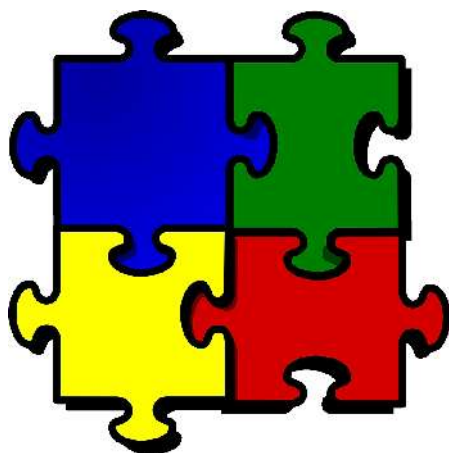




## Il Forum

# Catalogo di azioni per lo sviluppo sostenibile



*bozza*  
*settembre 2007*



Progetto cofinanziato  
dalla Regione Lombardia



Provincia di Milano  
Partner del progetto

## Indice generale

<b>Introduzione.....</b>	<b>4</b>
<b>TAVOLO 1 - RISORSE NATURALI COMUNI.....</b>	<b>6</b>
<i>Azione 1 - Energie alternative.....</i>	<i>7</i>
1.1.1 - Sportello Energia - ufficio per trattare pratiche di risparmio energetico.....	7
1.1.2 - Energia rinnovabile e pulita a partire dalle strutture pubbliche.....	9
<i>Azione 2 - Qualità delle acque, risparmio idrico, corsi d'acqua e fontanili.....</i>	<i>10</i>
1.2.1 - Reti differenziate di distribuzione dell'acqua.....	10
1.2.2 - Fitodepurazione scarichi con recapito in corso d'acqua.....	11
1.2.3 - Uso razionale dell'acqua.....	12
<i>Azione 3 - Agricoltura come risorsa.....</i>	<i>14</i>
1.3.1 - Promuovere l'agricoltura integrata e biologica.....	14
1.3.2 - Foreste di pianura: rimboschimenti con aree attrezzate e ricreative tra città e campagna.....	15
<i>Azione 4 - Tutela ed educazione della biodiversità.....</i>	<i>16</i>
1.4.1 - "Sportello biodiversità: ricerca, educazione e informazione alla biodiversità".....	17
1.4.2 - "Favorire l'allevamento di specie animali/vegetali tradizionali e/o in pericolo".....	18
<b>TAVOLO 2 - MIGLIORE MOBILITÀ, MENO TRAFFICO.....</b>	<b>19</b>
<i>Azione 1 - Piste ciclabili e mobilità in sicurezza.....</i>	<i>20</i>
2.1.1 - Mobilità ciclabile sovracomunale.....	20
<i>Azione 2 - Potenziamento e miglioramento sistema mezzi pubblici.....</i>	<i>22</i>
2.2.1 - Collaborazione tra Enti per valorizzare lo scambio intermodale.....	22
<i>Azione 3 - Riqualificare le strade esistenti per il territorio.....</i>	<i>24</i>
2.3.1 - Riqualificazione delle strade esistenti per il territorio.....	24
2.3.2 - Piano Urbano del Traffico / Mobility manager a livello sovracomunale.....	26
<i>Azione 4 - Mobilità in sicurezza.....</i>	<i>27</i>
2.4.1 - Walking bus/Pedibus/A scuola in bicicletta.....	27
2.4.2 - Chiusura dei centri / Isole pedonali.....	29
<b>TAVOLO 3 - "QUALITÀ SOCIALE E DEL TERRITORIO".....</b>	<b>31</b>
<i>Azione 1 - Edilizia sostenibile.....</i>	<i>32</i>
3.1.1 - Opzione zero: ostacolare nuove costruzioni in aree non urbanizzate o riutilizzare edifici esistenti.....	32
<i>Azione 2 - Rispetto del paesaggio e riqualificazione del territorio.....</i>	<i>33</i>
3.2.1 - Riqualificazione aree agricole.....	33
3.2.2 - Ridurre la frammentazione, reti ecologiche.....	34
<i>Azione 3 - Spazi comunitari per l'aggregazione e la solidarietà.....</i>	<i>35</i>
3.3.1 - Centri ricreativi, giovanili ludoteche, auditorium.....	35
3.3.2 - Casa delle associazioni.....	36
<i>Azione 4 - Gestione del territorio.....</i>	<i>36</i>
3.4.1 Piano di Governo del Territorio Partecipato.....	36
<b>TAVOLO 4 - ECONOMIA LOCALE E STILI DI VITA SOSTENIBILI.....</b>	<b>38</b>
<i>Azione 1 - Risparmio energetico.....</i>	<i>39</i>
4.1.1 - Educazione al consumo e al risparmio energetico.....	39
4.1.2 - Risparmio energetico a partire dagli Enti pubblici.....	40
<i>Azione 2 - Acquisti sostenibili.....</i>	<i>42</i>
4.2.1 - Appalti verdi pubblici (GPP).....	42
4.2.1 - Promozione del consumo critico.....	44
<i>Azione 3 - Valorizzare le risorse locali.....</i>	<i>45</i>

4.3.1 - Tutela e promozione della produzione locale.....	45
4.3.2 - Turismo locale sostenibile.....	47
Azione 4 - Educazione e informazione.....	50
4.4.2 “Riduco l'impronta (ecologica)”.....	50



**A cura di:**

**Presidente del Forum:** *Giuseppe Fusè*

**Coordinatori dei tavoli di lavoro:** *Fabrizio Cattaneo (Tavolo 1), Angelo Vaghi (Tavolo 2), Remigio Peruzzi (Tavolo 3), Daniela Masetti (Tavolo 4)*

**Coordinatori tecnici:** *Francesca Gambini, Cinzia Nicolini, Sergio Magistrelli (Tavolo 1), Paolo Vai (Tavolo 3), Giuseppina Galeazzi (Tavolo 4)*

**Facilitatori dei Tavoli di Lavoro:** *Raul Dal Santo (Tavoli 1 e 3), Ivano Colombo (Tavoli 2 e 4)*



Ufficio Laboratorio 21

Via Verdi, 26 - 20011 Corbetta (MI) - Tel. 02 97270007 - Fax 02 97271312

E-mail [laboratorio21@email.it](mailto:laboratorio21@email.it) - Sito web: <http://www.a21estticino.org>

Consulenza di progetto:



IRIS Progetto Ambiente - Cooperativa Solidarietà a r.l. - Settimo Milanese

Consulenza per i processi partecipati:

**A B C I - - A M** società cooperativa sociale onlus

Progetto cofinanziato dalla Regione Lombardia  
 Provincia di Milano partner del progetto

## Introduzione

I Comuni di Albairate, Arluno, Bareggio, Boffalora sopra Ticino, Casorezzo, Cassinetta di Lugagnano, Cislano, Corbetta, Marcallo con Casone, Mesero, Ossona, Robecco sul Naviglio, Santo Stefano Ticino, Sedriano nel 2005 hanno dato avvio al processo di Agenda 21 dei Comuni dell'Est Ticino. Dopo la prima fase di progettazione i comuni hanno richiesto e ottenuto il riconoscimento e il finanziamento della Regione Lombardia e la partnership della Provincia di Milano.

Il progetto prevede le seguenti fasi:

**Relazione sullo stato dell'ambiente:** una fotografia il più possibile oggettiva e completa delle condizioni non solo ambientali, ma anche sociali, economiche e culturali della realtà locale. Il documento è sul sito internet [www.a21estticino.org](http://www.a21estticino.org)

**Forum di Agenda 21:** i portatori di interesse del nostro territorio (Associazioni, Enti, Imprese, Cittadini, ecc...) stanno redigendo un Catalogo di Azioni per lo sviluppo sostenibile: l'insieme delle buone pratiche, delle politiche e degli atti concreti, in materia ambientale, sociale ed economica.

Le associazioni dei Comuni dell'Est Ticino sono state contattate dai Comuni per la compilazione di un questionario. La partecipazione di oltre 90 Associazioni ha prodotto diversi spunti di riflessione circa le modalità di gestione del processo di partecipazione, sia rispetto alla possibile costruzione di obiettivi condivisi.

Le aree tematiche segnalate dalle associazioni sono state raggruppate in **quattro grandi gruppi per permettere** di concentrare le discussioni del forum sui **pochi argomenti reputati più importanti**, senza dispersione.

In base a queste ultime indicazioni, dunque, sono stati **attivati quattro tavoli tematici di discussione per il forum**. L'idea di fondo di ciascun tavolo è quella di riprendere uno o più degli impegni enunciati negli "Aalborg commitments", sottoscritti dai Comuni al momento dell'adesione al processo di Agenda 21 sovracomunale.

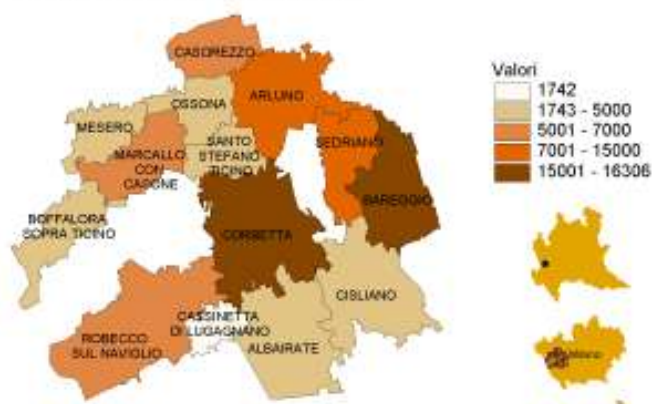
L'attività del forum può essere brevemente riassunta come segue.

Nel corso della prima riunione del forum (26/01/2007) sono stati presentati le finalità e il regolamento e sono stati costituiti i 4 tavoli di lavoro per un totale di oltre 140 iscritti. Nel corso della seconda riunione del forum (23/02/2007) è stato approvato il regolamento e sono state concertate le azioni da trattare nei tavoli di lavoro.

**Piano di Azione:** i 14 comuni dell'Est Ticino sulla base del Catalogo di Azioni redigeranno un Piano per lo sviluppo sostenibile.

In base all'accordo con la Provincia di Milano, verranno concertate **azioni concrete, innovative e dimostrative** per l'intera provincia da realizzare congiuntamente nel territorio dei comuni Est Ticino.

## Numero di abitanti



Il lavoro dei tavoli tematici (4 riunioni tra marzo e giugno 2007) ha portato all'elaborazione delle schede dei progetti per ognuna delle azioni individuate dal forum.

## RIEPILOGO DELLE ATTIVITÀ DEI TAVOLI DI LAVORO

<b>Tavolo</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>Totale</b>
Iscritti	56	25	32	30	143
Comuni coinvolti	11	9	11	8	16*
Presenze azione 1	32	16	24	17	
Presenze azione 2	23	15	15	21	
Presenze azione 3	22	14	13	15	
Presenze azione 4	23	9	12	16	
Azioni trattate	4	4	4	4	16
Progetti trattati	9	6	5	8	28

\*Si segnala la presenza di rappresentanti di associazioni di Magenta e Vittuone

## FINALITÀ TRASVERSALI DEL CATALOGO

Già a seguito dei lavori della seconda riunione del forum in sessione plenaria è stato possibile individuare alcune finalità trasversali che sono state poi evidenziate nel Catalogo di Azioni:

1. uso razionale dell'energia privilegiando le fonti rinnovabili
2. informazione ed educazione sui temi dello sviluppo sostenibile
3. sviluppo dell'agricoltura ecocompatibile e multifunzionale per migliorare il paesaggio, la biodiversità e la qualità della vita
4. migliore vivibilità e accessibilità dei centri e degli spazi pubblici per favorire la socialità

## LE PROSSIME TAPPE DEL PROCESSO DI AGENDA 21:

- **19 ottobre 2007:** definizione delle priorità ed approvazione da parte del Forum del Catalogo di Azioni
- **Novembre-dicembre 2007:** approvazione del Piano di Azione da parte dei Sindaci
- **Dicembre 2007:** concertazione con la Provincia di Milano di un'azione dimostrativa da realizzare nel 2008 nei Comuni dell'Est Ticino
- **Gennaio 2008:** Forum plenario per la presentazione del Piano di Azione



## TAVOLO 2 - MIGLIORE MOBILITÀ, MENO TRAFFICO

*“Riconosciamo l’interdipendenza di trasporti, salute e ambiente e ci impegniamo a promuovere scelte di mobilità sostenibili.”*

Lavoreremo quindi per:

- ridurre la necessità del trasporto motorizzato privato e promuovere alternative valide e accessibili.
- incrementare la quota di spostamenti effettuati tramite i mezzi pubblici, a piedi o in bicicletta.
- promuovere il passaggio a veicoli con basse emissioni di scarico.
- sviluppare un piano di mobilità urbana integrato e sostenibile.
- ridurre l’impatto del trasporto sull’ambiente e la salute pubblica.

<b>Cognome</b>	<b>Nome</b>	<b>In rappresentanza di...</b>	<b>Comune</b>
Bellu	Liliana	EcoAlba onlus / Parco Sud	Albairate
Guerreschi	Agnese	Comitato No Tangenziale	Albairate
Muti	Stefano	Comitato No Tangenziale	Albairate
Negri	Gabriele	Comitato No Tangenziale	Albairate
Pioltini	Giovanni	Assessore	Albairate
Viola	Carlo Alberto	Legambiente	Arluno
Bottini	Tiziana	Consigliere	Casorezzo
Morlacchi	Carlo	Ambiente 20010	Casorezzo
Pescara	Francesco	Il Germoglio	Cisliano
Bianchi	Roberto	Città dei bambini	Corbetta
Cammarano	Aniello	Matite Colorate	Corbetta
Fusé	Giuseppe	Presidente del Forum	Corbetta
Magistrelli	Raul	Comitato Castellazzo de' Stampi	Corbetta
Maronati	Monica	Consigliere	Corbetta
Vaghi	Angelo	Città dei bambini	Corbetta
Vettorello	Massimo	A.P.A.M.	Mesero
Garavaglia	Luigi	Quelli della via Baracca	Ossona
Pozzali	Rosaria	Ossonainsieme c.s.a.	Ossona
Rossi	Gilberto	Cittadino	Ossona
Venegoni	Massimiliano	Dipendente comunale	Ossona
Tufano	Vincenzo	Gruppo Amici Castellazzo	Robecco sul Naviglio
Masuzzi	Edmondo	G.A.S. "Il seminatore" / Gruppo artistico Amici nella Cultura	Sedriano
Casoli	Stefano	Verdi Ambiente Società	Altri Enti (Magenta)
Dei	Alessandra	Verdi Ambiente Società	Altri Enti (Pregnana)

## Azione 1 - Piste ciclabili e mobilità in sicurezza

Progetti discussi e votati	Punteggio
Mobilità ciclabile sovracomunale	22
Favorire la cultura ciclabile	18
Mobilità ciclabile comunale	10
Acquisire i dati	1

	<h3>2.1.1 - Mobilità ciclabile sovracomunale</h3>
<b>Obiettivi</b>	<p>Mobilità ciclabile: un discorso piuttosto delicato e complesso nell'ampio contesto della mobilità sostenibile. Tutti, infatti, convergono sul fatto che l'uso della bicicletta sia fondamentale, quale mezzo di trasporto privato alternativo all'automobile; tuttavia, nel contesto italiano, la situazione è ancora lontana da quella di altri paesi europei.</p> <p>Eppure la bicicletta si rivela un mezzo di trasporto particolarmente prezioso: i mezzi a motore, soprattutto nei centri cittadini, significano viabilità congestionata, traffico, inquinamento atmosferico e acustico. Incentivare la mobilità ciclabile significa automaticamente diminuire i veicoli a motore circolanti con un impatto sulla sicurezza degli utenti cosiddetti "deboli" della strada (ciclisti e i pedoni) e con una diminuzione degli scarichi inquinanti prodotti dalle automobili, senza tralasciare i benefici effetti sulla salute portati dall'esercizio fisico.</p> <p>Perché sia fatto un discorso globale per lo snellimento del traffico urbano è particolarmente importante, infatti, che la bicicletta sia usata come mezzo di trasporto valido e competitivo per le incombenze quotidiane, e non solo come mezzo di svago nei momenti liberi.</p> <p>Ci sono due obiettivi principali per questo progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ uno di tipo pratico (necessità di un sistema organico e coordinato di piste ciclabili)</li> <li>☞ e uno di tipo culturale (questione di mentalità per cui la mobilità sostenibile, per essere praticata, deve essere innanzitutto sentita e scelta dalla popolazione).</li> </ul>
<b>Programma</b>	<p>Il progetto per l'organizzazione di una mobilità ciclabile sovracomunale potrebbe seguire una scansione temporale di questo tipo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Individuare i soggetti responsabili che agiscano in maniera sovracomunale (individuando innanzitutto un capofila)</li> <li>☞ Mappare il territorio in modo partecipato, anche attraverso l'ascolto dei cittadini (bisogni, risorse da valorizzare, criticità da risolvere)</li> <li>☞ Individuare le priorità e redigere un piano per la mobilità ciclopeonale tenendo presente le seguenti finalità: favorire ed incentivare la mobilità ciclabile, ridurre il numero di incidenti, valorizzare il territorio dell'Est Ticino, la riscoperta ed il collegamento delle piccole frazioni – tra loro e con i rispettivi centri cittadini o la valorizzazione delle vecchie strade vicinali; incentivare il turismo sostenibile, attraverso la realizzazione di "pacchetti turistici" ciclabili e, soprattutto di una carta stradale delle ciclabili e vicinali nell'Est Ticino (non ancora esistente)</li> <li>☞ Reperire i finanziamenti</li> <li>☞ Realizzare le piste indicate</li> <li>☞ Effettuare gli interventi di messa in sicurezza delle esistenti ;</li> </ul> <p>Per quanto riguarda il merito degli interventi, come ulteriore grado di dettaglio, il forum fornisce alle amministrazioni delle indicazioni di intervento, sulla scorta di esperienze già coronate da esito positivo in altri paesi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Arretramento della linea di stop negli incroci semaforici</li> <li>☞ segnalazione evidente delle ciclopiste negli incroci con le strade principali</li> <li>☞ indicazioni evidenti e protezione fisica negli incroci senza semaforo</li> </ul> <p>Tra le priorità di segno pratico, vi è il potenziamento dello scambio intermodale tra bici e treno e, in secondo luogo, il raccordo tra le piste ciclabili già esistenti nei singoli comuni, che al momento risultano scollegate e, di fatto, disincentivano l'uso delle due ruote a pedali per la mobilità tra comuni diversi.</p>

	<p>Parallelamente a queste azioni, risulta importante perseguire una politica di sensibilizzazione culturale sull'utilizzo della bicicletta: campagne per la sicurezza stradale, rivolte sia agli automobilisti, sia ai ciclisti; coinvolgimento di associazioni che hanno un influsso educativo (scuole, oratori, associazioni culturali, ecc...); istituzione di un "Ufficio biciclette" che coordini le politiche in materia di mobilità ciclabile sul territorio, erogando al contempo ai cittadini tutte le informazioni necessarie per un proficuo utilizzo del mezzo a due ruote.</p> <p>Infine, ma non meno importante, il forum segnala la propria idea per realizzare un programma di coinvolgimento della comunità locale attraverso l'organizzazione di manifestazioni a tema o in luoghi che possano essere raggiunti solo attraverso la bicicletta, in modo tale da mantenere vivo l'interesse verso la mobilità ciclabile. Idee particolari possono essere: manifestazioni sportive; giornate a tema; "scampagnate con abbuffata"; iniziative come "Cinema in bici", "aperitivo in bici", "spesa in bici", prevedendo sconti ed incentivi per chi usa il mezzo a pedali.</p>
<b>Soggetti da coinvolgere</b>	<p>Gli Enti Locali, quali Provincia e Comuni, in particolare quelli di volta in volta interessati dall'attraversamento delle piste progettate. Sarebbe inoltre interessante che gli stessi Comuni dell'Est Ticino indichino un capofila, o che vengano interessati non solo i comuni già progrediti in questo ambito, ma anche i comuni meno dotati di piste ciclabili.</p>
<b>Risorse attivabili</b>	<p>Un progetto efficace per la mobilità ciclabile prevede necessariamente l'utilizzo di risorse sia umane che materiali ai fini di un'azione coordinata, pianificata e praticabile. Il Laboratorio sperimentale del Magentino e la Provincia di Milano, rispettivamente con il Quaderno del Magentino n. 1 e con il progetto "MiBici" hanno già fornito piani di dettaglio sovracomunale e provinciale di mobilità ciclopedonale ed allestito una struttura da cui trarre esempio e a cui rivolgersi per informazioni e per un aiuto nella delicata fase di coordinamento intercomunale.</p> <p>Un altro progetto ancora in corso nel comune di Casorezzo riguarda la progettazione partecipata di un piano comunale di mobilità ciclopedonale.</p> <p>Tra le risorse umane, sono da valorizzare le associazioni ambientali e comitati, mentre per le risorse materiali risulta fondamentale l'erogazione di "contributi pubblici" (da parte di Provincia, Regione).</p>
<b>Ostacoli</b>	<p>Vista l'importanza del coordinamento in un simile progetto, l'ostacolo che potrebbe presentarsi è la presenza di particolarismi delle singole amministrazioni comunali. Un'ulteriore difficoltà potrebbe essere la ricerca di finanziamenti pubblici.</p> <p>La preoccupazione fondamentale è la sicurezza per i ciclisti. In particolare, viene posta l'attenzione anche sulla carenza o sulla scarsa qualità di alcune infrastrutture che riducono la sensazione di sicurezza dei ciclisti (<i>guard rail</i> posti ai bordi di molte strade, piste ciclabili mal fatte; uscite su sbocchi pericolosi; mancanza di segnaletica, di indicazioni, di semafori per gli automobilisti).</p> <p>Per la promozione della mobilità ciclabile, inoltre, è fondamentale che vengano usati alcuni criteri che ne incentivino l'utilizzo: in particolare è importante che una pista ciclabile che interessi le strade vicinali sia fatta con criterio (utilizzando ad esempio la terra battuta), al fine di evitare il rischio di risolversi nell'ennesima colata di cemento a danno dell'ambiente.</p> <p>Oltre alla sicurezza per il transito delle biciclette, viene segnalata la necessità di una maggior sicurezza dei depositi di biciclette presso i nodi di interscambio modale.</p>
<b>Opportunità da cogliere</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. In generale, nel promuovere la mobilità ciclabile, non bisogna tralasciare di sottolineare i benefici di un modello sociale e culturale che privilegi la bicicletta, paragonandolo con i costi sociali imputabili al modello culturale che ha privilegiato unicamente i mezzi a motore: morti sulle strade, aumento esponenziale delle malattie respiratorie, sedentarietà della popolazione con conseguente aumento dell'obesità e delle malattie cardiocircolatorie.</li> <li>2. Per quanto riguarda il nostro territorio si evidenziano le seguenti opportunità:</li> <li>3. Creazione di una rete di piste ciclabili ben studiata e ben realizzata, che valorizzi il territorio dell'Est Ticino, la riscoperta ed il collegamento delle piccole frazioni – tra loro e con i rispettivi centri cittadini o la valorizzazione delle vecchie strade vicinali;</li> <li>4. Incentivazione di una forma di turismo sostenibile, attraverso la realizzazione di "pacchetti turistici" ciclabili e, soprattutto di una carta stradale delle ciclabili e vicinali nell'Est Ticino (non ancora esistente);</li> <li>5. Una pianificazione urbanistica che tenga conto della mobilità ciclabile potrebbe essere meno invasiva e più sostenibile (meno edifici, più verde, più aree destinate a pedoni e</li> </ol>

	<p>ciclisti);</p> <p>6. Chiusura dei centri storici, da parte delle amministrazioni comunali, aprendoli unicamente alla viabilità ciclopedonale;</p> <p>7. "Sfruttamento" delle opportunità offerte dall'utilizzo del progetto MiBici e dell'operato del Laboratorio sperimentale del Magentino (Quaderno n° 1)</p>
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	<p>Coinvolgimento di associazioni ricreative, sportive, oratori, comitati e scuole che servano da volano per diffondere la cultura dell'uso della bici nella popolazione tramite le proposte di iniziative e progetti che riguardino in maniera specifica ciascuna di queste realtà, in particolare puntando sulla valorizzazione del fattore "sicurezza".</p> <p>Un maggior coinvolgimento dei cittadini nell'elaborazione di decisioni politiche (Piano di Governo del Territorio, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale)</p>
<b>indicatori</b>	<p>Metri di pista ciclabile/abitanti</p> <p>Metri di pista ciclabile/km<sup>2</sup> di territorio</p> <p>Fruibilità/comodità/accessibilità delle piste ciclabili</p> <p>Sicurezza (numero incidenti che coinvolgono ciclisti e pedoni)</p>

## Azione 2 - Potenziamento e miglioramento sistema mezzi pubblici

<b>Progetti discussi e votati</b>	<b>Punteggio</b>
Collaborazione tra enti per valorizzare lo scambio intermodale	12
Miglioramento trasporto pubblico locale	11
Metropolitana leggera su Ex SS 11	9
Potenziamento e valorizzazione linea FS Milano-Mortara	7
Integrazione ATM-FS (biglietti unici)	6

	<b>2.2.1 - Collaborazione tra Enti per valorizzare lo scambio intermodale</b>
<b>Obiettivi</b>	<p>L'applicazione del concetto di sviluppo sostenibile alla politica dei trasporti è un'operazione alquanto delicata, poiché non esiste una definizione universalmente riconosciuta di "mobilità sostenibile"; sono stati compiuti, però, diversi tentativi di formalizzare una definizione di tale concetto.</p> <p>In generale, un sistema di trasporti può essere definito "sostenibile" quando consente un facile accesso a luoghi, beni e servizi, soddisfa i bisogni di categorie differenti nella società e per generazioni diverse, viene progettato in modo compatibile con la salute e la sicurezza della popolazione, promuove l'educazione e la partecipazione della comunità alle decisioni relative ai trasporti, coinvolge esperti di diversi settori in un processo di pianificazione integrata, permette un uso efficiente del territorio e delle risorse naturali senza distruggere l'habitat e la biodiversità, rispetta l'integrità ambientale e favorisce il benessere economico.</p> <p>Dal forum giunge quindi la proposta di <b>elaborare un progetto sovracomunale orientato al potenziamento e miglioramento del sistema dei mezzi pubblici con attenzione all'intermodalità.</b></p>
<b>Programma</b>	<p>Il progetto dovrà essere condiviso tra gli enti locali partecipanti, con l'eventuale coordinamento della Provincia: si dovrà innanzitutto partire dall'analisi del reale fabbisogno di mobilità ed in seguito provvedere a studiare la migliore forma associativa per realizzare il progetto, reperire i finanziamenti e realizzare i progetti.</p>
<b>Soggetti da coinvolgere</b>	<p>Gli enti locali, in particolar modo i comuni che ospitano siti intermodali</p>
<b>Risorse attivabili</b>	<p>Tra le risorse di possibile attivazione, il forum individua la possibilità di un utilizzo ottimizzato del parco mezzi pubblici già a disposizione, chiedendo al tempo stesso agli enti di spostare risorse dalla grande mobilità / grandi opere alla piccola mobilità.</p> <p>Necessaria invece la collaborazione della provincia per lo studio e la redazione di un piano provinciale integrato dei trasporti, da studiare con i comuni e con il forum di Agenda 21.</p> <p>Ottima base di partenza sono i risultati emersi nel Quaderno del Magentino n. 1 del Laboratorio sperimentale del Magentino.</p>

	All'interno del piano, andranno valorizzate le strade poco utilizzate facenti parte della cosiddetta "mobilità minore" da utilizzare come piste ciclopedonali di collegamento ai bus terminal e stazioni.
<b>Ostacoli</b>	La mancanza di una reale volontà politica, sommata agli interessi privati determinati dalla logistica e dall'edilizia rischiano di compromettere la realizzazione del progetto, così come l'eventuale incapacità o impossibilità a reperire i fondi.
<b>Opportunità da cogliere</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Organizzazione di eventi nei giorni di blocco del traffico</li> <li>2. Meno inquinamento / territorio più vivibile</li> <li>3. Il telelavoro</li> <li>4. Valorizzazione del commercio di vicinato nei centri che ospitano gli scambi intermodali</li> <li>5. Miglioramento dei tempi di percorrenza</li> </ol>
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Piccole conferenze</li> <li>2. Informazione a tema: conferenze, manuali a tema</li> <li>3. Incentivi a chi utilizza mezzi pubblici (es. tessera a punti; sconti nei negozi)</li> <li>4. Autostop</li> <li>5. Pubblicizzazione di sentieri e dei punti di interesse del territorio/ Turismo locale sostenibile</li> <li>6. Coinvolgere le scuole, i comuni e imprese</li> </ol>
<b>indicatori</b>	Km di piste ciclabili / rete ferroviaria / Km percorrenza dei mezzi pubblici Indice di mobilità su trasporto pubblico e dati sulla tipologia dei mezzi

### Azione 3 - Riqualficare le strade esistenti per il territorio

Progetti discussi e votati	Punteggio
Riqualficazione delle strade esistenti comprese quelle vicinali, interpoderali e sentieristica	20
Piano Urbano del Traffico / Mobility manager a livello sovracomunale	13
Mobilità vista dai bambini	10
Laboratorio sperimentale del Magentino	2

	2.3.1 - Riqualficazione delle strade esistenti per il territorio
<b>Obiettivi</b>	<p>Il problema del traffico è, tra i temi della mobilità sostenibile, uno dei maggiormente riconosciuti. Sempre più spesso gli amministratori locali sono costretti a prendere provvedimenti "straordinari" per porre rimedio alle emergenze ambientali causate dal traffico. Blocco della circolazione e targhe alterne sono due esempi lampanti di questo modo di fare che – secondo l'opinione del forum - non rappresenta una soluzione al problema, ma solo un <i>escamotage</i> per ridurre temporaneamente gli effetti più evidenti, come il livello delle polveri sottili nell'aria. Per risolvere il problema della congestione stradale e dell'inquinamento, risulta fondamentale un'azione sistematica e coordinata che si vada a sostituire ad interventi palliativi. Alcuni comuni hanno istituito la "pollution tax", per disincentivare il traffico inquinante, non senza controversie interne.</p> <p>Una possibile soluzione sistematica non consiste nell'incremento della rete stradale, quanto piuttosto in <b>un miglior utilizzo delle strutture viarie esistenti ed una riqualficazione di queste</b>. Dal forum giunge quindi la proposta di una riqualficazione delle strade esistenti per il territorio che coinvolga i comuni interessati, in un quadro sistematico, con l'eventuale coordinamento della Provincia: di fondamentale importanza risulta la responsabilizzazione di tutti gli enti coinvolti. È infatti opinione del forum che la via da perseguire sia quella della <b>progettazione partecipata del reticolo della viabilità alternativa</b>, facendo ricorso ai saperi esistenti sul territorio: uffici tecnici comunali, associazioni culturali e ambientaliste, contadini, comitati di cittadini, pro loco, scuole.</p>
<b>Programma</b>	<p>Innanzitutto deve essere condotta un'opera sistematica analisi, di individuazione delle priorità e, conseguentemente, di potenziamento delle infrastrutture già esistenti individuate come fondamentali, con l'implementazione, laddove possibile, di rotonde e sottopassi per snellire il traffico e con l'allargamento delle strade già esistenti per poter inserire piste ciclabili in sedime separato, o agevolare i sorpassi.</p> <p>Tra le proposte di miglioramento per riqualficare la viabilità emergono l'inserimento di punti di sosta organizzata, di una segnaletica mirata, la realizzazione di viali alberati e la creazione di "nodi", quali punti d'interscambio ferro-gomma-bici.</p> <p>Parallelamente si segnala la forte necessità di una migliore informazione e della creazione di percorsi di costante ascolto al fine di garantire il massimo coinvolgimento della comunità locale. Infine, secondo l'opinione del forum, è fondamentale che l'azione sia coordinata tra i vari comuni, attraverso la definizione di un piano sovracomunale di sentieri e strade, in cui le azioni siano condotte in modo uniforme o, quantomeno, possano essere decise le priorità di comune accordo: pericolosità delle tratte, intasamento, ecc...</p>
<b>Soggetti da coinvolgere</b>	<p>Gli enti locali, i comuni del Magentino (non solo quelli coinvolti nell'Agenda 21 Est Ticino), i comuni piccoli o con molte frazioni.</p> <p>Importante è la supervisione della Provincia, ma soprattutto la responsabilizzazione "dal basso" degli attori coinvolti: a partire dai comuni, che dovranno mettere a disposizione l'azione della Polizia Locale, per diffondere la cultura della sicurezza stradale e reprimere eventuali comportamenti scorretti, fino alle associazioni e comitati che, nel proporre soluzioni viabilistiche, dovranno adempiere ad una funzione di educazione e sensibilizzazione nei confronti dei cittadini.</p> <p>Le associazioni degli agricoltori, interessati alla riqualficazione della sentieristica interpoderale, potranno fornire appoggio logistico, economico (compartecipazione alle spese) e in termini di competenza.</p>
<b>Risorse attivabili</b>	<p>È necessario che l'intervento sia programmato e pianificato nei particolari, anche attraverso l'uso efficace di risorse mirate alla riqualficazione ambientale (come il 5 per mille se destinato al comune), attraverso l'adozione di Piani Urbani del Traffico (o il loro adeguamento se già esistenti) e l'attivazione, da parte dei comuni, di progetti rispettosi dell'ambiente.</p>

	<p>Tra le risorse, il forum individua la possibilità di un utilizzo ottimizzato della struttura viabilistica già a disposizione (usando, ad esempio, le strade vicinali esistenti come piste ciclabili).</p> <p>Appare importante, inoltre, la partecipazione degli attori locali del territorio: attraverso, ad esempio, contributi agli agricoltori come manutentori di sentieri e strade.</p>
<b>Ostacoli</b>	<p>Sono soprattutto le barriere mentali gli ostacoli più grossi da superare: è necessaria infatti una reale volontà di cooperazione tra i comuni coinvolti, una migliore informazione per il coinvolgimento della comunità locale, affinché si cancellino particolarismi (come, ad esempio il traffico "parassitario" che utilizza strade secondarie per evitare le code).</p> <p>Ci sono, d'altronde anche alcuni ostacoli fisici per la riuscita del progetto, quali l'assenza di ponti sul naviglio.</p>
<b>Opportunità da cogliere</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Collegare i centri d'interesse (scuole, ospedali, frazioni, stazioni).</li> <li>2. Coordinamento intercomunale.</li> <li>3. Coordinare le piste ciclabili in sede propria con la riqualificazione di sentieri e strade interpoderali.</li> <li>4. Movimentazione di mezzi agricoli (necessità dei contadini di mantenere le strade).</li> <li>5. Garantire la sicurezza agli utenti deboli (bici e pedoni).</li> <li>6. Utilizzare le vicinali per gli spostamenti quotidiani e non solo per svago</li> <li>7. Piantumazione a bordo delle strade vicinali di un albero per ogni bambino nato</li> </ol>
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	<p>Nel progettare il sistema della viabilità minore del territorio sarà opportuno fare tesoro di tutte le istanze che provengono dal fitto mondo associazionistico dell'Est Ticino, ascoltando associazioni, e comitati (in maniera tale da motivarli anche ad un'azione attiva di proposta), coinvolgendo tutti, senza trascurare le scuole, in un percorso di progettazione partecipata.</p> <p>Successivamente alla fase progettuale partecipata, il reticolo di viabilità alternativa potrà essere valorizzato anche grazie alle pro loco e a molte associazioni culturali ed ambientaliste, che potranno essere d'aiuto nell'organizzazione di eventi legati al turismo locale "sostenibile".</p> <p>Organizzazione di eventi presso le cascate, mercatini di prodotti tipici aperti solo a chi si reca sul posto in bicicletta, escursioni guidate gratis (volontariato delle pro loco e di altre associazioni ) o a prezzi contenuti.</p> <p>Una successiva proposta emersa dal forum è il tentativo di coinvolgere i centri commerciali affinché realizzino piste ciclabili: si potrà infatti puntare sul fatto che si tratta per loro dell'opportunità per intercettare un diverso tipo d'utenza.</p> <p>Infine viene in rilievo la necessità di una capillare opera di informazione / sensibilizzazione: rendere noti i dati epidemiologici, richiesta di collaborazione alla cittadinanza.</p>
<b>indicatori</b>	<p>Numero di destinazioni raggiungibili dalla nuova viabilità in base alle destinazioni totali e al numero dei comuni</p> <p>Km di sentieri e strade interpoderali riqualificate</p> <p>Sondaggi tra l'utenza</p> <p>Eventi di promozione viabilità minore</p>

	<p><b>2.3.2 - Piano Urbano del Traffico / Mobility manager a livello sovracomunale</b></p>
<p><b>Obiettivi e Programma</b></p>	<p>Il Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), è uno strumento introdotto nella nostra legislazione nel 1995 (art. 36 del nuovo codice della strada). Esso rappresenta lo strumento di pianificazione a breve termine per la gestione della mobilità nelle città in termini di inquinamento acustico ed atmosferico, di occupazione di spazi pubblici da parte delle auto, di barriere alla mobilità e alla socialità, orientando la domanda e razionalizzando l'offerta.</p> <p>In particolare, con il piano si intendono definire gli interventi sul sistema della viabilità, inquadrando nell'ottica della riorganizzazione del traffico, dell'offerta degli spazi per la sosta e gli interventi sul sistema di trasporto collettivo.</p> <p>Nell'ambito di una pianificazione accorta il Piano del Traffico è anche strettamente correlato con gli altri strumenti urbanistici, ed in particolare con l'attuazione e gli adeguamenti del Piano di Governo del Territorio (ex Piano Regolatore Generale). La gestione dei problemi del traffico e dei trasporti può infatti fornire indicazioni che concorrano alla ridefinizione di scelte strategiche, oppure a verificare e precisare piani e progetti attuativi, o ancora a definire nuovi fabbisogni, propri della stessa gestione della mobilità (ad es. aree o strutture per servizi logistici.).</p> <p>Se il P.G.T.U. rappresenta lo strumento formale, seppure dinamico, della gestione del traffico dal lato dell'offerta, il <i>mobility management</i> è un approccio ai problemi della mobilità orientato alla gestione delle domanda: esso sviluppa ed implementa strategie volte ad assicurare il trasporto delle persone e delle merci in modo efficiente, con riguardo a scopi sociali, ambientali e di risparmio energetico. Scopo di un <i>mobility management</i> integrato è quello di ridurre il numero di veicoli privati circolanti a favore di mezzi di trasporto alternativi, migliorando così l'accessibilità ai centri urbani e diminuendo il grado di concentrazione di sostanze inquinanti.</p> <p>Constatata la stretta interrelazione del territorio dell'Est Ticino in termini di infrastrutture, economia e territorio e, allo stesso tempo, la sua frammentazione amministrativa, è opinione del forum che si renda necessaria un'operazione di pianificazione simultanea della domanda e dell'offerta della mobilità al fine di coordinare e orientare il fabbisogno, di concertare alla pari con la metropoli e di ottimizzare le spese per le infrastrutture e per il trasporto pubblico. Le analisi sulla mobilità effettuate dal Laboratorio del Magentino hanno evidenziato infatti come l'area dell'Est Ticino sia interessata da una trama di spostamenti assai complessa e molto meno polarizzata che in passato, unendo gli spostamenti verso il capoluogo su direttrici assai sature, con una grossa dispersione degli spostamenti nel territorio provinciale, come conseguenza dello <i>sprawl</i> residenziale e dei luoghi del lavoro.</p> <p>Scopo del progetto è quello di utilizzare questi due strumenti coordinati – P.G.T.U. e <i>mobility manager</i> a livello sovracomunale – per:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. applicare in maniera razionale le soluzioni studiate dal Laboratorio e dal forum, in particolar modo le tecniche di riduzione volontaria del traffico, come ad esempio il <i>car sharing</i> o il <i>car pooling</i>,</li> <li>2. potenziare la mobilità su ferro di passeggeri e merci,</li> <li>3. implementare un piano della mobilità ciclabile</li> <li>4. creare contestuale un sistema efficiente di interscambio modale.</li> </ol> <p>In accordo con le analisi del Laboratorio del Magentino, è opinione del forum che la sfida per gli amministratori e il territorio sia quella di agire in maniera razionale sul piano delle logiche insediative (ottimizzazione della rete del trasporto pubblico in funzione della distribuzione dei luoghi di lavoro) e quello delle infrastrutture al servizio della mobilità a cominciare dal potenziamento del trasporto pubblico e dei nodi di interscambio tra mezzo privato e pubblico, in particolare attrezzando adeguatamente le tre stazioni del Magentino per il parcheggio di automobili e biciclette.</p>
<p><b>Soggetti da coinvolgere</b></p>	<p>Il primo interlocutore del forum, come più volte specificato, dev'essere il Laboratorio del Magentino, latore di una pluriennale esperienza in tema di analisi del territorio e di studio di soluzioni coordinate sovracomunali: queste due realtà – Forum e Laboratorio – devono a loro volta interfacciarsi e coordinarsi con gli enti locali, in particolare i comuni del Magentino (non solo quelli dell'Agenda 21 Est Ticino), la Provincia, oltre che la Regione e lo Stato.</p>

<b>Risorse attivabili</b>	Fondamentale é l'eventuale possibilità di accedere a finanziamenti derivanti da fondi europei o statali. Di grande rilevanza, tuttavia, é anche la cooperazione tra comuni e l'apporto dato da attori locali, quali le associazioni ambientaliste e i comitati di cittadini.
<b>Ostacoli</b>	Il principale ostacolo a questo progetto é la possibilità che il problema della viabilità minore storni su di sé le attenzioni e i fondi riservati alla viabilità maggiore: basti, a questo riguardo, porre l'attenzione sulla continua richiesta di nuove superstrade. Vista l'importanza di un'azione partecipata, potrebbero essere un ostacolo notevole anche le potenziali rivalità esistenti tra amministrazioni, cittadini ed associazioni, nonché la scarsa pazienza di questi attori nell'aspettare gli effetti positivi a lungo termine: difficile infatti da capire e da accettare un potenziamento della viabilità minore che non porta vantaggi economici immediati. Un ulteriore punto critico potrebbe esser costituito dal mancato coinvolgimento dei portatori di interesse del territorio nella fase di pianificazione.
<b>Opportunità da cogliere</b>	Una delle possibili leve da azionare è la forza concertativa che avrebbe il territorio dell'Est Ticino se si presentasse unito di fronte ad una trattativa con il capoluogo: la necessità di decongestionare Milano dal traffico che la satura quotidianamente potrebbe attrarre finanziamenti utili a realizzare investimenti a livello provinciale che abbiano lo scopo di limitare all'origine il traffico gravitante sul capoluogo. Concreta è anche la possibilità di spostare il traffico pesante da gomma e trasferirlo su rotaia. Infine, una politica coordinata dovrebbe prendere in considerazione la formazione e l'informazione della cittadinanza, con la positiva ricaduta di una presa di consapevolezza dell'utenza sulle tematiche della mobilità sostenibile.
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>📁👉 Informazione sulle possibilità di spostamento alternative</li> <li>📄👉 Assemblee pubbliche in ogni comune.</li> <li>📄👉 Sensibilizzare i genitori ad una maggiore indipendenza dei figli nella mobilità.</li> </ul>
<b>indicatori</b>	Aumento/diminuzione del traffico merci su gomma – rotaia Movimenti per mezzo di trasporto

## Azione 4 - Mobilità in sicurezza

Progetti discussi e votati	Punteggio
Walking bus/Pedibus/A scuola in bicicletta	12
Chiusura dei centri / Isole pedonali	11
Giornate senza auto	4

	<b>2.4.1 - Walking bus/Pedibus/A scuola in bicicletta</b>
<b>Obiettivi</b>	L'educazione e la mentalità giocano un ruolo fondamentale per la mobilità sostenibile. Le sanzioni o le restrizioni di legge non sono, infatti, sufficienti in questo ambito, senza il supporto di una mentalità che condivide la bontà di un modo di muoversi alternativo. Proprio per questa esigenza di <b>creare una cultura della mobilità sostenibile</b> , è necessario educare le persone a partire già dall'infanzia. In molte realtà (anche in alcuni comuni dell'Est Ticino) sono già stati sperimentati con successo da tempo progetti che educano i bambini (e i loro genitori) ad andare a scuola a piedi o in bicicletta, con il doppio risultato di disincentivare l'utilizzo dell'automobile e di riappropriarsi dello spazio urbano e del tempo per le relazioni umane. Del resto la maggioranza dei bambini dell'Est Ticino intervistati in un recente sondaggio ha risposto che andrebbero volentieri a scuola a piedi o in bicicletta.
<b>Programma</b>	Il Forum quindi propone di: <ul style="list-style-type: none"> <li>📁👉 Inserire il progetto Walking bus/Pedibus nel Piano di Offerta Formativa delle scuole comunali</li> <li>📄👉 Aderire alle iniziative provinciali e internazionali già attive (es. "I walk to school").</li> <li>📄👉 Contattare le direzioni didattiche e ottenerne la collaborazione. Concordare la partecipazione ad assemblee scolastiche per presentare l'iniziativa e sensibilizzare genitori e insegnanti.</li> <li>📄👉 Effettuare un'indagine preliminare (per sapere quanti genitori sono disposti a collaborare; quanti bambini sono interessati ad usufruire del servizio; da quale zona</li> </ul>

	<p>provengono)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>📄🔍 Elaborare i dati del questionario e individuare il fabbisogno</li> <li>🕒🔍 Incontrare i genitori interessati: verificare disponibilità ed effettuare una prima progettazione itinerario; eventualmente coinvolgendo associazioni (AUSER, ecc...)</li> <li>📄🔍 Studiare l'itinerario più breve e sicuro fino alla scuola; eventualmente concordare con l'amministrazione comunale l'attivazione, anche temporanea, di zone con limite di velocità 30 km/h intorno alle scuole coinvolte.</li> <li>🔍🗺 Verifica dell'itinerario: Percorrere l'itinerario stabilito "a passo di bambino" per verificarne i tempi.</li> <li>🕒🔍 Stabilire i turni degli accompagnatori</li> <li>📁🔍 Organizzare iniziative ed eventi: possono essere organizzate diverse iniziative a sostegno del progetto: <ul style="list-style-type: none"> <li>- festa di inaugurazione in occasione del primo viaggio.</li> <li>- a fine anno attestati di partecipazione a tutti i bambini</li> <li>- predisporre una tabella di partecipazione dei bambini e alla fine dell'anno premiare quelli più assidui.</li> </ul> </li> </ul> <p>In caso di titubanza iniziale da parte di scuole e/o genitori, è possibile iniziare con pochi giorni e/o con alcune classi e poi aumentare progressivamente, oltre che educare bambini e adulti (in auto) al rispetto reciproco.</p> <p>Laddove è possibile e vi sono i fondi sarebbe auspicabile intervenire per la messa in sicurezza dei percorsi dei fanciulli, mantenendoli separati dai sedimi stradali.</p> <p>Tenere nel debito conto lo svolgersi di questa esperienza nella redazione o nell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.</p>
<b>Soggetti da coinvolgere</b>	<p>Gli Enti Locali, quali i Comuni (in particolare quelli già più esperti in questo campo) e la Provincia.</p> <p>Altri soggetti del territorio, quali la scuola, la Polizia locale, le associazioni di genitori e le associazioni ambientaliste.</p>
<b>Risorse attivabili</b>	<p>Le risorse da utilizzare in questo progetto sono, innanzitutto, risorse già presenti nel territorio, che devono essere valorizzate. Si può infatti fare riferimento alle associazioni ambientaliste, all'Auser e altre realtà sociali al fine di promuovere l'ausilio dei nonni vigile, alle scuole, con iniziative simili già praticate in altri Comuni, alla Polizia locale, ai genitori (fondamentali il loro consenso e la loro collaborazione nel supportare il progetto). È comunque opinione del forum che sia necessaria la previsione nei bilanci di somme adeguate da corrispondere agli accompagnatori.</p> <p>Accanto alle risorse umane, risultano fondamentali, almeno in prospettiva anche risorse materiali, cioè strade che siano praticabili e sicure.</p>
<b>Ostacoli</b>	<p>Alcuni ostacoli in questa iniziativa potrebbero derivare dalla comunità locale (innanzitutto timore da parte dei genitori della pericolosità dell'iniziativa) o dalla scarsa disponibilità da parte delle amministrazioni pubbliche ad impegnarsi in un simile progetto.</p> <p>Altri ostacoli forse di minore entità potrebbero essere di tipo logistico, quali: ostacoli meteorologici o mancanza di risorse economiche per pagare gli accompagnatori.</p> <p>Un ultimo, importante ostacolo, è il problema della scarsa sicurezza di alcune delle strade sulle quali il progetto deve svolgersi, vale a dire le stesse su cui normalmente si muovono i nostri ragazzi.</p>
<b>Opportunità da cogliere</b>	<p>Migliorare la viabilità, riducendo l'uso dell'automobile e ricorrendo all'esperienza portata da questo progetto per ripensare, al momento opportuno, la viabilità cittadina.</p> <p>La partecipazione a questo progetto incentiverà la riscoperta degli spazi pubblici e di conseguenza la socialità dei nostri paesi; porterà inoltre maggiore salute, poiché la sedentarietà e l'inattività fisica sono cause di malattie e dell'insorgere di obesità, sia nei grandi sia nei fanciulli.</p>
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	<p>Il maggior volano del coinvolgimento è quello delle scuole e delle associazioni (ambientaliste, dei genitori, dei pensionati). Per la buona riuscita dell'iniziativa è necessario coinvolgere tutti e progettarela insieme. È utile anche rivolgersi alla stampa locale, cercando di coinvolgere i giornalisti e chi per professione si occupa di informazione mostrando loro anche le fasi di programmazione e svolgimento del progetto.</p>
<b>Indicatori</b>	<p>Numero di comuni che hanno attivato il progetto</p> <p>Numero giorni di attuazione</p> <p>Gradimento di genitori e bambini</p> <p>Percentuale di adesione tra i bambini</p>

	<p><b>2.4.2 - Chiusura dei centri / Isole pedonali</b></p>
<p><b>Obiettivi</b></p>	<p>I modelli di crescita delle nostre città, con sempre maggiore spazio destinato a costruzioni, infrastrutture e viabilità riservata alle quattro ruote, minacciano seriamente la salute e la qualità della vita: rumore, polveri sottili, sedentarietà, mobilità a rischio per gli utenti più deboli (ciclisti, anziani, disabili e bambini) sono evidenze concrete e di attualità. La congestione delle strade data dal traffico e la perdita di spazi di socialità sono due facce della stessa medaglia, che portano con sé come conseguenza finale la perdita di socialità, che in un passato anche recente ha costituito la forza della nostra comunità.</p> <p>Promuovere una mobilità sostenibile significa anche incentivare e <b>rendere attraente modalità di spostamento alternativi</b> all'uso dell'automobile. In particolare, la chiusura al traffico dei centri storici e la creazione di zone a traffico limitato e di isole pedonali servono ad <b>incrementare e recuperare il gusto di spostarsi a piedi e di passeggiare, riappropriandosi dello spazio urbano e di dettagli che, spesso nella velocità del traffico, vanno persi e dimenticati.</b></p> <p>È opinione primaria del forum che la chiusura al traffico dei centri storici e la creazione di isole pedonali non debba essere un fatto isolato, limitato a sporadiche occasioni come le giornate festive o i forzati blocchi del traffico. L'attuale normativa regionale di pianificazione del territorio fornisce agli enti un importante <i>atout</i> da giocare nella partita della sostenibilità. La norma urbanistica prevede infatti che il vecchio Piano Regolatore, arida fotografia dell'esistente e delle zone di espansione desiderate dagli amministratori, diventi il Piano di Governo del Territorio, costruito con un percorso di ascolto e condivisione che ha molto in comune con quello dell'Agenda 21. Agenda 21 potrebbe dunque proporsi come occasione principe per dirigersi nella direzione delle cosiddette "comunità integrate": comunità cioè che dispongano di abitazioni, negozi, posti di lavoro, scuole, parchi e servizi civici essenziali per la vita quotidiana.</p>
<p><b>Programma</b></p>	<p>Il programma a breve periodo potrebbe essere il seguente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Il primo passo può essere quello di conoscere gli esempi positivi di progetti simili già realizzati (anche nei comuni dell'Est Ticino)</li> <li>● Per fare in modo che la chiusura dei centri non venga percepita da nessuno come imposta dall'alto, è necessaria un'intensa opera di co-progettazione che coinvolga enti pubblici, commercianti, erogatori di servizi, scuole e cittadini. Sarà cura delle amministrazioni pianificare e sovrintendere questo importante processo.</li> <li>● Provare a dedicare in via sperimentale al "passeggio" almeno una via per ogni paese. Il compito di solito è reso più facile dalla configurazione storica dei nostri paesi, che prevedono già l'esistenza di un "cuore" della comunità, identificato di solito nell'area circostante il complesso chiesa – municipio – parco cittadino – strada dello <i>shopping</i>.</li> <li>● incentivare la fruizione delle zone pedonali attraverso iniziative e manifestazioni nella zona chiusa al traffico, possibilmente legate con i progetti individuati nell'area del turismo sostenibile e della promozione e tutela dei prodotti tipici.</li> </ul> <p>A più lungo periodo: razionalizzare e, laddove necessario, modificare la viabilità, senza trascurare la predisposizione di adeguati parcheggi per chi proviene da fuori paese o dalle frazioni e di navette di collegamento tra i posteggi e le isole pedonali e tra le diverse isole pedonali (anche di frazioni e paesi differenti) tra di loro. È importante infatti che anche l'istituzione di un servizio di trasporto pubblico non sia un fatto episodico, ma si inserisca nella programmazione territoriale di area vasta. Creare isole pedonali più ampie</p>
<p><b>Soggetti da coinvolgere</b></p>	<p>I Comuni (in particolare quelli con problemi di traffico) e la Provincia -, innanzitutto. Fondamentale il coinvolgimento delle associazioni di categoria dei commercianti, coi quali è necessario programmare gli itinerari e le modalità di chiusura e delle contemporanee iniziative e manifestazioni. Altri soggetti primari coi quali discutere e dei quali ascoltare i pareri sono le associazioni culturali (comprese le Proloco) e ambientaliste.</p>
<p><b>Risorse attivabili</b></p>	<p>Tra le risorse tecniche utilizzabili, spicca innanzitutto la possibilità di ricorrere a Piani urbanistici e ad esperti urbanisti, in modo tale creare un progetto pianificato nei dettagli. A questo proposito l'esperienza accumulata in questi anni dal Laboratorio Sperimentale del Magentino potrebbe rivelarsi una carta vincente: la collaborazione tra questo e altre strutture di coordinamento, come il Laboratorio 21 dovrebbe poter garantire un proficuo dialogo tra i tecnici, gli amministratori e i</p>

	<p>rappresentanti della società dell'Est Ticino. Le associazioni di categoria e di volontariato sono la risorsa umana più importante per creare il consenso e per ben progettare l'iniziativa.</p>
<b>Ostacoli</b>	<p>Tra Ostacoli, innanzitutto la difficoltà di adattamento da parte delle amministrazioni comunali, abituate al tradizionale modello di amministrazione e di pianificazione urbanistica, e la difficile disponibilità al cambiamento, da parte di soggetti che potrebbero avere un effetto economicamente controproducente, come le banche nei centri cittadini e i commercianti, tradizionalmente sospettosi nei confronti di cambiamenti troppo radicali nelle abitudini della propria utenza.</p> <p>Altre difficoltà di tipo organizzativo potrebbero derivare dalla difficoltà di modificare le attuali strutture cittadine, dalla mancanza di un'adeguata rete di trasporti pubblici o dalla presenza di barriere architettoniche, con i conseguenti costi per le trasformazioni.</p>
<b>Opportunità da cogliere</b>	<p>La prima e più importante opportunità è quella di far leva sulla necessità delle amministrazioni di adeguarsi alla nuova normativa in materia urbanistica, la qual cosa potrebbe essere l'occasione di immaginare assieme un nuovo disegno della viabilità dei centri storici. I commercianti cittadini, al momento penalizzati dalla concorrenza con la grande distribuzione, potranno essere persuasi del fatto che, favorendo la creazione di zone pedonali dello shopping, la loro tipologia di negozi, fondata sulla qualità del prodotto e su contatto umano coi clienti, ne trarrà indubbio vantaggio: si vedano al proposito gli esempi delle città turistiche e delle grandi città europee, tutte dotate di ampie zone di passeggio e di acquisiti.</p> <p>Di conseguenza, ripensando la pianificazione in termini partecipati e di sviluppo della socialità, si potrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Migliorare la viabilità;</li> <li>☞ Creare le occasioni per opportunità culturali e turistiche;</li> <li>☞ Valorizzare le località più caratteristiche</li> <li>☞ Incrementare la socialità</li> </ul>
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	<p>Per coinvolgere le associazioni dei commercianti e le pro loco, il forum invita le amministrazioni comunali a pensare all'ipotesi di sgravi fiscali, ad esempio relativi alla TOSAP (Tassa Occupazione Suolo e aree pubbliche) per bar con i tavolini o per le manifestazioni legate al folklore e alla promozione del turismo nel territorio. I commercianti potrebbero così essere invogliati a fare sconti a chi arriva a piedi, o a chi mostra lo scontrino del parcheggio esterno alla città.</p> <p>Per evitare l'insorgere di tensioni con i residenti, appare necessario destinare un certo numero di posti auto a chi vedrà più difficoltoso il raggiungere la propria abitazione posta all'interno delle aree ad accesso limitato. In compenso, nel corso del dibattito, si dovrà sottolineare verso questi cittadini il lato positivo della diminuzione di rumori, traffico e inquinamento e, di conseguenza, un apprezzabile innalzamento della qualità della vita, soprattutto per le famiglie con figli piccoli, liberi di respirare aria migliore e di giocare e muoversi per strada in sicurezza.</p>
<b>indicatori</b>	<p>Numero di comuni aderenti Estensione delle aree calpestabili chiuse al traffico gradimento da parte dei cittadini e dei commercianti numero multe per trasgressioni</p>

## TAVOLO 3 - “QUALITA' SOCIALE E DEL TERRITORIO”

### **Pianificazione e progettazione urbana**

*“Ci impegniamo a svolgere un ruolo strategico nella pianificazione e progettazione urbane, affrontando problematiche ambientali, sociali, economiche, sanitarie e culturali per il beneficio di tutti.”*

Lavoreremo quindi per:

- rivitalizzare e riqualificare aree abbandonate o svantaggiate.
- prevenire una espansione urbana incontrollata, ottenendo densità urbane appropriate e dando precedenza alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente.
- assicurare una miscela di destinazioni d’uso, con un buon equilibrio di uffici, abitazioni e servizi, dando priorità all’uso residenziale nei centri città.
- garantire una adeguata tutela, restauro e uso/riuso del nostro patrimonio culturale urbano.
- applicare i principi per una progettazione e una costruzione sostenibili, promuovendo progetti architettonici e tecnologie edilizie di alta qualità.

### **Equità e giustizia sociale**

*“Ci impegniamo a costruire comunità solidali e aperte a tutti.”*

Lavoreremo quindi per:

- sviluppare ed mettere in pratica le misure necessarie per prevenire e alleviare la povertà.
- assicurare un equo accesso ai servizi pubblici, all'educazione, all’occupazione, alla formazione professionale, all'informazione e alle attività culturali.
- incoraggiare l’inclusione sociale e le pari opportunità.
- migliorare la sicurezza della comunità.
- assicurare che alloggi e condizioni di vita siano di buona qualità e garantiscano l’integrazione sociale.

<b>Cognome</b>	<b>Nome</b>	<b>In rappresentanza di...</b>	<b>Comune</b>
Losa	Luigi	Sindaco	Arluno
Parini	Agostino	Legambiente Circolo "Lunanuova"	Arluno
Dimola	Giuseppe	Arci Noi	Altri Enti (Vittuone)
Losa	Pierluigi	Cittadino	Arluno
Peruzzi	Remigio	ANTEAS	Arluno
Salerio	Osvaldo	Commissione ambientale	Arluno
Bragagnolo	Giampietro	AVIS	Arluno
Colombo	Ivo	Assessore	Boffalora sopra Ticino
Grancini	Alessandro	Pensionati CISL	Boffalora sopra Ticino
Gorlezza	Fulvio	Cittadino	Boffalora sopra Ticino
Nicolin	Eugenio	Ambiente 20010	Casorezzo
Bottini	Tiziana	Consigliere	Casorezzo
Duré	Luca	Legambiente	Cislano
Ferrari Bardile	Maria	Auser	Corbetta
Maggi	Angelo	Comitato Difesa ambientale	Corbetta
Magistrelli	Sergio	Dipendente comunale	Corbetta
Giorgetti	Maria	Genitori della Nostra Gente	Corbetta
Angeli	Walter	Comitato per la tutela ambientale ed architettonica	Corbetta
Ferri	Carla	Comitato Gemellaggi	Marcallo con Casone

Cognome	Nome	In rappresentanza di...	Comune
Olivares	Massimo	Assessore	Marcallo con Casone
Fusé	Filippo	Vicesindaco e Assessore	Mesero
Calza	Pia	Cittadino	Ossona
Oldani	Giovanni	Assessore	Ossona
Bottini	Liliana	Cittadino	Ossona
Mainardi	Giovanni	Movimento Terza Età	Robecco sul Naviglio
Dimola	Marco	G.A.S.	Sedriano
De Paola	Claudio	Parco Lombardo Valle del Ticino	S. Stefano Ticino
Vai	Giuseppe Pierpaolo	Collaboratore comunale	Arluno
Gambini	Francesca	Dipendente comunale	Corbetta
Bottini	Liliana	Cittadino	Ossona
Cibien	Laura	G.A.S.	Sedriano

## Azione 1 - Edilizia sostenibile

Progetti discussi e votati	Punteggio
OPZIONE ZERO: ostacolare nuove costruzioni in aree non urbanizzate o riutilizzare edifici esistenti	26
Riqualificazione energetica e bioedilizia su edifici pubblici	24
Regolamento bioedilizio	17
Informazione e formazione progettisti ed operatori edili	8

	<b>3.1.1 - Opzione zero: ostacolare nuove costruzioni in aree non urbanizzate o riutilizzare edifici esistenti</b>
<b>Obiettivi</b>	Disponibilità di spazi non ancora costruiti caratterizzati da rilevante qualità paesistica e centri urbani ancora ben distinti e vivibili è il principale patrimonio dell'Est Ticino da tutelare attraverso il progetto "Ostacolare nuove costruzioni in aree non urbanizzate o riutilizzare edifici esistenti". Il progetto provocatoriamente denominato <b>"opzione zero"</b> scelto dai partecipanti al tavolo 3 è stato valutato non rinviabile e da realizzare, in ambito sovracomunale, a breve termine.
<b>Programma</b>	Il progetto chiede da una parte di minimizzare le nuove costruzioni e dall'altra una reale partecipazione del cittadino alla fase di studio e di progettazione urbanistica. E' sentita l'esigenza di riqualificare le aree dimesse e di adeguare i vigenti piani di gestione del territorio con le indicazioni in materia di sostenibilità, rinnovabilità delle fonti di energia, di risparmi, di rispetto del territorio.
<b>Soggetti da coinvolgere</b>	Sono da coinvolgere, in primis, le Amministrazioni Comunali, i tecnici, progettisti e urbanisti, i cittadini e le associazioni che sono la parte più numerosa delle realtà locali e poco informata in materia urbanistica. Il Piano d'area del Magentino è da ritenersi un valido punto di riferimento.
<b>Risorse attivabili</b>	Il progetto si intende indirizzato soprattutto alle ristrutturazioni, al recupero architettonico e ambientale del patrimonio edilizio esistente e dei centri storici, e di aree dimesse in genere da convertire, in parte, in servizi alle persone, in collaborazione tra amministratori, operatori, urbanisti e proprietari e con incentivi adeguati all'entità dell'intervento. Gli Enti locali e le associazioni sono canali di divulgazione del progetto e quindi risorse per tradurlo in operatività.
<b>Ostacoli</b>	Il progetto sicuramente potrà trovare ostacoli alla sua attuazione: ostacoli e impedimenti derivanti soprattutto dai forti interessi economici che muovono il settore abitativo e la speculazione edilizia; a questi si aggiungono interessi di proprietari e costruttori e una certa complessità e

	lentezza burocratica. Non ultima una certa dipendenza economica dei Comuni dai piani di edificabilità per l'ingresso degli oneri di urbanizzazione, senza negare il diritto individuale a costruire e la comprovata difficoltà a intervenire nei centri storici.
<b>Opportunità da cogliere</b>	Il recupero dei centri storici, delle tipiche corti lombarde e dei cascinali, spesso in stato di abbandono, costituiscono una opportunità sul piano ambientale, territoriale e storico/culturale, oltre che un vantaggio e un beneficio sul piano turistico e del tempo libero. Nei piani di recupero possono trovare adeguata collocazione centri diurni per anziani, centri di prima accoglienza e spazi per la comunità.
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	E' avvertito da tutti un forte bisogno di informazione sulle nuove esigenze e indirizzi abitativi da condursi mediante pubblicazioni, assemblee aperte, incontri con i cittadini, e da diffondersi attraverso le associazioni locali.
<b>Indicatori</b>	Per monitorare l'efficacia dell'azione è opportuno considerare il rapporto territorio e superficie urbanizzata, l'incremento della densità di popolazione, lo stato di recupero di edifici non utilizzati da destinare a spazi di servizi.

## Azione 2 - Rispetto del paesaggio e riqualificazione del territorio

Progetti discussi e votati	Punteggio
Riqualificazione aree agricole	14
Ridurre la frammentazione, reti ecologiche	8
Valorizzazione paesaggio materiale e immateriale (Ecomuseo del Paesaggio)	7
Riqualificazione area boschiva fiume Ticino per uso sociale	5
Riqualificazione parchi comunali	5

	<b>3.2.1 - Riqualificazione aree agricole</b>
<b>Obiettivi e Programma</b>	<p>Il progetto di riqualificazione delle aree agricole va attuato a medio termine in un ambito sovracomunale a cominciare dalle zone inserite nei parchi territoriali.</p> <p>Sarà opportuno:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. predisporre con la collaborazione di Enti, esperti, agricoltori e associazioni di categoria e di volontariato una strategia complessiva sui parchi con regole e obiettivi di riqualificazione, compresi gli spazi, i percorsi interni e la sentieristica, per facilitare l'accesso ai cittadini;</li> <li>2. impostare o incentivare opportune convenzioni con e tra gli agricoltori per: <ul style="list-style-type: none"> <li>● promuovere i prodotti e le aziende agricole</li> <li>● ottenere incentivi e contributi per la riqualificazione degli agroecosistemi (coltivazioni biologiche/integrate, siepi e filari, incremento boschi, marcite e zone umide).</li> </ul> </li> </ol>
<b>Soggetti da coinvolgere</b>	Sono da coinvolgere gli operatori diretti e indiretti, Enti pubblici (Comune, Provincia, Regione), chi opera e vive del reddito agricoli, quanti sono preposti alla tutela ed alla conservazione delle aree protette e i cittadini come possibili fruitori.
<b>Risorse attivabili</b>	Sarà possibile riqualificare le aree in questione contando sulle capacità imprenditoriali delle aziende agricole che vanno opportunamente supportate con adeguati incentivi e finanziamenti agevolati. Gli spazi e le aree di fruizione sono un'importante risorsa sia per il mondo agricolo, sia per i cittadini. Nell'ottica di un'agricoltura multifunzionale essi possono migliorare le condizioni di vita e riqualificare il paesaggio e il territorio.
<b>Ostacoli</b>	I proprietari potrebbero non accogliere nuovi indirizzi di coltura a difesa di interessi consolidati e legati spesso alla produzione del latte. Anche un diffuso disinteresse pubblico verso le problematiche agricole non è di aiuto (le fiere e i mercati agricoli e del bestiame non ci sono più - rimane un banco con una gabbia di canarini e quattro piantine di pomodori). Scarsi sono i canali

	di informazione su argomenti ecologici. Un notevole consumo del suolo agricolo con i vari piani di urbanizzazione, sempre per i notevoli interessi collegati, costituisce un ostacolo all'agricoltura ed alla riqualificazione delle aree agricole.
<b>Opportunità da cogliere</b>	Una riqualificazione per cominciare delle aree agricole ricadenti nei parchi con la riconversione nell'ottica multifunzionale delle aziende (potenziando ad es. la vendita diretta dei prodotti) porterà ad una fruizione maggiore dell'ambiente agricolo e sarà una opportunità per nuovi posti di lavoro, in particolare per i giovani. Sarà anche un modo per sviluppare l'educazione ambientale, la rinnovata gestione delle aziende, il nuovo interesse pubblico verso la campagna. Occorre mantenere e incrementare le biodiversità, fare l'interesse pubblico rispettando il privato, per indirizzare o proporre anche un'alimentazione più sana.
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	Saranno da condurre campagne informative sulla fruibilità e accesso ai parchi, luoghi di interesse naturalistico, di vita e di educazione ambientale, come incremento turistico e attività motorie all'aperto per gruppi podistici; coinvolgere i cittadini e gli enti locali e sensibilizzare/coadiuvare gli agricoltori per un maggiore sviluppo dell'agricoltura multifunzionale (coltura biologica e differenziata e promozione di prodotti locali).
<b>Indicatori</b>	Varietà colturale e strutture agricole Fruizione dei parchi e aree agricole Numero di itinerari che congiungano i punti di interesse Grado di apprezzamento dei cittadini

	<b>3.2.2 - Ridurre la frammentazione, reti ecologiche</b>
<b>Obiettivi</b>	In un territorio frammentato da infrastrutture, aree industriali e urbanizzate congestionate dal traffico è prioritario ricreare una rete ecologica multifunzionale che da un lato colleghi la città alla campagna (e quindi avvicini l'uomo alla natura sia fisicamente sia culturalmente) e dall'altro congiunga aree naturalistiche significative per evitare che le stesse regrediscano a causa dell'isolamento.
<b>Programma</b>	Il programma del progetto potrebbe essere il seguente: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. avviare innanzitutto incontri con gli Enti pubblici per una opportuna pianificazione a livello sovracomunale di una rete ecologica,</li> <li>2. passare alla pianificazione di maggior dettaglio con la partecipazione di proprietari ed agricoltori.</li> <li>3. addivenire alla stipula di convenzioni con e tra gli agricoltori per la gestione delle reti ecologiche e l'accesso ai contributi regionali e comunitari.</li> </ol>
<b>Soggetti da coinvolgere</b>	Sarà opportuno e necessario coinvolgere le Amministrazioni comunali e gli altri enti sovracomunali (Provincia e Parchi), unitamente a urbanisti e associazioni naturalistiche, per impostare una corretta rete di unificazione di spazi ed aree di valenza naturalistica ad uso pubblico e non.
<b>Risorse attivabili</b>	Le risorse principali sono i terreni di proprietà pubblica e privata che ancora costituiscono ampi spazi agricoli. Unificare aree pubbliche porta ad una riduzione dei costi di gestione e fornisce soluzioni vantaggiose per la comunità, sono aree da ben utilizzare, inglobando anche quelle standard in cessione. Importanti risorse economiche vengono messe a disposizione dalla Regione e dalla Provincia per la rinaturalizzazione e la forestazione di aree ai fini della fruizione e della rete ecologica. Risorse importanti sono inoltre i numerosi studi di rete ecologica effettuati dagli Enti come Parchi e Provincia.
<b>Ostacoli</b>	Interessi privati e proprietà sono i maggiori ostacoli al progetto di riduzione della frammentazione degli interventi pubblici, unitamente ad una mancanza di regole a livello sovracomunale e di difficoltà nel governare le urbanizzazioni.
<b>Opportunità da cogliere</b>	Occorre rivedere un uso più funzionale degli standard urbanistici per una riduzione dei costi di manutenzione del verde pubblico, per riqualificare adeguatamente i centri storici e facilitare la movimentazione dei cittadini a piedi o in bicicletta anche a livello sovracomunale.

<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	Mediante incontri con i cittadini e con le associazioni ambientali e culturali sarà possibile coinvolgere la comunità nella progettazione partecipata di azioni di riduzione della frammentazione e costruzione della rete ecologica..
<b>Indicatori</b>	Gradimento e utilizzo di spazi comuni Superfici verdi fruibile e a parco pro capite Km di strade e percorsi ciclopedonali Km di rete ecologica ricostruita

### **Azione 3 - Spazi comunitari per l'aggregazione e la solidarietà**

<b>Progetti discussi e votati</b>	<b>Punteggio</b>
Centri ricreativi, giovanili ludoteche, auditorium	13
Casa delle associazioni	12
Mondobambino (progettazione partecipata di spazi pubblici da parte dei bambini)	5
Centro di prima accoglienza per immigrati e di aiuto alle persone fragili	4
Centri diurni per gli anziani	4

	<b>3.3.1 - Centri ricreativi, giovanili ludoteche, auditorium</b>
<b>Obiettivi</b>	Gli spazi comunitari di incontro sono considerati validi strumenti di aggregazione in ambito comunale, da ricercare e rendere operativi nel medio periodo.
<b>Programma</b>	E' proponibile: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. l'avvio di un sondaggio iniziale tra i giovani per capire le esigenze, informare sulle iniziative in corso e creare interesse</li> <li>2. Incentivare l'associazionismo giovanile e la creazione di gruppi di lavoro per progettare iniziative coinvolgenti, eventi, gare, manifestazioni, visite guidate</li> <li>3. realizzare centri ricreativi da localizzare in luoghi adeguati</li> </ol>
<b>Soggetti da coinvolgere</b>	I primi soggetti da coinvolgere sono le associazioni presenti e operanti sul territorio comunale per attivare spazi aggregativi, unitamente alle amministrazioni comunali e interessando le strutture e l'organizzazione dell'oratorio parrocchiale, invitando le scuole, i politici, gli operatori pubblici e privati; importante l'azione del volontariato.
<b>Risorse attivabili</b>	Sono considerate valide risorse le varie associazioni presenti che operano sul piano culturale, sportivo, ambientale, oltre alle scuole ed alle famiglie; inoltre commercianti e sponsor possono sostenere l'opera del volontariato sotto l'aspetto finanziario.
<b>Ostacoli</b>	Un forte impedimento ad operare va ricercato nella mancanza di spazi aggregativi adeguati e nella poca intercomunicazione tra le associazioni e i gruppi dove a volte si lavora un po' a comparti chiusi per gelosia o per scarsa fiducia negli altri; non sono trascurabili anche problemi economici che impediscono un corretta e capillare informazione, una classe dirigente politica poco interessata al mondo giovanile, un limitato coinvolgimento dei giovani e una scarsa informazione.
<b>Opportunità da cogliere</b>	I gruppi di aggregazione hanno la capacità di far emergere problematiche sociali non individuali e sono in grado di coinvolgere le persone, creando nuove forme di associazioni e di volontariato con proposte atte a migliorare lo stile di vita; utilizzare internet e programmare incontri tra associazioni.
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	Vanno interessate e coinvolte, in primis, le associazioni giovanili, le scuole e gli amministratori, ascoltando il parere di esperti in materia di centri giovanili e persone estranee ai gruppi, creando nuove sinergie in paese tra giovani e con i giovani.
<b>Indicatori</b>	Manifestazioni ed eventi organizzati Adesione alle proposte e iniziative, Partecipazione a eventi pubblici.

	<b>3.3.2 - Casa delle associazioni</b>
<b>Obiettivi e Programma</b>	Una struttura per accogliere le varie associazioni si può realizzare in ambito comunale e a medio termine. Operare per una aperta collaborazione tra le associazioni e le persone con momenti di incontro e di valutazione, favorendo l'ingresso di leve giovanili e di volontari tramite la promozione delle associazioni operanti sul territorio.
<b>Soggetti da coinvolgere</b>	Il progetto considera necessario coinvolgere le associazioni presenti e operanti sul territorio, e poi il Comune, i volontari e i cittadini, le biblioteche e la stampa locale.
<b>Risorse attivabili</b>	L'intervento necessita di uno spazio operativo e luoghi di aggregazione, di finanziamento pubblico, utilizzando e accantonando avanzi di bilancio comunale e di convenzioni con Comune ed enti vari per fornire servizi ai cittadini in forma sussidiaria con il volontariato.
<b>Ostacoli</b>	La conduzione egoistica e poco aperta delle associazioni può costituire un ostacolo che va però superato per diversificare gli interventi; i costi non sono facilmente sostenibili senza adeguate convenzioni con il Comune e/o altri enti.
<b>Opportunità da cogliere</b>	Un interscambio culturale, un confronto aperto di idee e obiettivi torna a vantaggio di tutte le associazioni e dei cittadini, impedisce l'isolamento e la concorrenza sul territorio, facilita l'integrazione sociale e il lavoro dei volontari.
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	Vanno interessate e coinvolte le associazioni e le istituzioni, istituti bancari e fondazioni, i volontari e i cittadini con piani di lavoro e progetti operativi, chiamando a sostegno commercianti e sponsor.
<b>Indicatori</b>	Adesione delle persone e la frequenza delle presenze Feste di incontro e di promozione delle associazioni.

## Azione 4 - Gestione del territorio

	<b>3.4.1 Piano di Governo del Territorio Partecipato</b>
<b>Obiettivi</b>	Il Piano di Governo del Territorio (PGT) va predisposto dalle singole amministrazioni comunali sulle linee indicate dai Piani regionali e provinciali di coordinamento, con opportuni collegamenti con le realtà comunali limitrofe, specie per infrastrutture viarie e produttive. Il PGT è uno strumento fondamentale per progettare il futuro del territorio. E' per questo che la legge regionale pone l'obbligo di attivare forme di coinvolgimento della cittadinanza nell'iter procedurale del PGT, senza però entrare nel dettaglio delle modalità.  Il forum, per la buona riuscita del PGT, ritiene prioritario attivare forme di partecipazione della cittadinanza sul modello di esperienze già avviate anche nell'Est Ticino.
<b>Programma</b>	Il programma potrebbe essere il seguente: <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ Pianificare tempi e argomenti</li> <li>☞ Effettuare un'analisi della situazione con una visione unitaria del territorio locale</li> <li>☞ Analizzare buone pratiche di altri comuni</li> <li>☞ Effettuare sondaggi sulle tematiche più importanti</li> <li>☞ Sviluppare azioni che portino a grande partecipazione come dibattiti/incontri/tavoli sulle tematiche più importanti per realizzare i piani delle regole, dei servizi e dell'uso delle aree standard condivisi.</li> </ul>

<b>Soggetti da coinvolgere</b>	Sono da coinvolgere i cittadini, le varie associazioni, i partiti, le scuole e i giovani, in pratica i portatori di interessi particolari (proprietari, operatori economici, commercianti ) e generali (tecnici e urbanisti, ricercatori, studenti, ecc).
<b>Risorse attivabili</b>	Le risorse umane e l'ambiente e il paesaggio sono da considerarsi determinanti nella prospettiva di un governo del territorio sostenibile, Sono importanti risorse anche le esperienze di altri comuni, le strutture e i centri di ricerca esistenti (ad es. il Laboratorio del Magentino) nonché le norme urbanistiche.
<b>Ostacoli</b>	Operare sul territorio, in forma integrale o parziale, comporta scelte politiche che si pongono in contrasto con gli interessi particolari, piccoli o grandi che siano, pubblici o privati. Anche la burocrazia e la difficoltà a sintetizzare e concretizzare le proposte che i cittadini formulano si pongono a freno della buona riuscita del progetto. I continui ricorsi a consulenze esterne diventano sprechi di tempo e di linearità e sono poco produttivi. Infine ulteriore ostacolo è la scarsa appartenenza al territorio in cui si vive e quindi lo scarso interesse della gente.
<b>Opportunità da cogliere</b>	Un piano di gestione del territorio non può escludere o eludere la partecipazione diretta dei cittadini a tutti i livelli, e di competenze, proposte e progettualità per potersi tradurre in uno strumento rispondente alle esigenze del territorio e degli utenti dello stesso: in pratica una maggiore attenzione alle persone ed all'ambiente per migliorare le condizioni e la qualità della vita. Ulteriori opportunità sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>☞ il rispetto del paesaggio, come componente umana e naturale, valorizzandone gli elementi distintivi nel rispetto dell'impianto urbanistico.</li> <li>☞ Incrementare la partecipazione della gente in particolare maggior collaborazione tra amministratori e cittadini</li> <li>☞ Individuare le criticità e raccogliere i suggerimenti e le esperienze delle persone per coinvolgere i giovani nella cura del territorio</li> <li>☞ Creare una cultura del paesaggio</li> </ul>
<b>Come coinvolgere la comunità locale</b>	Sono da coinvolgere i cittadini organizzati in associazioni e portatori di interesse diffuso (anche le scuole) con processi tipo Agenda 21. Strumenti possono essere questionari, comunicati, assemblee pubbliche, tavoli di lavoro, studiati e preparati opportunamente per argomenti di carattere urbanistico, sociale e ambientale.
<b>Indicatori</b>	Comuni che avviano un PGT partecipato Partecipazione al processo Stabilità delle presenze Concretezza delle proposte