un obiettivo in cui sta la determinazione del fare e del proporre soluzioni.

La qualità della vita a cui tutti aspiriamo, grazie a questi *più*, può essere salvaguardata e perseguita quotidianamente; i cosiddetti comportamenti "virtuosi" possono scaturire spontaneamente soprattutto se tramite le istituzioni si realizza il coinvolgimento della collettività locale in quanto partecipe di quel progetto e in

quanto soggetto protagonista, nell'individuazione di elementi innovativi, sia negli assetti insediativi che del sistema di mobilità e accessibilità interno-esterno al quartiere o al complesso edilizio.

Da quando l'auto ha invaso le strade, i cortili e le piazze e l'incremento del numero delle auto e degli spostamenti ha elevato oltre i limiti di accettabilità il livello di saturazione dello spazio urbano e di inquinamento dell'aria, non solo è aumentato lo stress da rumore e da congestione, ma sono cambiate le abitudini e gli stili di vita, con una conseguente limitazione del livello di socialità e del senso di sicurezza individuale e collettiva.

Non a caso le direttive ministeriali emanate dal 1995 per l'elaborazione dei Piani urbani del traffico (PUT), oltre a numerose indicazioni tecniche e normative, pongono a fondamento delle scelte del piano la definizione di una *scala di valori* che individua i soggetti da tutelare a cui deve essere prioritariamente rivolta l'attenzione dei pianificatori per garantire il diritto di mobilità in sicurezza: innanzitutto i pedoni, poi i ciclisti e i mezzi pubblici, consentendo prima la sosta e infine la circolazione delle auto nei limiti di compatibilità ambientale dell'ambito urbano interessato.

Le aree pedonali, le Zone a traffico limitato (ZTL), le Zone '30', rappresentano quindi i principali ambiti, ma non i soli, in cui occorre dare attuazione a forme progettuali rivolte ad assicurare un equilibrato rapporto tra forme diverse di mobilità, anche attraverso la riorganizzazione e la salvaguardia degli spazi di relazione. La *moderazione del traffico* va intesa, quindi, non solo come una tecnica di progettazione, ma come un modello concettuale che vuole rappresentare uno stile di comportamento civile e che tanto più può essere compreso e condiviso quanto più nasce e si costruisce e si "inventa" insieme ai potenziali fruitori.

Affinché la mobilità sostenibile divenga elemento per una nuova qualificazione, sia dell'assetto urbanistico-edilizio che relazionale, occorre però valorizzare al meglio le sinergie di sistema, consentire una gestione integrata dei sistemi di mobilità e soddisfare l'esigenza di offrire il massimo grado di libertà di spostamento attraverso il miglioramento dell'interscambio modale tra mezzo privato e mezzo pubblico e collettivo, incentrato su un servizio pubblico di qualità, su ferrovia e gomma e anche sviluppando servizi di tipo innovativo pensati e organizzati in modo da corrispondere alle caratteristiche territoriali e sociali della domanda.

La particolare attenzione agli aspetti di miglioramento dell'accessibilità alle stazioni ferroviarie quali principali nodi di interscambio da valorizzare e qualificare trova corrispondenza negli stessi criteri di priorità indicati sia nei Contratti di quartiere che negli Accordi per la mobilità sostenibile, quali ambiti di intervento con analoghe esigenze di riqualificazione e in cui è possibile ricostruire un'identità, a partire dalla ricucitura dei percorsi e dell'immagine urbana.

Analoga convergenza fra Accordi e Contratti di quartiere si trova anche per i criteri di riferimento assunti relativamente all'individuazione di indicatori di risultato, per consentire di misurare i miglioramenti raggiunti sia in termini di riduzione degli impatti ambientali, di risparmio energetico, che di efficacia e qualità offerta e percepita.

Altro elemento comune che qui ci preme sottolineare, sta nella particolare

attenzione alle modalità di intervento relative ai percorsi sicuri per l'infanzia e l'adolescenza, che richiamano i temi e del monitoraggio dei risultati e della progettazione partecipata secondo gli obiettivi di cui alla L. 285/97 e all'art. 2 della L.R. 40/1999 e per il quale abbiamo redatto un documento contenente *Suggerimenti metodologici per la realizzazione di percorsi sicuri per l'infanzia e l'adolescenza* (si veda in appendice).

I Comuni tenuti all'adozione del Piano urbano del traffico, comprendenti tutti i comuni superiori a 30.000 abitanti e aree di particolare congestione, possono essere considerati ambiti privilegiati ove promuovere azioni integrate e innovative sia nel metodo che nei contenuti.

Gli Accordi di programma di cui alla L.R. 30/98 *Disciplina generale del Trasporto pubblico regionale e locale* (TPL), consentono di coordinare le azioni di programmazione e gestione del TPL con gli interventi specifici orientati sia alla qualificazione e innovazione dell'offerta del servizio di trasporto pubblico e collettivo che alla realizzazione di investimenti più specificatamente rivolti alla riqualificazione della mobilità urbana. In base alla L.R. 30/98, oltre alle province e ai comuni, le Agenzie locali per la mobilità e il trasporto pubblico, istituite in ciascun bacino per la gestione delle gare e dei relativi Contratti di servizio con le Aziende esercenti il TPL, concorrono alla concertazione dell'Intesa sui servizi minimi di TPL e del piano triennale di investimenti orientato ai seguenti obiettivi prioritari:

- accessibilità e fruibilità del territorio regionale con il mezzo pubblico (autobus o treno);
- razionalizzazione e controllo della sosta e della circolazione in ambito urbano;
- organizzazione di piattaforme logistiche a supporto di un sistema di distribuzione delle merci in ambito urbano coordinato e gestito anche attraverso l'utilizzo di veicoli ecocompatibili;
- attuazione di un sistema integrato di mobilità che privilegi i mezzi a minor impatto ambientale, in particolare consenta l'accessibilità ai principali servizi, quali i poli scolastici, attraverso reti ciclopedonali.

Le azioni di *mobility management* e i principali interventi infrastrutturali riguardano la realizzazione di:

- (sistemi) d'interscambio modale ferro-gomma e qualificazione delle stazioni quali nodi principali di interscambio;
- sistemi integrati di distribuzione dei carburanti alternativi e di ricarica di veicoli elettrici;
- car sharing e altri sistemi di mobilità innovativi, oltre al rinnovo dei mezzi ecologici per i servizi di interesse pubblico;
- controllo degli accessi alle aree centrali e tariffazione della sosta;
- messa in sicurezza delle intersezioni urbane con rotatorie e reti semaforiche e qualificazione delle strade urbane con abbattimento di barriere architettoniche;
- qualificazione delle fermate del trasporto pubblico locale e delle tecnologie informative compresa la tariffazione magnetica integrata per i servizi su ferrovia, su filobus e bus.

Lo sviluppo di interventi relativi ai cosiddetti percorsi casa-scuola, per l'ampio contesto sociale in cui possono essere pensati e sviluppati (la scuola, le famiglie, il quartiere e soprattutto i ragazzi), possono dare un importante contributo alla promozione di una cultura della mobilità sostenibile, oltre che al miglioramento della qualità degli spazi urbani, attraverso:

- l'integrazione con gli interventi di completamento delle reti ciclopedonali urbane;
- l'incentivazione dell'uso della bici e dell'integrazione fra bici, treni e bus;
- l'organicità rispetto alle modalità di assetto della circolazione prevista dai Piani urbani del traffico;
- l'informazione e sensibilizzazione ai cittadini al fine dell'individuazione delle modalità attrattive più efficaci, anche dal punto di vista dei costi e dell'accettabilità;
- la definizione, contestuale agli interventi, di modalità di monitoraggio, anche con il concorso degli utenti, dell'efficacia del progetto realizzato.

Il programma di interventi per la sicurezza dei trasporti della Regione Emilia-Romagna

La sicurezza dei trasporti costituisce una materia che implica problematiche e relazioni complesse e non può essere ricondotta ad un unico fattore causale, per quanto significativo esso possa essere. Si ritrovano e si incrociano, infatti, al suo interno, aspetti tecnici correlati alla programmazione, alla progettazione e alla gestione delle infrastrutture e del territorio, aspetti culturali, formativi ed informativi, legati ai comportamenti dell'utenza e aspetti organizzativi riguardanti la prevenzione, il controllo, la vigilanza, i servizi di pronto intervento e di assistenza sanitaria.

La necessità di doversi confrontare con una materia così complessa ha indotto la Regione Emilia-Romagna alla stesura di uno specifico impianto legislativo, la L.R. n. 30 del 20 luglio 1992 "Programma di interventi per la sicurezza dei trasporti".

Nell'ambito di questo Programma, a tutt'oggi, sono state realizzate attività educative e formative, promozionali e di comunicazione sociale, pubblicitarie, di studio e ricerca e, in misura preminente, di riqualificazione delle infrastrutture stradali esistenti. In questo periodo, infatti, sono stati esaminati quasi seicento progetti e realizzati, in collaborazione con le Amministrazioni provinciali e comunali, oltre trecento interventi, per un ammontare complessivo superiore a 70 milioni di euro.

Questo tipo di progetti, pur rappresentando un livello più "debole" – per ammontare economico, rilevanza progettuale e dimensione dei singoli lavori – rispetto, ad esempio, alle nuove realizzazioni, costituisce un più attendibile indicatore delle problematiche maggiormente diffuse e del livello progettuale medio. Da questa esperienza si è evidenziato, ad esempio, che lo standard attuale medio della rete stradale risulta, se paragonato a quelli europei, di livello significativamente inferiore. L'assenza di progettazione dello *spazio pubblico*, quello spazio fondamentale tra la strada e il territorio urbanizzato, la mancanza di separazione dei traffici, la discontinuità

di marciapiedi e piste ciclabili, l'improvvisata organizzazione degli spazi di sosta, lo scarso impiego delle rotonde, il limitato uso di materiali alternativi all'asfalto, caratterizzano, infatti, tutto il sistema viario regionale, determinando una situazione di criticità diffusa e corrispondente a gran parte del territorio urbanizzato.

Per questo, progressivamente, la Regione ha cercato di favorire lo sviluppo di una progettazione che considerasse la strada nel suo rapporto con lo spazio urbanizzato e utilizzasse in modo coordinato tutte le soluzioni necessarie ad affrontare l'insieme dei problemi derivanti da questo rapporto.

In particolare, nel rispetto delle finalità previste dal Piano nazionale della Sicurezza stradale, la Regione ha ritenuto necessario avviare processi di selezione di progetti esemplari in grado di costituire occasione di sperimentazione e riferimento per l'intero territorio regionale. I progetti dovevano, infatti, riguardare ambiti territoriali circoscritti, denominati "Aree zero" (per evidenziarne l'obiettivo tendenziale di azzerarne l'incidentalità), sui quali concentrare iniziative riguardanti più campi di intervento (infrastrutturali, educativi, formativi, informativi...) al fine di evitare una scarsa integrazione delle varie linee d'azione, sviluppando, all'opposto, sinergie tra azioni e settori differenti.

In questo senso si è però evidenziata, fra l'altro, la sostanziale assenza di manuali, repertori, progetti pilota o esperienze esemplari, e, di conseguenza, la necessità di predisporre strumenti di supporto alla progettazione, ad integrazione della normativa tecnica di settore, destinati ai tecnici delle amministrazioni locali e degli enti proprietari di strade, ai progettisti e agli operatori in genere.

Per questo la Regione ha previsto, mediante uno specifico appalto concorso, aperto a gruppi multidisciplinari comprendenti esperti di progettazione stradale, urbanisti e paesaggisti, la redazione di *Linee guida per una progettazione integrata delle infrastrutture stradali*, recentemente conclusa e ora in fase di confronto con le Amministrazioni provinciali e comunali, i tecnici, i professionisti e gli operatori di settore, con l'obiettivo di verificarla ed affinarla prima della sua diffusione.

In questo senso l'occasione offerta da questa pubblicazione non può che essere considerata come un prezioso momento di confronto tra tutti gli operatori del settore.

L'Osservatorio per l'educazione stradale, la sicurezza e la programmazione

La Regione Emilia-Romagna fin dal 1983 ha considerato il problema della sicurezza stradale uno degli impegni decisivi dei propri programmi di governo. Un impegno che nel corso di tutti questi anni ha mantenuto vivo, pur essendo consapevole che l'obiettivo della riduzione degli incidenti stradali va affrontato insieme al Governo nazionale e alle altre Regioni, in considerazione sia dell'accresciuta mobilità che sviluppa e induce ritmi di percorrenze sempre più aggressivi ed ossessivi, sia del fatto che il territorio regionale è un nodo di transito nei collegamenti tra il nord ed il sud d'Italia, di rilievo europeo.

L'obiettivo di promuovere un cambiamento culturale richiede di stimolare e



sostenere le azioni formative ed informative indirizzate verso tutti gli utenti della strada, poiché, nelle cause che portano agli incidenti stradali, il fattore umano risulta essere determinante.

La Regione Emilia-Romagna in tutti questi anni ha cercato di far emergere gli aspetti sociali ed economici del problema, oltre a quelli di solidarietà umana, coinvolgendo gli enti locali, le istituzioni, i soggetti pubblici e privati che operano nel settore, sollecitando le scelte dei ministeri competenti.

Del tutto innovativo in questo percorso sono stati i metodi adottati: il sistema a “rete” e degli “accordi e delle intese”, promossi fin dal 1992, con l’approvazione della Legge 30, che attribuì all’Osservatorio regionale competenze di consulenza e collaborazione all’interno dell’Amministrazione regionale, e all’esterno, verso tutte le istituzioni e soggetti sia pubblici che privati interessati.

Il sistema a rete ha cercato di mettere in collegamento tra loro diverse funzioni e competenze, mentre la strategia degli accordi e delle intese, a partire dall’Accordo-quadro firmato nel 1994 con il mondo della scuola, ha stimolato su tutto il territorio la nascita di tavoli di lavoro interistituzionali aperti anche alle varie realtà locali sociali ed economiche.

Oggi, in quasi tutte le scuole dell’Emilia-Romagna, esiste un referente per l’educazione stradale e la sicurezza. Il sostegno economico dato dalla Regione agli istituti scolastici, li ha responsabilizzati a essere il più possibile protagonisti insieme alle famiglie e ai ragazzi; ha aiutato le scuole a rafforzare la loro capacità di azione anticipando, negli anni, anche la loro autonomia di relazione con il territorio e le sue istituzioni.

I programmi dell’Osservatorio regionale sono molteplici, volti alla ricerca costante di sperimentazioni sempre più innovative, a partire dalle diverse selezioni di spot internazionali basati sulla ricerca dei linguaggi giovanili e dalla ricca produzione di materiali didattici e informativi e di campagne di sensibilizzazione sociale fino alle consulenze e collaborazioni sui programmi locali.

Alcuni programmi sono fortemente innovativi, come quello per l’acquisizione del Certificato all’idoneità alla guida del ciclomotore (patentino) che si avvale di un Cd-rom drive “edutainment” tridimensionale-multimediale-interattivo. Esso contiene i quiz e le simulazioni delle prove di guida. Sarà utilizzato nelle scuole per la didattica sia individuale che collettiva. Unisce all’aspetto del gioco gli aspetti fondamentali del percorso formativo per la preparazione alla guida: la conoscenza delle regole del Codice della strada, il problema dei comportamenti idonei alla guida, la conoscenza del mezzo e la conoscenza del territorio.

La tensione a far emergere il problema nella sua complessità e gravità umana, sociale ed economica e ad orientare le istituzioni a promuovere azioni sempre più dirette e condivise (per il riordino del sistema di viabilità, per azioni di formazione, di informazione e di controllo) verso obiettivi di maggiore sicurezza per tutti, ha richiesto alla Regione uno sforzo costante volto a:

- sviluppare nei propri cittadini una maggiore consapevolezza del problema degli incidenti stradali;
- impegnare tutti gli operatori (compresi i tecnici, esperti “delle strade” solita-

mente poco collegati a problemi sociali) ad affrontare all'interno delle proprie competenze il tema della sicurezza stradale, così come ad impegnare anche le Forze di vigilanza e dell'ordine a svolgere un ruolo preventivo ed informativo oltre che di controllo;

- stimolare il mondo della scuola e della formazione ad inserire l'educazione alla sicurezza stradale, non attraverso percorsi aggiuntivi a quello scolastico e formativo, ma all'interno della programmazione scolastica, inserendo il tema delle regole della strada come regole di convivenza civile, sperimentando modelli didattici e formativi particolarmente significativi, sia per quanto attiene alla capacità progettuale, sia per quanto attiene alla metodologia di lavoro;
- rendere i docenti protagonisti nell'avvalersi delle forme di comunicazione più appropriate e i linguaggi giovanili, per instaurare un dialogo con i ragazzi, stimolando nella scuola fantasia e creatività;
- rendere tutti, dai bambini che frequentano la scuola materna fino agli adulti, protagonisti e attivi nel loro percorso educativo e formativo attraverso progetti specifici collegati alle diverse fasce d'età e tipologie di utenti della strada;
- sperimentare, in collaborazione con il sistema della comunicazione e dell'informazione, forme e sedi più appropriate e diversificate per rafforzare il dialogo con gli utenti della strada in generale, in particolare con il mondo giovanile¹.

Mobilità e inclusione sociale

Vediamo ora, nel quadro più generale degli obiettivi sociali di inclusione e di reinserimento da perseguire, le problematiche in essere relative ai sistemi di mobilità e dei trasporti. Ci avvaliamo anche delle indicazioni contenute nel *Rapporto comune sull'inclusione sociale*, redatto il 12/12/2003 dalla Commissione Europea.

Un approccio strategico, intersettoriale ed intraistituzionale alle connessioni tra inclusione e reinserimento sociale e sistema dei trasporti deve tener presente almeno certi obiettivi di miglioramento delle condizioni sociali di alcune categorie di persone svantaggiate, considerato che un accesso limitato al sistema pubblico dei trasporti, sia a causa dei costi da sostenere che della disponibilità dei mezzi, incide indubbiamente sulle loro possibilità.

Anziani ed immigrati, che più frequentemente vivono in zone svantaggiate, hanno meno opportunità di integrazione; gli stessi territori in cui vivono, spesso rurali, vedono depresso il loro capitale socio-economico dalla mancanza di trasporti e di infrastrutture.

I disoccupati hanno meno possibilità di trovare lavoro od occasioni di formazione; le fasce che vivono di stipendi bassi o sulla soglia di povertà vedono assorbiti nei costi dei trasporti una parte sproporzionata dei loro redditi.

¹ Per approfondire le schematiche note presentate, per informazioni e richieste di materiale rivolgersi a:
Osservatorio per l'Educazione stradale e la sicurezza, viale Aldo Moro, 38 - 40127 Bologna.
Tel. 051/283294 - e-mail: osseducstrad@regione.emilia-romagna.it

Anziani, persone con disabilità, famiglie con bambini non hanno possibilità di accedere a servizi fondamentali o a quelli chiave per stimolare il benessere della persona, quali quelli riguardanti la cultura, l'educazione permanente, lo sport, i servizi ricreativi.

La conciliazione tra tempi di lavoro e tempi di cura è resa indubbiamente più ardua dalla mancanza di un buon sistema di trasporti.

A favore delle fasce deboli, potrebbe essere interessante proporre accordi alle organizzazioni economiche di categoria, sul modello degli accordi dei mobility manager, per l'erogazione di abbonamenti a prezzo ridotto e costi compartecipati tra lavoratori dipendenti, loro aziende ed aziende di trasporti. In questo modo si mitigherebbe anche l'impatto ambientale di molte automobili vecchie ed usate che ancora portano a destinazione molti lavoratori. Su questa strada, per tutti i viaggiatori, si muove Stimer, progetto dell'Assessorato Mobilità e Trasporti. Si tratta di una carta elettronica-biglietto unico per viaggiare su autobus e treni della Regione Emilia-Romagna con una riduzione dei costi proporzionale all'utilizzo dei trasporti.

A contrasto dell'esclusione sociale di alcune categorie bene individuabili si potrebbero studiare, in via sperimentale, specifici progetti di trasporto pubblico in zone rurali o svantaggiate.

Indubbiamente, viste le tante connessioni con i nostri temi, a chi progetta politiche sociali sono richiesti ulteriori sforzi, sia in termini di elaborazione che di acquisizione di questi obiettivi nei propri documenti; certamente ci consolano e ci sollecitano la disponibilità e le competenze degli altri settori regionali coinvolti, in primo luogo di chi personalmente ha contribuito alla realizzazione di questo quaderno.

Hanno collaborato alla stesura di queste schede:

Dott.ssa Emanuela Bergamini Vezzali, Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale

P.I. Massimo Bertuzzi, Servizio Viabilità

Dott. Germano Biondi, Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale

Arch. Sandra Botti, Agenzia Trasporti Pubblici

Dott. Alessandro Finelli, Servizio Politiche Familiari infanzia e adolescenza

Arch. Stefano Grandi, Servizio Viabilità

Dott.ssa Lia Sermenghi, Assessorato e Mobilità

del Gruppo di lavoro interassessorile della Regione Emilia-Romagna²

² Per informazioni e approfondimenti si veda il sito www.regione.emilia-romagna.it e nello specifico www.regione.emilia-romagna.it/fr_trasporti.htm, ma anche www.regione.emilia-romagna.it/infanzia.it e i link presenti.

Capitolo 1
Il metodo

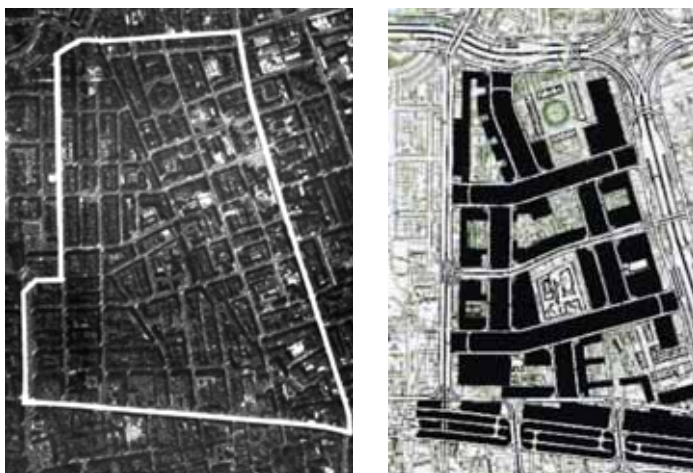


Prima di sviluppare i capitoli più specificatamente “tecnici” è opportuno richiamare la metodologia di lavoro, su cui si fondano le soluzioni che saranno presentate e che dovrebbe rappresentare un riferimento fondamentale per chi si propone di operare con queste tecniche di intervento.

1.1 Alcuni riferimenti internazionali

Sino alla fine degli anni Sessanta la crescita della motorizzazione ha alimentato, in tutte le città dei paesi industrializzati, politiche dei trasporti essenzialmente orientate a massimizzare l’offerta destinata alla circolazione e sosta delle automobili: sono gli anni della implementazione degli schemi estensivi di sensi unici, dell’allargamento delle sezioni carrabili, della ‘fluidificazione’ dei flussi veicolari spesso ottenuta a scapito degli altri utenti della strada, della realizzazione delle sopraelevate urbane, della costruzione dei grandi parcheggi centrali.

È noto il tentativo condotto negli anni Sessanta da Sir Colin Buchanan di comprendere cosa significasse rendere le città compatibili con il traffico motorizzato.



Nel disegno a sinistra, tratto da *Traffic in Towns*¹, è rappresentato un denso quartiere nell’area centrale di Londra, mentre in quello a destra è riportata la stessa area riprogettata al fine di tenere conto della crescita del traffico. Da notare come Buchanan avesse adottato, come base di previsione, un tasso di motorizzazione massimo assoluto pari a 400 auto per mille abitanti (oggi in alcune città italiane si superano le 700 auto/1000 ab.).

Tuttavia, a fronte degli scarsissimi risultati raggiunti sul fronte del contenimento della congestione, e del parallelo drammatico peggioramento dei livelli di inquinamento da traffico e dell’incidentalità, in molte di queste città, a partire da quelle nordeuropee (Olanda, Germania, Austria, e successivamente Svizzera, Francia,

¹ AA.VV., *Traffic in Towns*, HMSO, London 1963.

Inghilterra), hanno da quel momento iniziato a farsi strada convinzioni di segno opposto.

In altri termini, ci si è resi conto che non sarebbe stato né possibile né desiderabile adattare le città all'automobile, neanche volendo e potendo pagare gli ingentissimi costi necessari a predisporre gli spazi ad essa riservati. Per citare un documento redatto dalla municipalità di Graz², si decide allora di rompere la *spirale distruttiva di uno sviluppo cui inevitabilmente una città "amica dell'auto" avrebbe condotto*.

In queste realtà si sceglie pertanto di abbandonare un concetto di pianificazione esclusivamente incentrato sui bisogni dell'automobile; di migliorare radicalmente la sicurezza in ambito urbano, a partire da quella degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, persone disabili, bambini, anziani); di garantire efficienza alle modalità di trasporto a minor impatto; di migliorare la qualità, e di conseguenza la capacità d'attrazione, degli spazi pubblici, anche al di fuori del centro, al fine di favorire la mobilità locale e la pedonalità.

Si orienta dunque l'azione sul riordino e sul riequilibrio dell'uso dell'esistente, cercando in primo luogo di mitigare gli aspetti maggiormente conflittuali della presenza dell'auto nei contesti urbani ed assumendo come criterio, al posto della *separazione*, quello, più praticabile, della *compatibilità*.

Le prime applicazioni pratiche di tali nuove concezioni risalgono all'inizio degli anni Settanta in Olanda, con la realizzazione dei cosiddetti *woonerven*, ambiti residenziali entro i quali il tradizionale concetto di strada veniva abbandonato per dar luogo ad uno spazio destrutturato e condiviso dai diversi utenti: veicoli, ciclisti, pedoni, bambini che giocano, ecc.

Alla non specializzazione dello spazio ed alla introduzione di appositi elementi di moderazione (sfalsamenti plano-altimetrici, strettoie, ecc.) era affidato il compito di *governare* il comportamento reciproco dei diversi utenti. Governare i comportamenti significava ottenere un funzionamento del medesimo spazio più *civile* e sicuro per tutti, impegnando ciascuno a negoziare le reciproche interferenze e, nel caso degli utenti meccanizzati, a ridurne l'intrinseco potenziale di danneggiamento di persone e cose.

È fondamentale sottolineare come le attese dei miglioramenti desiderati fossero in quella esperienza ampiamente affidate al linguaggio fisico dell'ambiente-strada, più che a prescrizioni regolamentari che, in assenza di controlli efficaci e di una diffusa e profonda educazione degli utenti, sono destinate ad essere in buona misura disattese³.

² *Gentle Mobility*, Città di Graz, ottobre 1997, con il supporto del EU/GD XVI quale parte del progetto Pacte Hermes. Si veda a questo proposito www.eltis.org/studies/128E.htm

³ Il fenomeno non è purtroppo da ascrivere semplicemente alla diffusione di comportamenti consapevolmente pericolosi. In realtà il livello raggiunto dalle nuove vetture in termini di silenziosità interna all'abitacolo, assenza di vibrazioni, stabilità dell'assetto, ecc., è ormai tale da provocare l'insensibilità del conducente all'effettiva velocità del veicolo. In altri termini, il miglioramento del comfort interno dei veicoli, unitamente all'aumento delle prestazioni di accelerazione cinematiche, rende sostanzialmente impercettibile la velocità raggiunta ed il conseguente potenziale di vulnerazione verso l'ambiente esterno. Questo porta persone altrimenti responsabili, prudenti e civili a tenere inconsapevolmente comportamenti di guida fortemente vulneranti, soprattutto nei confronti degli utenti deboli. Si assiste cioè ad una estensione oggettiva dei comportamenti di 'guida incosciente'.

La positiva esperienza maturata nei *woonerven*, è stata in seguito estesa anche al di fuori dello stretto ambito dei quartieri residenziali (zone commerciali, zone miste), dove il criterio del rendere il traffico maggiormente compatibile con le altre funzioni urbane proprie delle strade e degli spazi pubblici è stato trasferito, modificando ed adeguando le tecniche applicative e trovando nuove e più complesse declinazioni.

Si assiste così al definitivo e pieno ritorno del tema della progettazione e della gestione delle strade urbane dal ristretto campo dell'ingegneria del traffico a quello, ben più ampio ed appropriato, dell'urbanistica.

1.1.1 L'esperienza francese: il programma "Ville plus sûre, Quartiers sans accidents"

Anche se iniziata più tardi rispetto ad altre realtà europee, l'esperienza francese condotta sul fronte della sicurezza urbana risulta essere di particolare interesse, per due motivi essenziali.

Il primo è quello della esplicita e piena assunzione che in quella esperienza si fa dell'approccio urbanistico alla questione della sicurezza stradale, così come ricordato in chiusura del precedente paragrafo.

Il problema della sicurezza non è infatti qui mai affrontato nell'ambito ristretto del manufatto stradale, della sua geometria e della sua regolazione, ma investe preliminarmente e prioritariamente la questione della città, delle sue funzioni e del come tali funzioni trovino o meno una corretta "rappresentazione" nel gioco della gestione e del disegno dello spazio pubblico.

È peraltro proprio la documentazione nata da questa esperienza che rappresenta oggi il materiale di studio più interessante per conoscere ed approfondire questo tipo di approccio⁴.

Il secondo motivo è quello della valenza strategica che questo programma ha assunto nel contesto della pianificazione nazionale dei trasporti, in generale, e della lotta agli incidenti stradali, in particolare.

Le motivazioni che porteranno in Francia alla nascita del programma "*Ville plus sûre, Quartiers sans accidents*" prendono corpo all'inizio degli anni Ottanta, attorno ad una diffusa consapevolezza del fatto che circolazione automobilistica, sicurezza e qualità della vita urbana fossero tutti aspetti di un unico problema, e che tale problema, per la sua dimensione ed i suoi costi economici e sociali, fosse da assumersi come una delle questioni fondamentali della politica nazionale dei trasporti.

Nel 1984 il "Comité Interministériel pour les Villes" lancia dunque su scala nazionale il programma "*Ville plus sûre*" con l'obiettivo di dimostrare come fosse possibile:

- organizzare la coesistenza dei diversi utenti della strada e, in particolare, integrare meglio nella vita urbana il traffico motorizzato;

⁴ È del 1990 la pubblicazione del noto *Ville plus sûre, Quartiers sans accidents - Savoir faire et techniques*, Cetur (Parigi), testo che raccoglie e sistematizza l'esperienza compiuta, e costituisce ancora oggi uno dei riferimenti fondamentali per questa specifica disciplina. Si veda a questo proposito il sito www.certu.fr



Un incrocio nel centro della città di Glasgow (Scozia, UK, 2003) organizzato per consentire la convivenza fra ciclisti, pedoni e mezzi motorizzati (foto dell'arch. Giovanni Ginocchini).

- ottenere comportamenti meno pericolosi da parte degli automobilisti lavorando sulla qualità e sul linguaggio fisico dell'ambiente urbano;
- pervenire a progetti efficaci e condivisi attraverso gli strumenti della partecipazione e della multidisciplinarietà;
- favorire attraverso tali progetti lo sviluppo della vita urbana locale.

Il programma si è articolato in due fasi: una prima fase sperimentale triennale, durante la quale le amministrazioni locali sono state messe in grado, grazie all'assistenza tecnica e finanziaria garantita dal programma, di sviluppare progetti innovativi di trattamento delle strade all'interno di quartieri residenziali o di tratti stradali di attraversamento delle agglomerazioni urbane. Al termine di tale fase sono stati accettati 56 progetti, dei quali 43 effettivamente realizzati.

La seconda fase è stata dedicata alla valutazione, alla valorizzazione ed alla diffusione delle esperienze realizzate, fondando su quelle basi una vera e propria metodologia progettuale applicabile più in generale ai progetti di riqualificazione delle strade e degli spazi urbani.

1.1.2 L'esperienza inglese: i Road Safety Plan

Anche nei paesi anglosassoni e, in particolare, in Gran Bretagna, il tema del miglioramento della sicurezza stradale è stato affrontato con particolare risolutezza

e sistematicità, già da molti anni. Gli interventi adottati si rifanno quasi sempre a quelle tecniche di *traffic calming*, ovvero di moderazione del traffico e delle velocità, che saranno descritte nei capitoli seguenti.

Un'esperienza particolare, condotta negli ultimi anni, è quella dei cosiddetti *Road Safety Plan*⁵: si tratta di piani sviluppati a livello di singole municipalità o contee che, utilizzando processi di partecipazione e concertazione particolarmente definiti, hanno consentito l'applicazione estensiva di questi interventi. Tra gli altri è famoso il caso di Gloucester.

Il processo adottato non si limita peraltro all'adozione di misure fisiche di riorganizzazione delle strade (*engineering*), ma viene accompagnato da azioni di controllo e repressione (*enforcement*) mirate e coordinate e da campagne di informazione e formazione (*education*) per favorire la piena comprensione delle azioni intraprese.

1.2 Gli strumenti normativi italiani: la sicurezza stradale e il Piano Urbano del Traffico

Quali strumenti abbiamo a disposizione in Italia per conseguire la sicurezza stradale? Lo strumento fondamentale di pianificazione del traffico è rappresentato dal Piano Urbano del Traffico (PUT).

Secondo la sua definizione formale, il PUT è lo strumento di programmazione degli interventi sul traffico, alla cui redazione sono obbligati tutti i comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti o comunque compresi in un apposito elenco compilato dalla Regione di appartenenza.

Il PUT è uno strumento articolato in un Piano Generale (PGTU) e due successivi livelli attuativi (i Piani particolareggiati ed i Piani esecutivi) e tratta di interventi realizzabili nel breve periodo, di onere economico non rilevante. Esso individua un programma completabile nell'arco di un biennio, al termine del quale il PUT va riaggiornato.

I suoi contenuti essenziali sono definiti dalle *Direttive per la redazione dei Piani Urbani del Traffico*⁶.

È importante sottolineare subito come le *Direttive* pongano tra le finalità principali del PUT non solo la fluidificazione del traffico automobilistico, ma anche il miglioramento della sicurezza, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, il risparmio energetico, il rispetto dei valori ambientali.

Tali obiettivi sono, sempre secondo le *Direttive*, conseguiti principalmente attraverso la classificazione della viabilità principale, con il relativo adeguamento degli standard geometrici e funzionali, l'identificazione delle *isole* ambientali a privilegio pedonale, la riorganizzazione del sistema della sosta, gli interventi di protezione del mezzo pubblico.

Il tema della sicurezza stradale in ambito urbano, così come è venuto maturando

⁵ Si veda a questo proposito www.roads.dtlr.gov.uk/roadsafety/gloucester e anche www.trl.co.uk/dumas/wp9/pdf

⁶ Cfr. *Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico*. G.U. n. 77 del 24.6.95.

nell'esperienza nordeuropea, non ha trovato tuttavia una collocazione adeguata all'interno delle *Direttive*, per due fondamentali motivi.

Il primo motivo dipende dalle indicazioni tecniche che, rispetto a tale obiettivo, le *Direttive* fornivano: esse infatti si limitavano ad invocare il rispetto degli standard geometrici di costruzione delle strade e di realizzazione della relativa segnaletica⁷.

Tali indicazioni risultano, nella maggior parte dei casi, insufficienti a far fronte alla gravità del problema della sicurezza stradale ed evidenziano l'inadeguatezza dell'ingegneria del traffico tradizionale a farvi fronte; ignorando la nuova elaborazione tecnica e teorica sul rapporto tra traffico, spazi pubblici e relativi comportamenti d'uso cui si è poc'anzi accennato.

Il secondo motivo riguarda invece la scala di progettazione del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) che, secondo quanto prescritto dalle *Direttive*, viene disegnato a grande scala (1:10.000 o 1:5000).

A queste scale è tuttavia ben difficile, se non impossibile, riconoscere tutti gli elementi di analisi e progetto necessari per ricercare le soluzioni dei problemi di sicurezza del traffico secondo una filosofia di "composizione delle conflittualità".

Le *Direttive*, tuttavia, prevedono i successivi livelli dei Piani Particolareggiati e dei Piani Esecutivi, affidando ad essi il compito dell'approfondimento progettuale.

Il problema è che, in tale modo, si opera una rigida gerarchizzazione tra il momento della pianificazione generale ed il momento della progettazione locale, mentre non è evidentemente possibile confinare a questo livello il compito di affrontare il tema, di piena valenza strategica, della sicurezza e, più in generale, del riequilibrio nell'uso degli spazi pubblici. È quanto meno necessario infatti a tal fine poter interagire con le scelte generali di Piano (classificazione delle strade, organizzazione della circolazione e della sosta, governo dell'accessibilità, ecc.).

Il problema può essere affrontato in due diversi modi, in funzione del grado di complessità proprio della realtà su cui si opera.

Nel caso di realtà medio-piccole, sarà possibile spingere il livello di definizione del PGTU oltre le scale prescritte dalle *Direttive*, verificando nell'ambito di una sorta di preprogettazione schematica delle singole strade la possibilità di rendere effettivamente compatibili le diverse funzioni riconosciute.

Nel caso delle realtà più complesse, sarà necessario articolare il processo in termini maggiormente strutturati, cercando di introdurre elementi dialettici nella rigida gerarchizzazione attribuita ai diversi livelli di progettazione previsti dalle *Direttive*.

Il PGTU dovrà pertanto fornire, nei suoi elaborati propri, il "progetto di sistema", cioè l'esplicitazione degli obiettivi generali della pianificazione e la definizione

⁷ Il testo delle Direttive così recita (par 2.2, capo III): "Il conseguimento di questo obiettivo (la sicurezza, n.d.r.) è da ritenersi soddisfatto in sede di redazione del Piano quando la progettazione risulti conforme alle norme del nuovo C.d.S. ed a quelle [...] del Consiglio Nazionale delle Ricerche". La successiva pubblicazione del D.M. 5-11-2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" ha solo in parte fornito uno strumento utile all'affinamento del problema. Questo testo, infatti, prevede che si possa derogare dalla normativa che esso stesso dispone, proprio per quanto riguarda le strade locali (ovvero sia per la maggior parte della rete urbana), che sono ambiti idonei dove far prevalere operativamente il principio della sicurezza degli utenti deboli.

delle strategie generali finalizzate alla gestione del funzionamento a grande scala delle reti di trasporto pubblico e privato. In particolare definirà la classificazione delle reti, le politiche di gestione della domanda, le strategie di regolazione della circolazione e della sosta.

Sul “progetto di sistema” potranno quindi avviarsi anche successivamente i livelli di progettazione di maggiore dettaglio, che dovranno tuttavia poter “negoziare” e non solo “assumere” le indicazioni che dal progetto di sistema derivano.

A tal fine il PGTU, con particolare riferimento ad uno dei suoi elaborati fondamentali, cioè la classificazione della rete stradale, non deve essere inteso come documento che impone standard geometrici e regole di funzionamento che, per quanto finemente articolate, restano necessariamente astratte ed inapplicabili.

Esso deve piuttosto fornire, attraverso la formulazione di obiettivi e strategie generali, i criteri con i quali affrontare, nei singoli contesti, il tema del riequilibrio e della compatibilizzazione tra funzioni urbane e funzioni di traffico.

C'è peraltro da ricordare che, con l'approvazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS), s'è meglio definita anche in Italia la funzione degli strumenti di programmazione, a partire dal PGTU fino ai successivi Piani Particolareggiati (o Piani di settore della sicurezza stradale). Inoltre sono state finalmente proposte delle *Linee guida per la sicurezza stradale* che riprendono e propongono, almeno in parte, le tecniche sperimentate e adottate in altri paesi europei.

Si tratta di un significativo passo in avanti che ha portato ad attivare, in anni recenti, una serie di esperienze progettuali piuttosto interessanti: i cosiddetti *Progetti pilota* e gli interventi sviluppati con il Primo e il Secondo Programma di attuazione del PNSS hanno in diversi casi provato a declinare anche nella realtà italiana alcune soluzioni che questo testo riprende in modo sistematico.

Il progetto di *una città senza incidenti*, che proponiamo in questo lavoro, si colloca in definitiva a valle del processo di redazione del Piano Generale del Traffico Urbano, e si identifica essenzialmente con lo sviluppo di Piani Particolareggiati specificatamente dedicati alla riqualificazione e messa in sicurezza delle strade e degli spazi pubblici urbani, pur con ampi “sconfinamenti” verso i progetti esecutivi, spinti al livello di progettazione preliminare.

D'altra parte, la scelta di mantenere il Piano Particolareggiato quale livello formale di riferimento e non, ad esempio direttamente quello della progettazione preliminare, nasce dal fatto che mai un progetto di questo genere può essere affrontato a livello del singolo ambito (una strada, una piazza...) oggetto dell'intervento, ma che è sempre necessario riportarsi ad un quadro di analisi capace di ricostruire caratteristiche e funzioni del contesto urbano nel quale quel singolo ambito è inserito.

1.3 La partecipazione degli abitanti, motore della progettazione

Viene ora fornita una breve descrizione del metodo generale che occorre seguire per istruire correttamente una progettazione di questa natura, che non può far conto esclusivamente sulla capacità e sensibilità del singolo progettista ingegnere del traf-

fico e su richieste settoriali, ma deve necessariamente fondarsi su un ventaglio più ampio di competenze, in grado di considerare adeguatamente gli aspetti economici, sociali, culturali, ambientali e promuovere e gestire correttamente l'informazione, la comunicazione e le azioni di promozione e interazione con gli abitanti.

È illusorio, infatti, ritenere che sia possibile passare direttamente dalla descrizione dei problemi alla definizione delle soluzioni e agli interventi sul campo, evitando di attraversare una serie di fasi di lavoro che rappresentano passaggi logici e metodologici, necessari per giungere alle scelte tecniche di trasformazione degli spazi pubblici, con la più ampia e articolata conoscenza della realtà in cui si intende intervenire.

Quando l'obiettivo che si persegue è una maggiore sicurezza, l'indicatore principale, non può che essere rappresentato dalla riduzione degli incidenti, a parità di vitalità della vita urbana.

Le cause degli incidenti, come è noto, si possono rintracciare in una molteplicità di fattori che riguardano il comportamento degli utenti della strada correlabili ai loro stili di vita, alle loro competenze e abilità, all'attitudine al rispetto delle regole, alla manutenzione dei mezzi di trasporto privati (quando non si tratti di pedoni), la conformazione fisica delle strade e le caratteristiche dell'ambiente che attraversano, l'organizzazione di flussi, tempi e orari della città...

Per ottenere risultati duraturi occorre agire su tutti questi aspetti, senza trascurarne alcuno. Il risultato più difficile da ottenere è il cambiamento, anche parziale, degli stili di vita, delle abitudini e dei comportamenti degli abitanti, considerati anche nella loro veste di utenti della strada.

Sul piano del senso comune, gli stessi utenti, interpellati direttamente a proposito del comportamento scorretto di altri, non esitano a proporre come soluzione ai problemi della strada il controllo e la repressione o l'installazione di dossi e altre forme di dissuasione di velocità e, ancora, di semafori: proposte in sé ragionevoli, che tuttavia affidano la soluzione del problema a fattori esterni, non risalendo alle cause, né promuovendo un indispensabile cambiamento nei comportamenti.

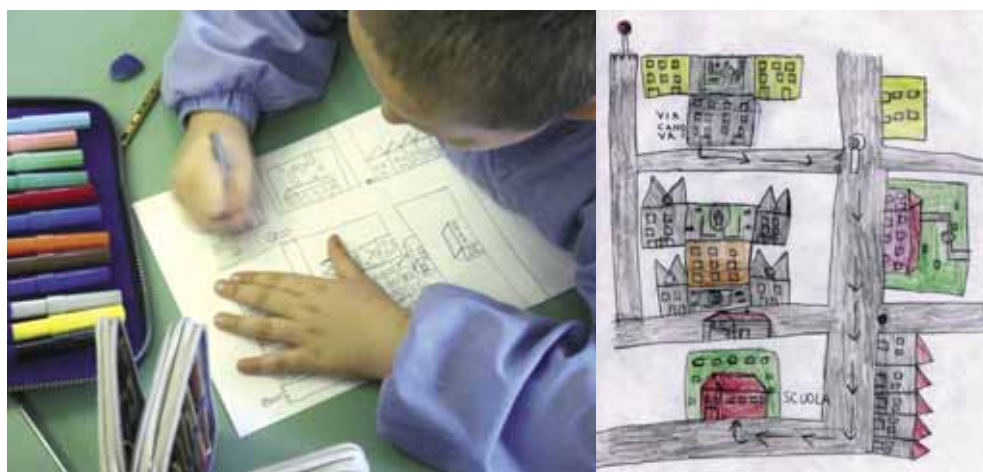
Quando poi il tema è la sosta le proposte si riducono alla richiesta di un immenso parcheggio il più vicino possibile a qualsiasi luogo in cui interessi andare.

Ciò in parte è dovuto ad un diffuso senso comune sostenuto da un pensiero lineare, basato su nessi causa-effetto che, restando al merito dell'esempio, produce ragionamenti del tipo: "se le auto non trovano luoghi dove sostare, allora occorre aumentare la dotazione di parcheggi attorno ai luoghi che attraggono gli automobilisti, così le auto potranno essere parcheggiate". Non si sorrida di questo esempio, perché è frutto della penetrazione a livello di senso comune di un approccio tecnico-progettuale e di un paradigma concettuale assai diffusi fino a poco tempo fa, i cui risultati nelle nostre città sono sotto gli occhi di tutti. La consapevolezza che il modello lineare causa-effetto non serve a spiegare fenomeni complessi, e anzi produce danni (e quindi, per concludere l'esempio, che più parcheggi accrescono la speranza di parcheggiare e attraggono più traffico, vanificando in breve ogni intervento), è una conquista alla portata di tutti, se proposta in un clima di dialogo e ricerca comune.

Le soluzioni che tengono conto della complessità dei fenomeni, che sono inno-

vative e attente al bene comune e prevedono mobilità urbana con sistemi alternativi all'auto (proponendo con ciò un cambiamento di comportamento e, in parte, di stile di vita), sono spesso osteggiate, anche in presenza di benefici attesi che riguardano non solo la sicurezza in termini di riduzioni di incidenti, ma la qualità dell'aria e più in generale la sostenibilità e la salute (si pensi alla tendenza all'obesità dei bambini posta dai pediatri in relazione anche alla scarsa mobilità pedonale o alle malattie dell'apparato respiratorio dovute alla scarsa qualità dell'aria da porre in relazione anche al traffico).

In parte, l'ostilità della popolazione verso i cambiamenti è dovuta proprio alle modalità con cui le proposte vengono calate dall'alto. Un approccio top down, anche se addolcito da campagne informative, non scalda i cuori, non muove le coscienze e non produce l'adesione e la necessaria collaborazione a proposte che



Bambini e bambine della Scuola Elementare "Aldo Moro" di Savignano sul Rubicone (FC), mentre disegnano e individuano sulla carta del quartiere il loro percorso casa-scuola. Il logo del progetto è stato realizzato dall'arch. Giovanni Ginocchini.

contraddicono stereotipi e senso comune e presentano risvolti culturali non solo tecnico-ingegneristici. Si tratta, di solito, di cambiamenti che richiedono una diversa gestione del tempo (anche minima, ma diversa) e degli spazi e, talvolta, presuppongono veri e propri cambiamenti di abitudini quotidiane e di atteggiamenti consolidati.

Solo da un coinvolgimento profondo dei cittadini, in grado di produrre un mutamento cognitivo (non solo sul piano razionale, quindi, ma anche su quello affettivo, delle emozioni e dei bisogni profondi) che predisponga all'adesione personale, è possibile attendersi qualche risultato. Ma la promozione di simili cambiamenti, richiede in primo luogo che amministratori pubblici e tecnici progettisti siano consapevoli della complessità e della straordinaria e affascinante occasione che un Piano del traffico rappresenta, per mettere in gioco qualità e stili di vita di una comunità, dei molti gruppi e dei molteplici punti di vista che ne fanno parte. Un'occasione per promuovere pensiero partendo da sé, per liberarsi dalle gabbie del conformismo e degli stereotipi, per riflettere sul presente e sulle prospettive future della città e dell'abitare, che può essere colta predisponendo esperienze di partecipazione che coinvolgano gli abitanti (di età, genere, provenienze culturali, stili di vita diversi), con modalità innovative che, pur essendo oggi collaudate a livello nazionale e internazionale, non appartengono né alla tradizione amministrativa, né a quella professionale del nostro Paese.

In secondo luogo, quindi, occorre dotarsi delle conoscenze e delle competenze progettuali e organizzative necessarie a gestire questo genere di processi.

L'agire concertato e la partecipazione degli abitanti non si configurano, quindi, come una possibile scelta tra le diverse modalità alternative di approccio al tema della progettazione della *città sicura*. Essi rappresentano, il *motore* fondamentale dell'intero processo di progettazione, dalla diagnosi, all'identificazione delle strategie, al disegno, all'attuazione ed al controllo degli interventi.

I riferimenti teorici e operativi alla concertazione e alla progettazione partecipata sono così numerosi e approfonditi da non rendere possibile, come già dichiarato nell'introduzione, una loro ripresa in questa sede. Ciò che importa qui richiamare sono principalmente le motivazioni peculiari di un approccio partecipativo al progetto di riorganizzazione degli spazi pubblici, nell'ottica della ricerca della massima efficacia per le politiche di sicurezza urbana e, soprattutto, la sua traduzione in una serie di semplici indicazioni per guidare l'operato del progettista nella pratica applicativa.

1.3.1 I diversi livelli di coinvolgimento dei cittadini

È necessario chiarire subito che quando si parla genericamente di partecipazione, si fa spesso indistintamente riferimento a momenti di informazione, a processi di consultazione, a tavoli di concertazione e, talvolta, a laboratori e workshop di progettazione partecipata.

Ciascuna di queste attività ha una sua valenza partecipativa, risponde a uno

scopo di condivisione del processo di progettazione con gli abitanti, che dovranno poi accogliere un Piano del traffico e collaborare alla sua realizzazione, e non è alternativa alle altre.

Non si tratta cioè di opzioni esclusive, sebbene si possa decidere di privilegiarne alcune, rispetto alle altre: spetta infatti agli amministratori, in collaborazione con i progettisti di cui si avvalgono, valutare la situazione in cui operano e decidere quale livello di dialogo attivare con i cittadini, in relazione alle caratteristiche del contesto in cui si trovano ad operare, alla tipologia di problemi da affrontare e alle risorse disponibili.

Momenti di informazione possono essere disseminati lungo tutto il processo di progettazione, così come è possibile consultare gli abitanti per raccogliere dati e opinioni.

I tavoli di concertazione, poi, attorno cui siedono i rappresentanti di associazioni, altre amministrazioni locali e altri livelli amministrativi, sono ormai una consuetudine diffusa, che consente di prevenire e affrontare con strumenti idonei contrasti istituzionali o conflitti col mondo economico. Su di essi non ci dilungheremo, se non per dire che sono indispensabili luoghi di dialogo e mediazione alla ricerca di soluzioni che tutelino le forze in campo, nella prospettiva del *bene comune*. È tuttavia opportuno rilevare che un'ampia platea di abitanti delle città, spesso, non si sente rappresentata e non si riconosce negli interessi discussi attorno a quei tavoli, dove politica ed economia si confrontano faccia a faccia, perdendo a volte di vista o non cogliendo con sufficiente puntualità temi e problemi che riguardano e condizionano la vita dei cittadini comuni.

Si pensi all'attuale mancanza d'autonomia di larghe fasce di abitanti delle nostre città (anziani, bambini, persone disabili...), alle difficoltà di chi si prende cura di loro, alla sicurezza (strettamente correlata al tema dell'autonomia), alla correlazione fra salute e ambiente urbano, all'uso degli spazi pubblici così come si è venuto progressivamente determinando nei decenni passati, alla deprivazione personale e sociale conseguente.

Certamente si tratta di aspetti non avvertiti da chi si trova nella condizione di fruire di tutti i benefici personali e professionali derivanti dall'effervescenza di una vita urbana, dominata dal traffico, dai commerci e dalle transazioni finanziarie. Ci riferiamo a quelle persone che desiderano e possono permettersi di ignorare gli effetti negativi dello "sviluppo urbano" da cui, forse in minima parte, sono toccati e che sicuramente condizionano la vita dei loro figli o degli anziani genitori. Anche questo genere di persona, nella quale almeno un po' tutti ci riconosciamo o ci siamo riconosciuti talvolta, con l'invecchiamento o dovendo affrontare un periodo di malattia, avvertirà maggiormente questi effetti.

Adottando strategie partecipative che diano voce alle fasce di popolazione che non hanno rappresentanti ai tavoli di concertazione – peraltro indispensabili – le amministrazioni pubbliche si pongono nella condizione di ascoltare, porre in evidenza, interagire anche con punti di vista che rischiano di non essere espressi, ascoltati e compresi; ma le esperienze di partecipazione consentono alle amministrazioni anche di cogliere una straordinaria occasione per promuovere fra le persone coinvolte una maggiore consapevolezza e diffondere motivazioni per comportamenti di cittadinanza attiva e di attenzione per il bene comune.



Il traffico di fronte ad una scuola all'ora di uscita dei ragazzi.

1.3.2 *La progettazione partecipata*

Prendiamo ora in considerazione la progettazione partecipata, che rappresenta il livello più profondo di coinvolgimento delle diverse parti sociali in un processo di progettazione e consente, quando attuato correttamente e integrato dagli altri livelli (vedi § 1.3.3), di ottenere il massimo di condivisione e conoscenza del processo che si sta sviluppando. Non sempre si realizzano le condizioni per svolgere un lavoro di questo tipo: occorre allora praticare appieno le forme di comunicazione e dialogo meno impegnative sinteticamente illustrate nei paragrafi seguenti.

Questa descrizione, ben lungi dall'essere esauriente, ha principalmente lo scopo di evitare che si usi erroneamente la locuzione *progettazione partecipata*, riferendosi a esperienze di informazione, consultazione, concertazione o ad assemblee di ratifica. Si limita pertanto ad approfondire alcuni aspetti, peraltro molto fluidi e assai poco codificati, che aiutano a comprendere genericamente di che cosa stiamo parlando e ad evitare gli equivoci più grossolani.

La progettazione partecipata raggruppa un insieme di pratiche e di tecniche che vengono proposte nell'ambito di workshop e attività di laboratorio, dove – è bene chiarirlo subito – il dialogo non prende avvio dalle proposte di soluzioni ai problemi, confondendo obiettivi e tecniche e confermando ciò che tutti già pensano di sapere, ma da una riflessione, che a ciascun partecipante viene richiesta, sulle concrete esperienze di vita quotidiana.

I partecipanti ad un laboratorio, adulti e ragazzi, non rappresentano altre platee di individui, non sono soggetti collettivi ad un tavolo di concertazione, non partecipano ad una seduta meramente informativa sebbene ricevano informazioni, esprimono pareri sebbene non siano stati convocati solo per essere consultati. Essi affrontano le tematiche poste all'ordine del giorno lavorando di volta in volta da soli, in piccoli gruppi o in assemblea, evidenziano criticità e aspetti positivi, esprimono idee e punti di vista facendo ricorso all'esperienza personale diretta di conoscitori del territorio che abitano, confrontandosi con altre persone, producendo schemi di sintesi e posizionando sulle mappe della città gli elementi raccolti, incrementando le conoscenze tramite sopralluoghi, interviste ad altri cittadini che non partecipano ai laboratori, dialogando con tecnici ed esperti, arricchendo con ciò il loro punto di vista, incrementando conoscenze e ampliando il loro orizzonte, tanto da immaginare che le cose possano andare in modo diverso, radicalmente diverso, da come vanno.

I partecipanti sviluppano dialogo, argomenti e approfondimento sul senso dell'abitare e certo giungono anche ad esprimere esigenze e a individuare criteri di qualità della vita, ad immaginare insieme e a esplicitare una possibile diversa realtà desiderata e i cambiamenti necessari per realizzarla: ma questi aspetti vengono posti in relazione fra loro e con le molteplici prospettive in gioco, ricercando un terreno comune dove gli interessi particolari possano convivere con la dimensione pubblica del progetto.

Ciascun partecipante si attiva profondamente sul piano personale, porta la propria visione soggettiva e la propria esperienza personale e, mentre costruisce un *oggetto di lavoro* insieme agli altri partecipanti, condivide obiettivi e metodi, si propone di raggiungere insieme agli altri risultati, che ciascuno sente un po' anche propri, lungo un percorso in cui ciascuno riceve, dà e apprende, attraverso processi che portano anche a ridefinire e a produrre identità, che portano pian piano a pensare che tanti piccoli cambiamenti possano produrre un grande cambiamento.

Le persone che vivono un'esperienza del genere ne escono un po' cambiate nei modelli culturali e d'azione, sentono che il rapporto con gli altri è stato positivo e produttivo, hanno costruito in modo cooperativo qualcosa di diverso da quanto previsto e che non avrebbero potuto produrre ciascuno da solo per conto proprio, percepiscono che sono state parte di un gruppo di lavoro, dove hanno svolto una funzione importante, hanno lasciato una traccia che è stata accolta, sebbene, per contro, abbiano dovuto rinunciare a qualcosa per agevolare la costruzione comune.

La partecipazione, così intesa, ha una valenza formativa per ragazzi e adulti e si connette inestricabilmente anche ad una riflessione sulle forme della democrazia, sui processi decisionali e sulla distribuzione/gestione del potere e si configura come esperienza in grado di fornire elementi di riflessioni sulla crisi delle forme tradizionali di rappresentanza politica e sulla capacità di innovare l'azione amministrativa.

1.3.3 *Il gioco dei ruoli*

La progettazione partecipata può essere immaginata come un processo di dialogo e apprendimento reciproco, dove i **tecnici progettisti** vengono posti in condizione di integrare i dati disponibili e quelli raccolti attraverso le loro analisi preliminari coi saperi soggettivi degli abitanti (ivi compresi bambini e ragazzi), esperti della loro vita quotidiana e del territorio in cui vivono, in grado di esprimere importanti e legittime esigenze, che possono sfuggire all'occhio del tecnico-progettista attento agli indirizzi di carattere generale, alle esigenze economiche e alle dimensioni architettoniche e urbanistiche del suo progetto.

I **cittadini** coinvolti, muovendo dalle loro esperienze, hanno la possibilità di riflettere su temi che li toccano “oltre il loro cortile”, su problematiche che riguardano la comunità locale e i loro percorsi di vita quotidiana, sulla dimensione ambientale, sulle risorse e sui problemi del loro territorio. Sono sollecitati ad immaginare un futuro desiderato e incontrano opinioni differenti correlabili al genere, all'età, al livello socioculturale, ma anche a interessi economici specifici; sono accompagnati ad esplorare le ragioni di divergenze e possibili conflitti e aiutati ad ampliare i confini del loro immaginario, superando alcuni comprensibili stereotipi; sono posti a contatto con i vincoli e i limiti del progetto (economici, legislativi, ambientali...). In buona sostanza, hanno la possibilità di valutare la fattibilità delle loro proposte, elaborando già lungo il percorso il lutto per qualche idea amata da abbandonare, avendo tuttavia la soddisfazione di veder crescere il progetto anche attraverso il loro contributo.

Ragazzi e adulti così coinvolti, se adeguatamente sostenuti, possono divenire diffusori di informazione e promotori di azioni di sensibilizzazione nei loro ambiti di vita e nel corso di occasioni comunicative appositamente organizzate nelle scuole, nei centri sociali, nelle sedi dei quartieri, nelle piazze...

La partecipazione non è un gioco a somma zero, dove “ciò che guadagnano alcuni viene perso da altri”. Così realizzata, aiuta i cittadini a comprendere il senso dei cambiamenti, che in parte essi stessi contribuiscono direttamente a orientare; non toglie nulla ai tecnici che, anzi, hanno più riferimenti utili al loro lavoro e la possibilità di meglio centrare il loro progetto anche sulle esigenze sociali del territorio in cui operano; pone gli **amministratori pubblici** nella condizione migliore per fare le loro scelte che, anche se non condivise da tutti gli abitanti (una persona che sceglie la politica, se lavora seriamente, deve contemplare l'eventualità di essere anche impopolare!), certamente saranno più chiare e comprensibili per tutti.

1.4 **Scelta dei livelli di comunicazione, per promuovere qualità e condivisione**

Se hanno accettato il principio che fa del dialogo con gli attori del processo uno strumento progettuale vero e proprio, i responsabili del processo, cioè gli amministratori pubblici, debbono conseguentemente operare le scelte fondamentali di indirizzo e stabilire il livello di coinvolgimento degli abitanti desiderato.

Nei processi partecipati si individuano tipicamente quattro possibili livelli di coinvolgimento, a ciascuno dei quali corrisponde uno specifico insieme di tecniche di comunicazione:

- livello I **informazione**, cioè parlare agli utenti: i tecnici presentano ai cittadini il progetto che hanno elaborato per loro e li informano del lavoro svolto;
- livello II **consultazione**, cioè fare parlare gli utenti: i tecnici pongono quesiti, ascoltano e recepiscono le istanze dei cittadini;
- livello III **concertazione**, cioè dialogare con i rappresentanti di associazioni che tutelano particolari interessi economici e sociali e sono considerati attori, soggetti del processo; si confrontano diversi punti di vista, alcuni dei quali contribuiscono a orientare il progetto, mentre altri vengono abbandonati, in favore di proposte frutto del dialogo;
- livello IV **progettazione partecipata**, cioè dialogare con i cittadini nell'ambito di workshop e laboratori, nel cui ambito essi intervengono direttamente, in quanto abitanti esperti del territorio in cui vivono; sono considerati come attori, soggetti del processo lungo il quale si confrontano diversi punti di vista, alcuni dei quali contribuiscono a orientare il progetto, mentre altri vengono abbandonati, in favore di proposte frutto del dialogo.

La scelta tra i diversi livelli di coinvolgimento è:

- politica (ovvero riguarda il modo di concepire l'esercizio del potere politico e la consapevolezza della complessità dei problemi e delle soluzioni);
- tecnica (ovvero riguarda la capacità degli attori che coordinano il processo di padroneggiare i metodi della comunicazione, talché in alcuni casi può derivarne la necessità di prevedere la consulenza di specialisti).

1.4.1 *Gli aspetti politici*

La scelta di un certo livello di coinvolgimento della popolazione è di supporto alle politiche che hanno obiettivi culturali e non solo tecnici, come quello del riequilibrio dei comportamenti d'uso degli spazi pubblici, che altrimenti sono destinate a fallire. Tuttavia, oltre le emergenze e le opzioni ideali, è necessario calibrare le strategie comunicative in base alle risorse disponibili e, soprattutto, alla effettiva capacità di *reggere il gioco* aperto dal coinvolgimento di soggetti esterni, che possono essere in conflitto fra loro e/o con l'Amministrazione⁸.

La volontà di applicare il massimo livello di concertazione possibile e di attivare forme di partecipazione può non essere la scelta più adeguata, soprattutto se non accompagnata da piena consapevolezza politica e dalla disponibilità delle competen-

⁸ Un'azione di concertazione e l'avvio di forme di partecipazione correttamente e seriamente condotte implicano sia la disponibilità a mettere concretamente in discussione le scelte da operare o già operate, sia la capacità di rispondere adeguatamente e con ragionevole tempestività alle aspettative suscitate. Entrambe queste condizioni sono fortemente impegnative.

ze necessarie a promuovere e a gestire il processo correttamente ed efficacemente. A questo proposito si possono indicare alcuni requisiti, la cui consistenza può essere valutata *ex ante*, che è necessario soddisfare quando si avvia un processo partecipato.

Possiamo dire allora che per avere garanzia di successo occorre:

- percepire che il coinvolgimento e la presenza dei cittadini nei processi decisionali è legittima (anche se in avvio possono creare situazioni difficili da gestire) ed essere consapevoli che “restituire i problemi della comunità” ai cittadini non è un segno di debolezza politica, ma una scelta che valorizza i loro diritti e li richiama ai loro doveri: per loro si aprono infatti (o si ampliano) nuove possibilità di essere individualmente e coralmemente consapevoli e sentirsi responsabili della vita comune, superando le secche di una “cittadinanza adolescente” che accoglie con indifferenza e come dovuto ciò che funziona, ma è pronta a gettarsi contro la pubblica amministrazione con accanimento e tenacia, quando ritiene suo diritto difendere interessi di “cortile” (anche a costo di scaricare i problemi su altri cittadini) o quando non comprende il senso delle proposte;
- mettere in gioco un progetto aperto, con scelte da fare, decisioni ancora da prendere; una situazione aperta (anche solo parziale, ma esplicita), tale da rendere autentico l’ascolto reciproco fra le parti, condizione indispensabile perché maturi fiducia e si alimenti il desiderio di partecipare e fornire un contributo personale e la disponibilità a considerare e accogliere quello degli altri;
- coinvolgere i cittadini in tutte le fasi del processo (dalla costruzione di scenari condivisi alla realizzazione e gestione delle trasformazioni), ponendoli in condizione di controllarne gli esiti; si determinano così situazioni di comprensione reciproca, sentimenti di autoefficacia da parte degli abitanti e costruzione di senso e significato condiviso; ciò significa che ragazzi e adulti saranno sollecitati a maturare una visione che tenga conto anche degli altri e della complessità, la consapevolezza della storia dei problemi e una visione delle risposte in termini di processi.

Si può ben comprendere che queste esperienze richiedano una certa disponibilità di risorse, sia in termini di tempo che in termini di professionalità (occorre saper gestire la partecipazione) e quindi anche in termini economici.

Questo maggiore impegno è da ritenersi politicamente giustificato dal contributo essenziale che tali metodi sono in grado di apportare all’intero processo, in termini di qualità del progetto e di condivisione delle scelte operate. Solo la compresenza di entrambe le caratteristiche, cioè qualità e condivisione, è infatti in grado di garantire una reale efficacia agli interventi effettuati.

Questo risulta particolarmente vero nel caso di interventi di moderazione del traffico, che si basano sulla capacità di indurre comportamenti più sicuri negli utenti. Se infatti per perseguire l’obiettivo di fondo del progetto occorre puntare anche alla modificazione dei comportamenti, ben si capisce come esso non possa essere raggiunto solo attraverso ‘buone’ soluzioni tecniche, ma anche grazie alla condivisione degli obiettivi specifici con gli abitanti (sicurezza per i pedoni, migliore qualità

degli spazi pubblici, maggiore vivibilità urbana, ecc.) e a una diffusa comprensione dei problemi e delle proposte per superarli.

Inoltre, nella discussione sui progetti di riorganizzazione degli spazi urbani, spesso avviene che il dibattito si allarghi spontaneamente dalla sicurezza e qualità dei luoghi di relazione a temi più generali che riguardano il rapporto tra questi luoghi ed i comportamenti sociali che generano il disagio e/o generati dal disagio.

In tal modo il processo può divenire una occasione importante per l'avvio di politiche più generali di riqualificazione della qualità della vita urbana.

1.4.2 *Gli aspetti tecnici*

Rispetto all'aspetto tecnico, i fattori che devono orientare la scelta del tipo di coinvolgimento solitamente riguardano le risorse disponibili, la rilevanza della diffusione di problemi correlabili a *comportamenti aberranti*⁹ nel quadro generale dell'insicurezza urbana, il livello di dialogo abituale fra amministratori e cittadini, la presenza e la consistenza di eventuali conflitti in essere.

Le principali risorse necessarie sono essenzialmente rappresentate dai tempi e dalle competenze professionali.

I processi partecipativi possono richiedere tempi lunghi, soprattutto se vengono decisi a progetto avviato, per fronteggiare resistenze degli abitanti, sottovalutate o impreviste; ma se opportunamente programmati fin dalle fasi iniziali del processo, possono viaggiare in parallelo con i normali tempi tecnici di elaborazione di piani e progetti, col vantaggio poi che l'iter di approvazione e la fase attuativa risultano, di norma, assai più semplici e rapidi.

Può capitare che, di fronte all'esigenza di partecipare a un bando o in presenza di problemi particolarmente gravi che costringono ad operare scelte tempestive, non vi sia il tempo di istituire un formale processo partecipato. Anche in questi casi è tuttavia indispensabile prevedere momenti di informazione/verifica delle scelte operate.

Sebbene possa essere necessario ricorrere alle competenze di professionalità esterne, necessarie per gestire i laboratori con i cittadini e per porre le basi della concertazione tra soggetti sociali (gli utenti), politici (l'amministrazione), tecnici (gli uffici tecnici dell'amministrazione), è tuttavia indispensabile trovare competenze interne per garantire la continuità del processo (in particolare nella fase di gestione e valutazione del progetto).

⁹ Per comportamenti aberranti si intendono comportamenti vulneranti talmente diffusi da venir di fatto considerati prassi sociale consolidata ed accettata/subita, anche se in palese contrasto con le normali norme di sicurezza, come ad esempio l'abitudine a non rispettare i limiti di velocità o la precedenza ai pedoni che attraversano sulle strisce pedonali. In fase di approccio alle politiche per la sicurezza occorre valutare quanto il fattore comportamentale sia influente e scegliere, di conseguenza, quanta importanza assegnare alla comunicazione come parte integrante delle successive strategie di intervento.

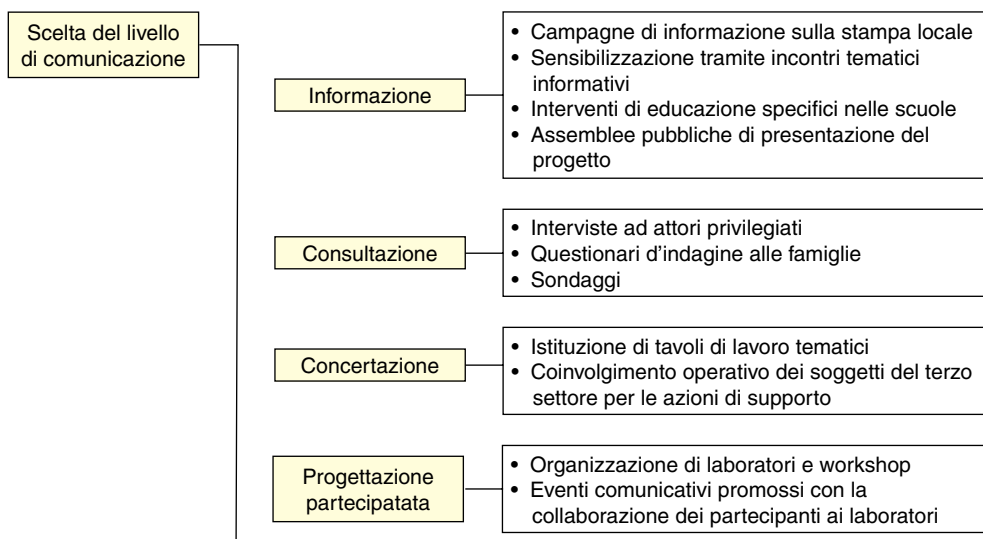
Dal punto di vista metodologico i promotori e coordinatori di queste esperienze debbono:

- accettare la complessità, resistendo alla tentazione di semplificarla: una tentazione che risponde al desiderio di accelerare i tempi, dà talvolta l'illusione di mantenere la situazione sotto controllo, agevola nell'opera di emarginazione di chi pone questioni importanti, ma difficili da affrontare o, per qualche ragione, imbarazzanti;
- evitare di ricorrere a parametri-tipo e criteri standard che non tengono conto delle esperienze e delle condizioni materiali di vita, delle contraddizioni e dei conflitti, della storia e dello spessore sociale della città e del territorio;
- saper sostare nell'incertezza, senza precipitare nell'affannosa ricerca delle conclusioni e della conferma dei propri punti di vista;
- non temere l'esplicitazione di opinioni, desideri, interessi divergenti e quindi il conflitto, ma attraversarlo cogliendolo come opportunità per evidenziare l'esistenza di opzioni incompatibili tra loro e proporre la costruzione negoziata di soluzioni che tengano conto delle diverse esigenze.

È opportuno ricordare che può essere molto più semplice, e quindi economicamente meno oneroso, avvalersi di forme di comunicazione sociale istituzionalizzate (si pensi alle forme di decentramento esistente in molte città) o di processi già attivati (come ad esempio un forum di Agenda 21 locale) oppure ancora di contesti favorevoli, come le scuole.

Vi sono amministrazioni comunali, ad esempio, che accanto alle consolidate forme di informazione, consultazione e concertazione, avviano laboratori di progettazione partecipata con bambini, ragazzi e giovani studenti, che a loro volta coinvolgono le loro famiglie e altri abitanti in processi di analisi e proposta, che vengono poi presentate pubblicamente a tutta la popolazione del quartiere attraverso mostre e altre forme di comunicazione, in occasione di feste o altre iniziative pubbliche, diffondendo informazione, promuovendo consapevolezza e creando occasioni di discussione e confronto sui temi della viabilità e della mobilità¹⁰.

¹⁰ Un esempio di tali pratiche sono i progetti di percorsi sicuri casa/scuola: i Comuni di Savignano sul Rubicone (FC) e Bagnacavallo (RA), per esempio, hanno avviato il processo di progettazione del PGTU, anche coinvolgendo le scuole, gli studenti e le loro famiglie, lungo un processo volto a garantire maggior sicurezza sulle strade, a sensibilizzare padri e madri all'autonomia dei loro figli, ad accrescere competenze e abilità di bambini e ragazzi, a promuovere mobilità pedonale e uso della bicicletta, a ridurre l'uso dell'automobile da parte dei genitori, in relazione al miglioramento della qualità dell'aria, al benessere procurato dal movimento e più in generale alla salute e alla sostenibilità. A questo proposito si veda anche il quaderno n° 1 di Camina: Baruzzi, Valter (a cura di), *Bambini e bambine si fanno strada*, Editrice La Mandragora, Imola 2002.



1.5 Le fasi del processo di piano

Il “processo di piano” è costituito dall’*iter* che porta dalla prima individuazione del problema, alla sua definizione condivisa, alla identificazione di obiettivi e strategie, alla progettazione esecutiva e realizzazione degli interventi ed infine alla verifica della loro efficacia.

Il nostro punto di partenza è quindi il PGTU, cioè il “progetto di sistema” che indica l’assetto a grande scala delle reti di trasporto e gli obiettivi generali del loro funzionamento. Il PGTU va quindi “contestualizzato” nell’ambito dell’area di sviluppo del Piano Particolareggiato, cioè di unità omogenee d’intervento, che in genere corrispondono ad unità urbanistiche semplici (il quartiere o il vicinato).

Il progetto di attuazione di politiche per la sicurezza sviluppato per l’intera città sarà quindi costituito da un insieme di Piani Particolareggiati elaborati seguendo le linee strategiche tracciate dal PGTU.

In assenza di tale strumento, tipicamente nelle realtà urbane di più piccole dimensioni o nelle frazioni, il processo dovrà comunque ricostruire preventivamente un quadro di riferimento complessivo, almeno per quanto concerne l’assetto generale delle reti.

Il processo di costruzione del Piano Particolareggiato è articolato in diverse fasi logico/operative, e cioè:

- **orientamento:** è finalizzato a definire il problema e ad avviare il processo;
- **analisi:** descrive ed analizza le diverse componenti del problema;
- **diagnosi:** ricompone criticamente le informazioni in un quadro interpretativo unitario e coerente;
- **obiettivi:** descrivono le modalità “desiderate” di funzionamento del sistema in un quadro di priorità e reciproche compatibilità;

- **strategie:** censiscono ed analizzano le diverse possibili modalità di conseguimento del sistema di obiettivi;
- **interventi:** traducono in “progetti” la strategia selezionata;
- **gestione e valutazione:** garantiscono al processo ed ai suoi attori il controllo sulla reale efficacia delle strategie e dei relativi interventi nel raggiungimento del sistema dichiarato di obiettivi.

Nella strutturazione in fasi si è voluto offrire il migliore modello possibile di articolazione del processo, assumendo l’agire concertato e partecipato a suo fondamento.

Non sempre tuttavia le condizioni effettive nelle quali ci si trova ad operare consentono uno svolgersi continuo e lineare del processo così come proposto. In particolare i momenti di concertazione e di *feedback* possono originare cortocircuiti che rischiano di mettere in crisi l’efficacia dell’intero processo, oppure possono risultare poco funzionali se non controproducenti qualora non siano sorretti da risorse adeguate ed un contesto favorevole¹¹.

Il suggerimento è ovviamente di mantenere come passaggi logici le funzioni proprie di ogni fase, ma di trasformarli in passaggi formali espliciti in funzione dello specifico contesto. Si possono in particolare operare semplificazioni e sintesi del processo, soprattutto ottenute attraverso la riunificazione di più fasi, e limitandosi a salvaguardare quelli che sono più oltre evidenziati (cfr. par. 3.1) come i passaggi essenziali della partecipazione.

Le fasi di scansione del processo prima descritte sono a loro volta articolabili in un certo numero di azioni, al solito da adattare alle esigenze dello specifico contesto in cui si opera.

Lo schema complessivo del lavoro, così come verrà descritto nelle parti successive del quaderno, è sintetizzato nel quadro sinottico in calce al capitolo.

In particolare le prime quattro fasi, comprese tra l’orientamento iniziale e la definizione degli obiettivi, costituiscono la parte ‘conoscitiva’ del processo, mentre le successive tre riguardano la parte progettuale vera e propria, cioè le “tecniche”.

1.5.1 La partecipazione in relazione alle fasi del processo

Si è visto come i momenti di comunicazione e dialogo con gli utenti (meglio definiti dalla letteratura specifica come attori sociali) devono essere considerati come veri e propri strumenti di analisi e progettazione. Come tali essi devono dunque essere organizzati, dotati di regole di funzionamento e programmati nelle linee essenziali, per evitare che la concertazione e i laboratori con i cittadini si risolvano in un poco efficiente *pour parler* che assorbe risorse senza convergere verso istanze condivise e senza fornire indicazioni utili per la progettazione.

¹¹ Sono prevalentemente le situazioni condizionate da debolezza dell’apparato tecnico, da eccessiva politicizzazione del confronto o da eventuale scarsa credibilità dell’amministrazione.

All'inizio del processo, nella fase di definizione degli orientamenti che guideranno l'intero percorso progettuale, sarà quindi necessario decidere quale livello di coinvolgimento degli attori si vuole perseguire e i modi e le forme della partecipazione¹².

Se, per diversi motivi, non fosse possibile organizzare la partecipazione nella sua forma più completa, si tenga presente che le fasi in cui la concertazione e i laboratori con i cittadini sono più utili, ai fini della buona riuscita del progetto, sono:

- il momento iniziale di raccolta ed analisi delle prime istanze e delle criticità, sulle quali si viene di fatto ad impostare il progetto (prediagnosi);
- il momento di decisione degli obiettivi e delle strategie progettuali, che possono quindi essere discussi contestualmente;
- il momento della sperimentazione e verifica dell'efficacia degli interventi messi in opera in attuazione degli obiettivi di progetto.

La tabella riprende in forma sintetica gli aspetti salienti della attività di concertazione e partecipazione con riferimento alle diverse fasi del processo, evidenziando i rischi e le opportunità che questa comporta, nonché gli accorgimenti utili per garantirne la correttezza e l'efficacia di svolgimento.

A che cosa servono il dialogo e la comunicazione?

in quale fase del processo	vantaggi	rischi	accorgimenti da adottare
orientamento	<ul style="list-style-type: none"> – maggiore forza e visibilità alla volontà politica di affrontare il problema – controllo della completezza della definizione iniziale del problema e della rappresentatività dei soggetti – corresponsabilizzazione della popolazione 	<ul style="list-style-type: none"> – orientare il piano verso questioni non rilevanti o non pertinenti – sbilanciare il processo a favore di istanze particolari, perdendo di vista il quadro d'insieme 	<ul style="list-style-type: none"> – scegliere accuratamente le forme di comunicazione più adeguate – equilibrare il tavolo di concertazione – coinvolgere nei laboratori cittadini di età, genere, provenienze culturali e sociali eterogenee, professioni e stili di vita diversi
analisi	<ul style="list-style-type: none"> – il problema è colto nei suoi vari aspetti e da diversi punti di vista – analisi e conoscenza più articolata e completa – corresponsabilizzazione della popolazione 	<ul style="list-style-type: none"> – ridondanza delle informazioni raccolte e difficoltà di gestione – difficoltà organizzative e di reperimento di risorse adeguate 	<ul style="list-style-type: none"> – interpretare criticamente l'enunciazione dei problemi da parte dei diversi soggetti – non esaurire l'analisi del problema nell'interlocuzione con gli attori sociali – finalizzare con attenzione le indagini necessarie

¹² Una opportunità sicuramente positiva è quella di poter inserire il processo di progettazione all'interno di un percorso di applicazione dell'Agenda 21 Locale già attivato o in via di attivazione. Ciò consentirebbe di aprire la politica per la sicurezza urbana locale ad obiettivi più ampi di sostenibilità, allargando il dibattito e la portata culturale del problema; mentre, dal punto di vista operativo, la concertazione del piano potrebbe avvalersi delle modalità formalizzate dal processo attuativo dell'Agenda (istituzione di *forum, focus*, ecc.).