

## “Ridurre la mobilità, accrescere l’accessibilità”

Gruppo di lavoro per l’approfondimento  
delle tematiche emerse nel corso del 7° Forum Plenario di Agenda 21 – Open Space Technology

Il documento che vi proponiamo ha lo scopo di fornire alcuni stimoli utili per approfondire nel corso del focus group i contenuti espressi dai gruppi di lavoro del 7° Forum Plenario di Agenda 21 (6 febbraio 2004) relativamente al tema “Mobilità sostenibile” .

Nelle pagine seguenti riportiamo, su sfondo grigio, una sintesi di quanto emerso nel corso dell’OST, nell’ambito dei gruppi di lavoro:

FILIERE LOCALI - MICROECONOMIA LOCALE

MOBILITA' SOSTENIBILE 1

MOBILITA' SOSTENIBILE 2

IL BASTONE E LA CAROTA PER LA RIDUZIONE DELLE EMISSIONI DI CO2

PROGETTARE LA FORMAZIONE NELLE SCUOLE CON IL TERRITORIO

SENSIBILIZZAZIONE DELLA CITTADINANZA

Una serie di box contraddistinti da sigle diverse contestualizza le affermazioni presentate, fornendo le informazioni indicate nella tabella seguente:

<b>Box</b>	<b>Informazioni riportate</b>	<b>Documento di riferimento</b>
<b>Cosa prevede l’Agenda 21?</b>	I principali obiettivi e linee d’azione relativi al tema, inseriti nel Piano d’Azione di Agenda 21 della Provincia di Torino.	“Il Piano d’Azione per la sostenibilità: un patto per lo sviluppo locale” – Gennaio 2002
<b>Stato della Sostenibilità</b>	Le considerazioni pertinenti contenute nelle sintesi sullo stato della sostenibilità, risultanti dalla valutazione degli indicatori del “Rapporto sullo Stato della Sostenibilità” da parte di attori interni ed esterni alla Provincia.	“Rapporto sullo Stato della Sostenibilità” – Giugno 2003
<b>Indicatori di riferimento</b>	Gli indicatori utili per una valutazione del fenomeno.	“Rapporto sullo Stato della Sostenibilità” – Giugno 2003

<b>Le politiche della Provincia</b>	Le azioni relative al tema inserite dalla Provincia nei documenti di programmazione (Relazione Previsionale Programmatica, Piano Esecutivo di Gestione) per il periodo 2004-2006.	“Gli impegni della Provincia di Torino per la sostenibilità ambientale e l’attuazione dell’Agenda 21” – Febbraio 2004 “Piano d'azione ex art 7 D.Lgs. 4 agosto 1999 n. 351, per la riduzione del rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme stabilite dal D.M. 2 aprile 2002, n. 60 - Valutazione del primo anno di attuazione” – Servizio Qualità dell’Aria, Inquinamento Atmosferico, Acustico ed Elettromagnetico - Aprile 2004.
-------------------------------------	---	--

**Stato della sostenibilità:** Tra gli impatti ambientali e territoriali legati alla mobilità, le emissioni climalteranti assumono un notevole rilievo (il traffico è il principale fattore di crescita dei consumi energetici).

Non si possono comunque non citare gli impatti in termini di inquinamento atmosferico: anche se complessivamente il sistema territoriale sta riducendo le proprie emissioni, la qualità dell'aria nella provincia di Torino e in particolare nell'area metropolitana presenta elementi di criticità; gli obiettivi sono stati raggiunti per quanto riguarda alcuni inquinanti (SO<sub>2</sub>, CO, Benzene), mentre per gli ossidi di azoto, come per il PM10 e l'ozono, sarà difficile rientrare nei limiti indicati dall'UE entro i tempi previsti (2005 e 2010).

L'Inventario delle Emissioni evidenzia che il 50-60% delle emissioni di ossidi di azoto e Pm10 sono legate al settore dei trasporti. Le emissioni da traffico sono anche le emissioni più critiche sotto il profilo dell'esposizione umana. Studi dell'OMS risalgenti all'anno 2000 stimano in circa 420 le morti annue oltre i 30 anni di vita evitabili nella città di Torino per livelli di Pm10 inferiori a 30 µg/mc.

Tra gli impatti della mobilità devono essere, inoltre, ricordati l'inquinamento acustico e la domanda di suolo per infrastrutture.

#### Indicatori di riferimento:

- A1 - Superamento dei valori obiettivo di qualità dell'aria.
- A2 - Concentrazioni medie annuali di inquinanti.
- E1 - Fonti energetiche.
- E3 - Consumi energetici, per settore.
- E6 - Emissioni di CO<sub>2</sub> equivalenti totali e procapite.
- E7 - Emissioni totali e per settore di CO<sub>2</sub> da usi energetici
- M5 - Qualità ambientale del parco autoveicoli.
- N3 - Indice di frammentazione del patrimonio forestale.
- Ru1 - Esposizione della popolazione all'inquinamento acustico.
- Ru2 - Zonizzazione acustica
- Ru3 - Barriere antirumore

## Contenuti emersi nei gruppi di lavoro nel corso del 7°

### Forum Plenario

I partecipanti all'OST ritengono che i trasporti siano uno dei terreni

fondamentali su cui intervenire per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>.

#### Cosa prevede l'Agenda 21?

Obiettivo generale 3.1: Ridurre nel medio e lungo termine le emissioni climalteranti, le emissioni inquinanti atmosferiche, i consumi energetici della mobilità.

Obiettivo generale 3.2: Garantire nel breve e medio termine il rispetto degli standard di qualità dell'aria vigenti e di quelli previsti dalle nuove norme europee, secondo le fasi di implementazione previste dalle direttive.

Obiettivo generale 3.3: Ridurre progressivamente a zero l'esposizione della popolazione a livelli sonori eccedenti le soglie di tollerabilità e/o i limiti previsti dalle norme vigenti.

#### Le politiche della Provincia

La Provincia di Torino ha individuato nella mobilità sostenibile uno dei temi della propria pianificazione strategica: accanto alle competenze di carattere istituzionale, oggetto di un impegno sempre maggiore, è stato avviato un progetto specifico (Progetto Strategico 3.4.1.0) allo scopo di favorire l'attuazione di interventi per il miglioramento del grado di sostenibilità del traffico e la diffusione della cultura della sostenibilità ambientale. La strategia comprende filoni di attività relativi a:

- promozione dell'uso del metano per autotrazione: la Provincia promuove l'acquisto di veicoli commerciali a metano, con un incentivo che varia da 1.500 a 6.500 Euro, grazie al Protocollo d'Intesa firmato dal Comune di Torino e dalle principali Associazioni di commercianti e artigiani. I 10 distributori attualmente presenti sul nostro territorio sono destinati a raddoppiare nei prossimi due anni; sono stati inoltre stanziati 1.172.400 euro per il rinnovo con mezzi a metano delle flotte degli enti pubblici: oltre alla stessa Provincia ne hanno beneficiato 23 Comuni e sono stati acquistati 150 mezzi. Per garantire l'informazione sul tema, la Provincia ha inoltre attivato una "sezione metano" nell'ambito dello Sportello Ambiente.
- protocollo d'intesa per la diffusione di forme di mobilità sostenibile nelle aree alpine, con riferimento alle esigenze turistiche;
- integrazione dei sistemi di valutazione del traffico e dei modelli previsionali con il sistema informativo territoriale della Provincia;
- progetto "Taxi collettivi" per la diffusione di forme di mobilità a minor impatto ambientale nelle aree usualmente non servite dal trasporto pubblico;
- piano di comunicazione e azioni di formazione e informazione, aggiornamento ipertesto scientifico-tecnico-giuridico sul tema;
- progetto di ricerca applicata sulla produzione e l'utilizzo dell'idrogeno;
- estensione della rete viaria sottoposta alla gestione telematica da parte di 5T a tutta la rete provinciale.

In materia di qualità dell'aria: ampliamento e consolidamento della rete di monitoraggio attraverso l'integrazione con le reti di strutture private sul territorio; elaborazione e diffusione dei dati (si segnala, ad esempio, la diffusione giornaliera sui principali quotidiani e sul sito Internet della Provincia dell'indice di qualità dell'aria – IQA); elaborazione dei piani d'azione e dei piani di miglioramento della qualità dell'aria, previsti dalla L.R. 43/2000; utilizzo di strumenti modellistici per lo studio della dispersione di inquinanti.

In materia di inquinamento acustico: interventi straordinari di risanamento acustico nell'ambito dell'attività di manutenzione del sistema stradale provinciale; attività volte a favorire un corretto approccio alla zonizzazione acustica del territorio come strumento di pianificazione territoriale da parte dei Comuni, anche attraverso un apposito bando di finanziamento; individuazione, caratterizzazione e pianificazione delle azioni di risanamento delle sorgenti sonore potenzialmente impattanti presenti sul territorio; elaborazione dei risultati delle indagini strumentali già effettuate e definizione di una procedura per il monitoraggio dell'evoluzione dei fenomeni di inquinamento acustico.

Gli strumenti di programmazione dell'Ente prevedono, inoltre, l'adozione di criteri e modalità ambientalmente sostenibili nella realizzazione di nuove infrastrutture, nell'adeguamento di quelle esistenti, nella programmazione degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché nella gestione ordinaria al fine di migliorare il rapporto esistente tra infrastrutture ed ambiente.

Uno dei gruppi di lavoro ha sostenuto l'opportunità di ricorrere alla politica "del bastone e della carota", partendo dal presupposto che le amministrazioni devono essere consapevoli che le limitazioni al traffico privato producono sempre qualche scontento iniziale.

A questo proposito è stata affrontata la differenza tra politiche di tariffazione (ticket di ingresso o simili) e politiche di proibizione e sanzionamento, concludendo che mentre nel primo caso vi sono possibili privilegi di reddito, nel secondo le multe potrebbero essere viste come mera politica di cassa, e che quindi sussistono perplessità sulla loro efficacia.

Per facilitare il compito dei decisori, si propone l'attivazione di un gruppo di studio cui affidare il compito di analizzare diversi scenari legati a provvedimenti per la riduzione di CO2 ed i relativi costi e benefici.

**Stato della sostenibilità:** E' richiesta una maggiore attenzione all'utilizzo di strumenti di pianificazione territoriale e di strumenti economici e tariffari che, peraltro, si innestano su linee d'azione già individuate dalla Provincia con il "Piano d'azione per la riduzione dell'inquinamento atmosferico" (che prevede lo sviluppo di interventi su due assi: miglioramento del parco auto circolante e riduzione dei chilometri percorsi dai mezzi privati).

#### Le politiche della Provincia

A seguito dell'emanazione del Decreto Ministeriale 2 aprile 2002 n° 60, che ha recepito i nuovi limiti di qualità dell'aria definiti in sede comunitaria, nella primavera del 2003 la Provincia di Torino è stata chiamata a elaborare un Piano d'azione per la riduzione del rischio di superamento dei valori limite e delle soglie di allarme stabiliti per gli inquinanti in atmosfera dallo stesso Decreto.

Il Piano interessa i diversi settori responsabili dell'inquinamento atmosferico e in particolare il trasporto su strada, che ne è la causa prevalente, ponendosi due obiettivi:

- diminuire il numero di chilometri che i veicoli percorrono giornalmente sulle nostre strade
- fare in modo che i veicoli circolanti abbiano elevate performance ambientali.

Per conseguire il primo obiettivo è prevista la definizione ad opera dei comuni, di zone a basse emissioni in cui applicare limitazioni del traffico totali (pedonalizzazione) o parziali (zone a traffico limitato, strade riservate ai mezzi pubblici). Tali limitazioni dovranno essere permanenti nel tempo (intero anno) e applicate per un numero significativo di ore.

Contestualmente, viste le elevate percentuali di veicoli non ecologici attualmente presenti nel parco veicoli, è stato definito un piano di limitazione per i mezzi più inquinanti che porterà, nel corso di 3 anni, ad un divieto quasi permanente di circolazione nelle aree a più elevata criticità ambientale.

**Stato della sostenibilità:** Le modalità di trasporto motorizzato passeggeri sono sempre più squilibrate a favore della mobilità automobilistica. Secondo le rilevazioni biennali condotte da ATM la quota di spostamenti con auto privata è passata dal 46% del 1991 al 54% del 1998 per giungere al 59% del 2002, con una corrispondente riduzione della quota coperta dal trasporto pubblico. L'indice di motorizzazione privata ha raggiunto in provincia di Torino il livello di 63 autovetture ogni 100 abitanti e di 77 autoveicoli ogni 100 abitanti, con intensità superiori alla media nazionale. Particolarmente accentuata la crescita del parco veicolare nel comune di Torino (+ 29% tra il 2001 e il 1985) rispetto a città come Milano (+ 12%) o Bologna (+4%).

**Indicatori di riferimento:**

M1 – Struttura della mobilità quotidiana: spostamenti per modalità e motivazione.

M2 – Percorrenze annue con l'auto privata.

M3 – Indice di motorizzazione privata.

**Stato della sostenibilità:** L'aumento dell'efficienza della mobilità urbana e extraurbana può essere perseguito attraverso un potenziamento delle infrastrutture su ferro, attraverso politiche integrate di gestione della domanda di mobilità privata e di promozione dell'offerta di servizi di trasporto pubblico, attraverso interventi innovativi di gestione (car sharing, car pooling, mini trasporto collettivo) della mobilità mirate su specifiche realtà produttive, territoriali, sociali. In questo contesto occorre rivedere le previsioni di sviluppo delle infrastrutture stradali, anche sulla base di una valutazione della loro compatibilità ambientale che ne internalizzi i costi ambientali.

Si sottolinea che occorre creare un'alternativa all'uso del mezzo

privato, attraverso:

- sostegno a progetti di limitazione dell'uso del mezzo privato per i piccoli spostamenti;
- pubblicizzazione dei costi reali di un veicolo privato in esercizio;

- reti ferroviarie locali;
- promozione dell'intermodalità dei trasporti;
- ricerca di forme alternative di trasporto collettivo (ad esempio, taxi collettivi);

**Cosa prevede l'Agenda 21?**

Obiettivo specifico 3.1.1: Stabilizzazione / riduzione della quota di domanda di mobilità soddisfatta da auto privata e in particolare degli spostamenti evitabili casa/lavoro/scuola/servizi

**Cosa prevede l'Agenda 21?**

Obiettivo specifico 3.4.1: Favorire l'accessibilità e l'integrazione tra aree urbane e extraurbane potenziando il sistema ferroviario e di trasporto pubblico.

Linea d'azione 23, asse 3: Realizzazione dei parcheggi di interscambio.

**Le politiche della Provincia:** Gli strumenti di programmazione della Provincia per il periodo 2004-2006 prevedono:

- la promozione di un efficiente linea di trasporto regionale su ferro con caratteristiche di metropolitana, attraverso interventi infrastrutturali (istituzione di nuove linee, realizzazione di nuove fermate per servire insediamenti recenti e/o parcheggi di interscambio) da parte delle FF.SS., interventi di incremento progressivo del servizio, e l'attivazione di linee metropolitane automatiche o leggere (esempio: trasformazione in esercizio tranviario/metropolitano della tratta ferroviaria Pinerolo-Torre Pellice).
- la promozione di un sistema di centri di interscambio attrezzati per favorire l'intermodalità, attraverso il coordinamento tecnico del programma "Movicentro", finanziato dalla Regione Piemonte.

**Cosa prevede l'Agenda 21?**

Obiettivo specifico 3.1.2: Aumento dell'efficienza della mobilità urbana / innovazione gestionale (riduzione di consumi ed emissioni per passeggero.km).

Linea d'azione 28, asse 3: Promozione di strumenti innovativi di gestione razionale della mobilità motorizzata ("car pooling", "car sharing") finalizzata alla riduzione della congestione e dell'occupazione di superfici pubbliche.

**Le politiche della Provincia:** progetto "Taxi collettivi" nell'ambito del progetto strategico "Mobilità sostenibile" (vedi pag.1)

**Stato della sostenibilità:** Il mezzo pubblico rimane competitivo (e riprende forza) essenzialmente negli spostamenti interni alla città di Torino e/o su linee di forza a servizio di una domanda concentrata, mentre nel territorio metropolitano, là dove non adegua o non rende più flessibile la propria offerta, tende a perdere terreno.

**Indicatori di riferimento:**

M6 – Offerta di trasporto pubblico

M7 – Domanda di trasporto pubblico

- pianificazione del trasporto pubblico in forma integrata in area

metropolitana e provinciale, miglioramento della qualità del

servizio e rimodulazione delle tariffe per categorie differenziate di

utenti;

**Cosa prevede l'Agenda 21?**

Obiettivo specifico 3.4.1: Favorire l'accessibilità e l'integrazione tra aree urbane e extraurbane potenziando il sistema ferroviario e di trasporto pubblico

Obiettivo specifico 3.4.3: Garantire più adeguati livelli di accessibilità agli utenti dei servizi di trasporto pubblico, ai ciclisti, ai pedoni

Obiettivo specifico 3.4.4: Integrare in funzione di obiettivi di sostenibilità ambientale le politiche e i progetti di infrastruttura stradale, le politiche di governo della mobilità privata e le politiche di trasporto pubblico

**Le politiche della Provincia**

Il 9 maggio 2003 è stata costituita l'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, gli strumenti di programmazione della Provincia, prevedono che l'Ente operi al suo interno per attuare le linee guida fissate dal quadro di riferimento del Piano Territoriale di Coordinamento, tra cui: la sostenibilità ambientale degli interventi, l'integrazione tariffaria e l'intermodalità nel trasporto pubblico di persone.

Con riferimento al potenziamento del trasporto pubblico nell'Area Metropolitana, il Piano Territoriale di Coordinamento conferma la valenza strategica del servizio ferroviario metropolitano e dell'innovazione e potenziamento del servizio di trasporto pubblico urbano e suburbano. Si punta ad un servizio di Trasporto Pubblico Locale che risponda meglio alle esigenze di mobilità dei cittadini, recuperando funzione e competitività nei confronti del trasporto individuale. Questo obiettivo converge con quello di realizzare un sistema di mobilità sostenibile, con particolare riguardo alle aree urbane e metropolitane, attraverso una serie di misure, tra cui l'integrazione tariffaria, il governo del traffico attraverso le tecnologie informatiche e le applicazioni telematiche, l'alienazione dei veicoli inquinanti, l'attivazione di iniziative di controllo degli accessi.

Tra le iniziative attivate in questo ambito segnaliamo il progetto di miglioramento delle caratteristiche delle fermate del trasporto pubblico, inserito nella Pianificazione Strategica della Provincia per il periodo 2001-2004 e la realizzazione e diffusione dell'Orario integrato dei trasporti provinciali, anche tramite sistemi informatici e telematici. La Relazione Previsionale e Programmatica 2004-2006 prevede, inoltre, che l'Ente operi per l'inclusione di ulteriori tratti rilevanti nell'area di integrazione tariffaria FORMULA.

**Stato della sostenibilità:** Vi sono ampi spazi per uno sviluppo della mobilità urbana anche non motorizzata, su due ruote o a piedi. In particolare occorre sostenere e dotare delle necessarie infrastrutture (piste, depositi protetti, ecc.) la mobilità ciclistica che può assolvere un ruolo importante anche per soddisfare i fabbisogni di spostamenti casa-scuola o casa-lavoro. Lo sviluppo delle piste ciclabili deve avvenire nelle aree urbane, non solo nelle aree verdi, ed essere rivolto oltre che al tempo libero anche alla mobilità quotidiana.

**Indicatori di riferimento:**

M8 – Piste ciclabili

**Stato della sostenibilità:** La provincia di Torino è caratterizzata da una "iper mobilità", con una elevata mobilità personale e, soprattutto, delle merci, anche se i dati disponibili per la valutazione dell'andamento complessivo sembrano almeno in parte contraddittori: secondo le rilevazioni biennali condotte da ATM, la mobilità personale nel corso dell'ultimo decennio sembra essere rimasta stazionaria e anzi decrescente (soprattutto dal 2000 in poi) in termini di numero di spostamenti e di percorrenze. I consumi di carburante, invece, segnalano una crescita sostenuta, che nel 2003 assommava al + 14% rispetto al 1996 e al + 26% rispetto al 1990. All'interno di questa crescita però (e ciò suggerisce un ruolo particolare del traffico merci) nel periodo 1996 - 2001 si registra una contrazione del 6% dei consumi di benzina e un incremento del 37% dei consumi di gasolio (dal 2001 superiori a quelli della benzina).

Le politiche pubbliche locali (anche in ragione delle loro competenze e disponibilità di risorse) sono oggi principalmente rivolte a soddisfare i fabbisogni di mobilità, riequilibrandone le modalità e favorendo mezzi meno inquinanti. Sono, invece, sostanzialmente estranee le politiche di contenimento e riduzione della mobilità - che richiedono interventi sul fronte della pianificazione territoriale, delle localizzazioni, dell'organizzazione del lavoro e dei tempi delle città. Le tecnologie dell'informazione e della comunicazione e il telelavoro possono consentire di ridurre gli spostamenti, ed in particolare la mobilità non obbligata, e favorire una localizzazione più sostenibile degli insediamenti.

**Indicatori di riferimento:**

M4 – Consumi di carburante per autotrazione.

- creazione di un network integrato al servizio delle piste ciclabili;
- incentivi all'acquisto di ciclomotori e biciclette elettriche;
- piano degli spostamenti pedonali;
- introduzione di soluzioni progettuali tecniche alternative (corsie preferenziali, parcheggi, ecc);
- modifiche "dedicate" al codice della strada;

A livello generale sarebbe, inoltre, necessario imporre l'obbligatorietà dei piani del traffico comunali, istituendo sanzioni a carico degli inadempienti, e dare priorità alle politiche di mobilità locale rispetto ai grandi progetti.

Oltre a limitare gli spostamenti effettuati con il mezzo privato, occorre a monte ridurre la domanda di mobilità, ad esempio:

**Cosa prevede l'Agenda 21?**

Obiettivo specifico 3.4.3: Garantire più adeguati livelli di accessibilità agli utenti dei servizi di trasporto pubblico, ai ciclisti, ai pedoni.

**Le politiche della Provincia:** Nell'ambito del Programma Operativo della Pianificazione Strategica 2001-2004 la Provincia ha realizzato un progetto finalizzato alla costruzione e segnalazione di piste ciclabili.

Tra gli obiettivi dell'Ente vi è inoltre la valorizzazione della rete delle ciclostrade della Provincia di Torino dal punto di vista turistico, anche attraverso l'integrazione con l'offerta di ricettività e di servizi specializzati. Ad esempio nell'ambito del progetto "Creazione e promozione di un paniere di prodotti tipici della provincia di Torino", la promozione dei prodotti tipici del territorio è collegata alla valorizzazione delle strutture di turismo rurale e quella di sentieri e piste ciclabili;

([www.provincia.torino.it/agrimont/progetti/paniere](http://www.provincia.torino.it/agrimont/progetti/paniere)), Gli strumenti di programmazione della Provincia per il periodo 2004-2006 prevedono la partecipazione, al progetto Interreg 3B REVERMEDOC, volto allo sviluppo di una rete di green-ways nell'area del Mediterraneo Occidentale.

- lavorando sulle localizzazioni urbanistiche e di viabilità
- incentivando il telelavoro
- incentivando un maggiore radicamento dei singoli sul proprio territorio, anche migliorandone la conoscenza (ad esempio attraverso esempio visite guidate, che mostrino elementi positivi e negativi).

**Cosa prevede l'Agenda 21?**  
 Linea d'azione 3, asse 3: Diffusione del telelavoro.  
**Le politiche della Provincia:** Gli strumenti di programmazione della Provincia per il periodo 2004-2006 prevedono la predisposizione di postazioni sperimentali per il telelavoro presso i Circondari e presso i Comuni del territorio.

**Stato della Sostenibilità:** più segnali indicano un consistente aumento della mobilità delle merci, trainato dalla globalizzazione dei mercati e dalla segmentazione e flessibilità dei cicli produttivi. La crescente domanda di mobilità delle merci, solo in piccola parte soddisfatta da ferrovia, accresce l'intensità di traffico e la richiesta di nuove infrastrutture extraurbane per le medio-lunghe percorrenze.

Potrebbe essere valutata in questa prospettiva anche la proposta di dare nuova forza all'azione sulle filiere corte già prevista nel piano di Agenda 21 (azione AF4), promuovendo prodotti e servizi locali, legati al territorio.

È necessario un cambiamento di mentalità, con proposte di stili di vita e movimento diversi dagli attuali da parte di "opinion makers" (politici, amministratori, "VIP", ecc); si sottolinea, inoltre,

l'importanza di individuare e riproporre le migliori pratiche consolidate in ambito europeo, dando visibilità ai risultati ottenuti, per dimostrare che il cambiamento dei comportamenti porta risultati concreti.

Il tema della modificazione dei comportamenti è stato affrontato anche da un gruppo che si è occupato dell'educazione ambientale in ambito scolastico: è stato rilevato che fino ad ora l'educazione ambientale è stata prevalentemente considerata come uno dei tanti temi aggiuntivi ai programmi scolastici e, come tale, non ha modificato per nulla l'organizzazione dell'istituzione. Tra gli aspetti su cui si potrebbe agire sono stati citati la raccolta differenziata, il risparmio energetico e lo spreco di materiale di consumo, ma il ragionamento potrebbe essere agevolmente esteso al tema della mobilità degli studenti.

#### **Le politiche della Provincia:**

Nell'ambito del processo di Agenda 21 è stata avviata nel 2002 l'iniziativa "Buoneinpratica" finalizzata ad incentivare la messa in rete di tutti i soggetti, pubblici e privati, che si occupano attivamente di sviluppo sostenibile e che sono disposti a condividere e rendere disponibili conoscenze tecniche e progettuali sperimentate con successo sul proprio territorio.

A tal fine sono stati attivati un sito internet ([www.buoneinpratica.it](http://www.buoneinpratica.it)) e una newsletter e sono stati finora organizzati 5 incontri in cui sono state presentate esperienze di successo.

Nell'ambito delle attività per l'attuazione del Programma Energetico Provinciale è previsto il sostegno tecnico-economico a progetti mirati e buone pratiche su varie tematiche, tra cui la mobilità.

Il Laboratorio Territoriale per l'Educazione Ambientale, costituito attraverso una convenzione tra la Regione Piemonte e la Provincia di Torino, promuove attività di educazione, comunicazione e divulgazione rivolte a scuole, insegnanti, amministratori, tecnici e associazioni su varie tematiche ambientali, tra cui mobilità sostenibile e percorsi sicuri casa-scuola ([www.provincia.torino.it/ambiente/educazione](http://www.provincia.torino.it/ambiente/educazione)).