

**Resoconto della quinta  
Riunione del Comitato Nazionale per il Decennio dell'Educazione allo  
Sviluppo Sostenibile – Roma, 8 aprile 2010**

**Aurelio Angelini, Presidenza del Comitato Nazionale DESS**, apre la riunione sottolineando, in riferimento al tema della Mobilità, proposto per la *Settimana UNESCO di Educazione allo Sviluppo Sostenibile 2010*, alcuni aspetti che lo rendono attuale e importante. I trend demografici dell'ultimo secolo indicano che le città sono luogo di crescente pressione abitativa con corrispondente aumento della domanda di mobilità intra ed extra urbana nonché della congestione. Alcune stime indicano che nel 2020 ben l'80% della popolazione vivrà in città.

Dagli studi dell'APAT (ISPRA) e dell'OMS del 2006, si nota che ogni anno circa 100.000 persone sono affette da patologie cardiocircolatorie dovute all'inquinamento urbano, 8000 muoiono per inquinamento e il fenomeno sembra in crescita.

In Italia le città hanno una struttura particolare caratterizzata dalla presenza di centri storici con problemi di mobilità complessi e dove le politiche di pianificazione della mobilità risultano spesso inadeguate e legate a situazioni di emergenza.

Una aspetto importante da affrontare riguarda la governance urbana: esistono piani urbani del traffico sovrapposti al modello urbano predefinito, ma non esiste una pianificazione integrata del sistema nella sua intermodalità. Un altro aspetto da considerare è quello delle politiche di decongestione legate all'inquinamento e alla riduzione delle emissioni di gas nocivi.

E' necessario promuovere i mezzi non motorizzati, le aree pedonali, le piste ciclabili. Questo anche perché il 33% della nostra necessità di mobilità è legata ad uno spostamento quotidiano di circa 2-3 km, che equivale al minimo percorso da effettuare a piedi per tonificare l'organismo e apportare benefici cardiocircolatori.

Eppure queste questioni non sono tenute in considerazione nell'elaborazione delle politiche di pianificazione della mobilità urbana e i cittadini sono spesso costretti in un sistema che complica la vita, procura stress psico-fisico e aumenta contemporaneamente le emissioni nocive.

Un altro aspetto importante è lo sviluppo della mobilità urbana collettiva: una città che cresce non può che rispondere all'aumento della domanda di mobilità attraverso trasporti collettivi, intermodali e interconnessi che rappresentino una vera e propria rete di copertura dell'area urbana ed extraurbana.

Per quanto riguarda le merci, va ricordato che nel nostro paese ancora gran parte del trasporto è "su gomma", ed è quindi necessario promuovere il consumo delle merci "a chilometro zero".

Anche il tema delle grandi infrastrutture è significativo, data la sua rilevanza strategica, troppo spesso sganciata dall'analisi di rapporto *costi-benefici-utilità* ambientali.

Per quanto riguarda le iniziative da promuovere sul territorio per la *Settimana ESS 2010*, queste si potranno concentrare sugli aspetti citati: (ma non solo)

- riduzione della domanda di mobilità;
- sviluppo dell'intermodalità per coprire a rete il sistema pubblico di trasporto;
- trasporto non motorizzato;
- pianificazione urbana integrata e strumenti urbanistici;
- stili di vita (es: rapporto tra obesità e scarsa mobilità individuale)

Le iniziative organizzate potranno essere le più diverse. L'obiettivo di fondo è diffondere il messaggio che attraverso una modalità diversa di vivere lo spazio urbano e gli spostamenti è possibile ottenere benefici in termini di qualità della vita.

**Federica Rolle, Commissione Nazionale Italiana per l'UNESCO (CNI UNESCO)**, ricordando che la CNI, come tutte le Commissioni Nazionali UNESCO, opera in maniera trasversale con istituzioni, enti locali, società civile e mondo della cultura, sottolinea l'importanza del lavoro di squadra per consolidare il successo della *Settimana di Educazione allo Sviluppo Sostenibile* in tutto il territorio nazionale. In tal senso ravvisa l'importanza del fatto che tutti (CNI UNESCO, organizzazioni partner e membri del Comitato Nazionale DESS), in modo sinergico, si impegnino nella diffusione e promozione capillare della "Settimana" presso la propria rete di partner. Inoltre sottolinea l'utilità di far pervenire alla CNI sia feedback "ex post", relativi all'esito delle singole iniziative, sia suggerimenti e proposte in via preventiva, utili al fine di elaborare la documentazione di orientamenti e linee guida messa a disposizione di chiunque sia interessato ad aderire.

Introduce la relazione sui risultati della Settimana ESS 2009, evidenziando l'ampia gamma e varietà di e di tematiche sociali-ambientali-culturali affrontate e di soggetti coinvolti, sia a livello di promotori che di destinatari.

**Filippo A. Delogu e Francesco Tognana, Commissione Nazionale Italiana per l'UNESCO**, presentano gli esiti della *Settimana di Educazione allo Sviluppo Sostenibile 2009*, dedicata al tema "Città e Cittadinanza". La *Settimana* ha registrato negli anni un incremento quantitativo di iniziative, che hanno superato nel 2009 il numero di 700. Realizzate su tutto il territorio nazionale, esse sono state declinate in laboratori, convegni, tavole rotonde e lezioni, mostre, proiezioni di film, escursioni, laboratori di compostaggio, spettacoli di teatro e musica, incontri con autori, artisti ed esperti del settore, concorsi. La Commissione Nazionale Italiana per l'UNESCO si è adoperata per coordinare e promuovere ) *Settimana*, stimolare adesioni, fornire informazioni, supporto e orientamenti agli aderenti, definire accordi di collaborazione con i partner più strategici (ad es. i *Protocolli di Intesa* siglati con le Regioni italiane), produrre materiale informativo/comunicativo (brochure,

locandina e spot) messo a disposizione dei partecipanti, organizzare -o collaborazione alla realizzazione di - alcuni eventi centrali quali:

- *Conferenza stampa di lancio, Roma, 6 novembre 2009*
- *Eventi "Focus 2009" – Milano, 9-15 Novembre 2009 incentrati sul Convegno "Città e Cittadinanza" - 12 Novembre (con IULM, FEEM, CTS, ATM e Edizioni Ambiente, ARPA )ed*
- *Convegno "Multiculturalità, Stereotipi, Integrazione" - Roma, 9 Novembre 2009 (con Sapienza Università di Roma – Facoltà di Sociologia).*

Si ricorda inoltre, tra gli eventi centrali, il convegno conclusivo di Ecosistema Bambino 2009 promosso da Legambiente a Urbino.

**Michela Mayer, Environment and School Initiatives / ENSI, Comitato Scientifico DESS**, rileva che la quinta Riunione del Comitato Nazionale DESS è l' occasione per fare un primo bilancio del lavoro svolto in questi anni,

Gli esiti della *Settimana UNESCO* mostrano come le azioni svolte durante la manifestazione stiano aumentando, sicuramente in numero, ma probabilmente anche in qualità. Si ha un documento nazionale sottoscritto da tutti i soggetti impegnati nella promozione di educazione allo sviluppo sostenibile, un comitato scientifico, un impegno di tutta la rete INFEA a supportare questo Decennio, una segreteria funzionante.

Ma quali aspetti si dovranno curare di più in futuro per raggiungere gli obiettivi che ci si era proposti entro il 2014? Quali nuovi obiettivi ci si trova ora di fronte? Quali nuove azioni, metodologie, reti, comunicazioni si dovranno attivare nei prossimi anni?

Per discutere su questi punti si potrebbe partire dal documento internazionale di valutazione quinquennale che l'UNESCO ha prodotto: *Review of Contexts and Structures for Education for Sustainable Development 2009*, scaricabile al sito: [http://www.unesco.org/education/justpublished\\_desd2009.pdf](http://www.unesco.org/education/justpublished_desd2009.pdf), redatto sulla base del quadro di riferimento prodotto da un apposito gruppo (Monitoring and Evaluation Expert Group) all'interno dell'UNESCO DESS .

Il rapporto enfatizza alcuni aspetti sui quali anche in Italia è possibile un confronto e un dibattito. Le conclusioni UNESCO sono le seguenti (in corsivo):

1. *L'Educazione allo Sviluppo Sostenibile- ESS è interpretata in modi diversi da paesi diversi e da diversi 'portatori d'interesse' e dipende fortemente dalle sfide che ogni nazione si ritrova concretamente ad affrontare. Ci sono nazioni e gruppi più orientati al cambiamento dei comportamenti e degli stili di vita e altri che danno invece enfasi agli aspetti più pedagogici della partecipazione, della costruzione di capacità autonome e critiche di intervento, di apprendimento sociale. Quali sono le sfide principali nella situazione italiana? Si può pensare di cambiare i comportamenti attraverso l'educazione formale o sono altri gli strumenti di cui ci si deve avvalere?*

2. *La Decade aveva l'obiettivo di coinvolgere nell'ESS diverse agenzie delle Nazioni Unite ma la collaborazione intersettoriale (con l'UNEP e l'UNECE ad esempio, e in generale con tutte le altre agenzie) dovrebbe essere rafforzata.* Anche in Italia poco si fa per collegare le iniziative legate alle varie agenzie internazionali in un quadro comune.
3. *Su 97 nazioni che hanno risposto al questionario inviato dall'UNESCO ben 79 hanno costituito un Comitato di coordinamento.* Anche in Italia, con il Comitato nazionale DESS, è presente una piattaforma di coordinamento,. Quello che non è chiaro, nei vari Paesi, è il ruolo di questi coordinamenti e come si collegano alle diverse organizzazioni e istituzioni che dovrebbero interessarsi all'ESS.
4. *In molte nazioni l'ESS ha un ruolo all'interno dei documenti di politica nazionale, sia nel settore ambientale sia in quello educativo formale. E' però ancora alto il numero dei paesi dove non è presente, mentre mancano del tutto documenti a supporto dell'educazione non-formale e informale.* Altri paesi hanno prodotto una strategia specifica per l'educazione allo sviluppo sostenibile' mentre in Italia l'educazione fa parte del capitolo finale della strategia del Paese verso la sostenibilità. Ancora più critica la situazione nella scuola: mentre qualcosa, poco, è stato inserito nelle indicazioni del Ministro Fioroni per la scuola dell'obbligo, quello che si sa dei nuovi programmi per la scuola secondaria superiore riformata, fa temere che l'argomento sia stato ancora una volta trascurato.
5. *In quasi tutti i paesi è rilevante la collaborazione nel campo dell'ESS tra diversi Ministeri e tra diversi soggetti governativi e istituzionali.* Anche in Italia potrebbero esser rafforzate le collaborazioni esistenti tra il Comitato UNESCO, il Ministero dell'Ambiente, la rete INFEA, il Ministero dell'Istruzione. Sarebbe inoltre opportuno il coinvolgimento di altri Ministeri.
6. *Quasi tutti i Paesi riportano gli sforzi fatti per inserire l'ESS nell'educazione formale. Questa si limita in genere alla scuola dell'obbligo e alla scuola superiore, con poca o scarsa attenzione sia alla scuola dell'infanzia sia all'educazione universitaria. Inoltre spesso i cambiamenti introdotti sono minimi e si limitano a riproporre quanto già fatto in passato per l'educazione ambientale. Solo in alcuni casi si propongono nuovi approcci integrati o si cerca di coinvolgere le istituzioni all'interno del 'whole school approach'.* In Italia mentre la scuola dell'infanzia è tradizionalmente più attiva, le università sono praticamente assenti, e questo anche in alcuni settori come quello della formazione degli insegnanti che sono invece molto sviluppati in altri paesi. La formazione insegnanti è in Italia un problema non risolto, soprattutto a livello di scuola media e scuola superiore. E' opportuno riflettere su cosa può allora proporre e sperimentare questo Comitato.
7. *Sull'educazione non formale e informale sono molte le buone intenzioni ma è poco chiaro quali siano le azioni intraprese dalle diverse nazioni. In tutto il mondo sembra necessario coinvolgere di più i media, e non solo sull'ambiente o sullo Sviluppo Sostenibile ma sull'Educazione allo Sviluppo Sostenibile. Un altro problema è dato dal raccordo tra azioni istituzionali e azioni volontarie come quelle proposte dalle ONG e dalle associazioni che rappresentano la società civile.* Uno dei pregi del Comitato Italiano è quello di avere al suo interno, e anche nel Comitato scientifico, rappresentanti

qualificati di diverse organizzazioni, non solo ambientaliste. Anche le iniziative svolte durante la *Settimana* e i loghi concessi testimoniano di una ricchezza di iniziative che va oltre l'educazione formale, ma come fare di più e meglio?

8. *Non c'è abbastanza ricerca sull'ESS! Le iniziative che favoriscono l'innovazione, la sperimentazione, la ricerca e la valutazione della qualità delle iniziative proposte, sono ancora troppo poche.* Si segnala che la rete ENSI è l'unica organizzazione internazionale citata come 'esemplare' in questo campo. In Italia alcuni sforzi sono stati fatti, ma non tanto per merito di istituzioni di ricerca come Università e CNR quanto per il fatto che le diverse Regioni hanno investito parte dei finanziamenti INFEA per fare ricerca e soprattutto per definire la qualità desiderata delle azioni educative e gli strumenti per valutarla. Il rapporto interregionale sui sistemi di qualità regionale, curato dalla regione Toscana, è presente come buona pratica nella raccolta dell'UNECE ed è citato in diversi rapporti di ricerca internazionali.

9. *Le reti internazionali dedicate all'ESS si stanno espandendo, specialmente tra Paesi che si trovano ad affrontare lo stesso tipo di problemi ambientali.* Poco si sa di quello che fanno i nostri vicini e delle reti che ci riguardano (oltre alla rete ENSI, che si occupa di ricerca, ne esistono per i paesi del Mediterraneo, per le Università Europee che si impegnano per la sostenibilità, etc.). Cosa fare per collegarsi meglio alle realtà vicine?

10. *Budget finalizzati e incentivi per l'ESS sono ancora praticamente assenti: i fondi si trovano nelle pieghe di altre strutture e obiettivi. Si sta però cominciando in alcune nazioni a costruire una linea di spesa, trasversale a diversi Ministeri, dedicata all'ESS.* In Italia, in questa situazione di crisi economica, ma anche di grandi sprechi, che soluzioni si prospettano? Queste sono solo alcune delle questioni affrontate nel documento.

La tematica della mobilità a cui si intende dedicare la *Settimana ESS 2010* potrebbe essere un banco di prova per coinvolgere maggiormente il settore informale – dalle organizzazioni dei consumatori, alle associazioni per la mobilità ciclabile, a quelle dei pendolari - per estendere la riflessione anche al commercio “a km 0” e quindi alla mobilità delle merci, e per rilanciare progetti come ‘walk to school’, già presenti in molte realtà italiane ma che si scontrano con una legislazione che, unica in Europa, rende difficile qualsiasi iniziativa di questo tipo (i bambini non possono tornare a casa da soli o in gruppo, ma occorre un adulto legalmente responsabile che li accompagni, in teoria fino ai 18 anni!). Si ricorda a questo proposito che è disponibile su web, per tutte le scuole che vogliono partecipare, e per le istituzioni che vogliono propagandarla, una proposta tradotta quasi interamente in italiano, di ‘calcolo e confronto internazionale’ sulla CO2 prodotta da alunni e insegnanti nel percorso casa-scuola. L'indirizzo del sito è <http://www.co2nnect.org>.

**Luigia Savino, Ispettore del Ministero dell' Istruzione, dell'Università e della Ricerca**, sottolinea la necessità di allargare e integrare lo “steccato”

disciplinare, per permettere l'analisi delle questioni connesse allo sviluppo sostenibile da una molteplicità di punti di vista.

Negli ultimi anni, nel preparare i temi per gli esami di Stato degli studi tecnico scientifici, sono stati proposti argomenti attinenti la sostenibilità, legati alle problematiche della città, delle risorse idriche, del turismo.

Questo lavoro è importante perché permette di verificare se l'educazione raggiunge i risultati desiderati, ovvero se lo studente è incline a dibattere e a misurarsi sulle tematiche proposte e sviluppate dai docenti. Il messaggio culturale rivolto ai giovani spesso viene trasmesso anche alle famiglie: i genitori sono più orientati ad ammirare il verde negli occhi dei loro figli piuttosto che il verde che viene loro sottratto.

**Massimo Scalia, Presidenza del Comitato Nazionale DESS**, ricorda l'importanza di un consolidamento della sinergia tra il Comitato e il Ministero dell'Istruzione.

**Vanessa Pallucchi, Legambiente, Comitato Scientifico DESS**, constata, sulla base dell'esperienza della *Settimana* dello scorso anno, che le iniziative proposte non sono, in molti casi, attività semplici o di piccole dimensioni ma azioni e progetti ambiziosi e ben costruiti, tanto da scuole quanto da organizzazioni. Ci si interroga su quanti tra i soggetti aderenti alla *Settimana* riescano a costruire tra loro reti che siano visibili e che abbiano una ricaduta sociale e territoriale durevole. Diversi sono gli argomenti legati al tema proposto, *la mobilità*. Sarebbe auspicabile però animare la *Settimana* diversamente, affiancando al lavoro di raccolta delle attività promosse nei e dai diversi territori l'organizzazione di una "giornata" nazionale di "azione simbolo", che sia percepita come un'iniziativa omogenea capace di mettere in rete i territori.

L'iniziativa è rimasta sino ad oggi un confronto tra addetti ai lavori. Andrebbe invece concordata un' "azione simbolo" comune, rivolta ad un'ampia fascia trasversale di cittadini giovani e adulti, seguendo l'esempio dell'associazione *Caterpillar* che, con il suo programma "M'illumino di meno", propone con ironia un momento di riflessione sui consumi energetici. E' necessario un lavoro di partenariato, che si svolga consolidando le reti civiche che già esistono e che nascono dai bisogni dei singoli e delle collettività. Una giornata che dia un riscontro simbolico e collettivo al cambiamento di stili di vita e abitudini quotidiane sarebbe molto efficace concordando un piccolo messaggio da trasmettere ad un pubblico più ampio del solito.

Per Legambiente l'autunno è un momento importante per i temi della mobilità: a dicembre viene prodotta "*Pendolaria*", un'indagine sullo stato del trasporto ferroviario in Italia e nello stesso periodo viene prodotto "Ecosistema Urbano", quest'anno ampliato con l'indagine "Ecosistema Bambino". L'anno scorso quest'iniziativa è stata inserita nell'ambito della *Settimana ESS* dedicata al tema "Città e Cittadinanza". Quest'anno l'iniziativa è orientata a progetti legati alla mobilità, sempre con attenzione particolare alla

dimensione dell'infanzia. Si auspica un coordinamento per poter inserire queste indagini più scientifiche all'interno della campagna DESS.

**Patrizia Polidori, Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale – ISPRA** ricorda le conseguenze negative che la mobilità tradizionale crea sulla qualità dell'ambiente urbano e sulla qualità della vita dei cittadini, come emerge dai dati dell'Ispra. Il trasporto su strada è la causa principale dell'inquinamento atmosferico, contribuisce per il 40% alle emissioni di CO<sub>2</sub> e per il 70% alle emissioni di altri inquinanti. La qualità della vita della popolazione urbana è costantemente minacciata da diversi fattori tra cui lo stress e l'incidentalità.

L'importanza che questo tema ha assunto nel corso degli anni ha portato alla produzione di diversi strumenti legislativi in ambito comunitario, tra cui “Il piano di azione sulla mobilità urbana” adottato il 30 settembre 2009 dalla Commissione Europea. Il piano fornisce supporto alle autorità competenti, a livello nazionale, regionale e locale nello sviluppo di politiche per la mobilità. I principali provvedimenti adottati recentemente dalla normativa comunitaria e nazionale sono i seguenti:

- potenziamento del trasporto pubblico locale;
- limitazione totale o parziale della circolazione in fasce urbane;
- politiche per il rinnovo del parco veicolare pubblico e privato;
- incentivazione all'uso di carburanti con basso impatto ambientale;
- sviluppo di forme alternative sostenibili della mobilità;

Il VI Rapporto ISPRA “Qualità dell'ambiente urbano” (Edizione 2009), analizza i seguenti indicatori di mobilità urbana, individuati secondo il modello DPSIR elaborato dall'Agenzia Europea per l'Ambiente ed Eurostat.:

- disponibilità di piste ciclabili (mq. per 1000 abitanti);
- utilizzo del trasporto pubblico (n° di passeggeri trasportati annualmente dai mezzi pubblici per abitante);
- disponibilità di aree pedonali (mq. per 100 abitanti);
- estensione delle zone a traffico limitato (ZTL);
- stalli di sosta a pagamento su strada<sup>1</sup> (n°. di stalli per 100 abitanti);
- numero di stalli di sosta in parcheggi di corrispondenza<sup>2</sup> (n° stalli per 1000 autovetture circolanti).

L'analisi degli indicatori è stata effettuata su 33 città italiane confrontandosi idai del 2000 e del 2008. Dalla ricerca emerge una maggiore e migliore adozione

---

<sup>1</sup> Aree delimitate da apposita segnaletica sulla pavimentazione stradale, destinate alla sosta a pagamento dei veicoli.

<sup>2</sup> Aree o infrastrutture, destinate alla sosta regolamentato o non dei veicoli, situate in prossimità di stazioni o fermate del trasporto pubblico locale o del trasporto ferroviario.

dei provvedimenti sulla mobilità nelle città del Nord d'Italia rispetto alle città del Sud. Ad esempio nel 2008 la città di Modena è al primo posto disponibilità di piste ciclabili,, seguita da Brescia, Padova, Parma e Bolzano Le città che hanno registrato un maggior tasso di utilizzo del trasporto pubblico sono Milano e Roma. La maggiore disponibilità di aree pedonali è stata riscontrata a Cagliari e a Firenze mentre il valore più elevato dell'indicatore del n° di stalli di sosta in parcheggi di corrispondenza è stato registrato a Bologna. Messina che risulta la città con maggiore disponibilità di ZTL, seguita da Campobasso, Aosta e Palermo.

Gli indicatori analizzati non sono naturalmente esaustivi per una valutazione completa delle politiche di mobilità sostenibile Non forniscono ad esempio informazioni su aspetti come la qualità dei servizi di mobilità offerta, da cui dipende la risposta dei cittadini alle iniziative sulla mobilità, ma danno comunque una indicazione utile alla valutazione. In generale i dati indicano che siamo ancora lontani dal raggiungimento di un obiettivo soddisfacente sul tema della mobilità nell'ambiente urbano.

Oggi le politiche che vogliono incoraggiare la mobilità sostenibile devono tenere conto dell'aumento della popolazione urbana che, secondo diverse ricerche, crescerà in Europa dell'80% nel 2020, nonché del cambiamento degli stili di vita, tra cui il decentramento residenziale, il cosiddetto fenomeno dello "sprawl urbano".

**Vito Consoli, Agenzia Regionale dei Parchi del Lazio**, ricorda che la *Settimana 2009* ha visto la realizzazione di circa 700 iniziative, dato interessante ed incoraggiante. Al fine di cogliere appieno la sfida che viene posta, è tuttavia importante promuovere una maggiore coerenza delle iniziative, una più attenta riflessione sul tema e attinenza allo stesso, piuttosto che incoraggiare ulteriori adesioni. E' possibile affrontare il tema della mobilità in diversi modi: spesso i Comuni predispongono piani del traffico, quando invece bisognerebbe pensare a veri e propri piani di mobilità, dando così priorità a chi vuole e può muoversi in maniera alternativa, ovvero senza generare traffico.

Nel tema della Mobilità rientra anche la mobilità delle merci nonché il turismo. Le iniziative potrebbero includere attività volte ad incoraggiare il consumo di alimenti a impatto zero o promuovere forme alternative di turismo (cicloturismo, trekking, etc.).

**Clelia Boesi, Regione Lombardia - Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti – Informazione Ambientale**, rammenta che la Regione Lombardia sta sviluppando una politica istituzionale di Educazione allo Sviluppo Sostenibile che vede il coinvolgimento di tutte le realtà associative interessate a partecipare, selezionate in primo luogo sulla base dell'autovalutazione. Nel 2007 è stato sottoscritto un protocollo di intesa, politico e programmatico, con i Ministeri dell'Ambiente, dell'Istruzione e con

gli enti locali, che fa leva su elementi promossi dalle Nazioni Unite quali curricularità, personalizzazione e rete col territorio.

Si è provveduto a valutare i percorsi INFEEA in senso critico, legandoli al contesto socioeconomico e strutturale del territorio. Si sono sviluppati gli accordi quadro per lo sviluppo territoriale in cui è stata inserita l'educazione all'ambiente in qualità di investimento per lo sviluppo sostenibile, che è un aspetto fondamentale del DESS.

Si è cercato di aggregare all'interno delle reti delle Regioni i partecipanti alla Settimana di Educazione allo Sviluppo Sostenibile, promuovendo l'adesione all'idea simbolica di una giornata nell'ambito del tema proposto.

Sarebbe utile che quest'idea si trasformasse in un'azione quotidiana di sostegno e di verifica di leggi e norme per sostenere e ascoltare chi sul territorio affronta con impegno la questione.

Ogni anno viene realizzato "Exposcuolambiente", un'esposizione di lavori delle scuole messi a rete nel territorio. Alla manifestazione, in linea con la metodologia della "Green Week" dell'UE, partecipano anche imprese che mostrano i loro prodotti attraverso laboratori di ricerca.

### **Chiara Scalabrino, Centro Educazione al Consumo Sostenibile – ARPA**

**Liguria** concorda sull'importanza di rivolgere le attività di informazione ed educazione alla mobilità sostenibile alla cittadinanza in senso esteso e ricorda la necessità di inserire il tema in un quadro più ampio di pianificazione urbana. Tutti i temi affrontati nelle precedenti edizioni della Settimana ES (energia, clima, città, etc.) e ancor di più la mobilità sostenibile, sono fortemente legati alle scelte individuali, che però spesso necessitano di un supporto pubblico e di un forte impulso da parte delle politiche locali. Ci si chiede come possa essere efficace la promozione, in talune città in particolare, dei mezzi di trasporto elettrici, della bicicletta ed del mezzo pubblico, a fronte di situazioni difficili, in cui mancano colonnine per il rifornimento, in cui le strade sono pericolose, la qualità dell'aria è scarsa, i mezzi pubblici sono insufficienti a garantire un servizio adeguato a chi intende abbandonare il mezzo privato.

In collegamento con il lavoro portato avanti in altre regioni, in Liguria si lavora molto sulla promozione di comportamenti e di scelte individuali legate alla mobilità. I cittadini sono propositivi, ma spesso quello che è fondamentale è l'impegno delle amministrazioni pubbliche. E' necessario promuovere, quale filo rosso conduttore tra le diverse iniziative sul territorio nazionale, un'azione comune che dia forza alla campagna DESS, un'azione di comunicazione sul tema scelto, da sottoporre ad ANCI, in modo da costruire sinergie e valorizzare le azioni dei Comuni aderenti al Patto dei Sindaci e impegnati nella riduzione dell'impatto della CO2.

Ottime idee sono la valorizzazione dei sentieri nelle zone extra e peri-urbane, la promozione della filiera corta, del telelavoro, e di tutte le pratiche capaci di favorire una mobilità sostenibile.

**Adriano Santiangeli, Centro Interuniversitario di Ricerca Per lo Sviluppo Sostenibile – CIRPS**, segnala l'evento H2Roma, giunto alla nona edizione, che nasce come workshop tra stampa e case automobilistiche. H2Roma si propone come un'occasione di confronto sulle varie proposte legate alla mobilità sostenibile che vede coinvolti i centri di ricerca, le Università e le case automobilistiche, ed è contemporaneamente un evento "contenitore" di una molteplicità di altre iniziative.

Le due grandi strade da percorrere per promuovere la mobilità sostenibile sono da un lato l'utilizzo di motori a biocombustibile, dall'altro l'elettrificazione dell'auto ovvero la produzione di auto ibride ed elettriche, con uno spostamento del problema sul fronte della produzione di elettricità.

H2Roma 2010 si terrà a novembre, nel quadro della Settimana ESS.

**Stefania Borgo, Medici per l'Ambiente – ISDE Italia**, affronta il tema della mobilità introducendo il punto di vista di Medici per l'Ambiente, ovvero gli aspetti che riguardano il rapporto tra salute, sanità e mobilità.

Ci sono molte ricerche che indicano chiaramente i danni che l'inquinamento urbano provoca alla salute. Come esempio, si possono citare gli studi sull'aumento di leucemie in prossimità delle strade trafficate.

Il tema della mobilità come fonte di inquinamento atmosferico ed acustico è di grande attualità.

Si concorda con la necessità di una pianificazione, che sia il più possibile integrata. Infatti talora affrontare solo una parte del problema non produce necessariamente effetti positivi. Ad esempio nelle città non è consigliabile, per la salute, andare a piedi o in bicicletta nelle zone trafficate, per quanto siano attività teoricamente salutari. Inoltre gli incidenti stradali sono la prima causa di mortalità per i pedoni fino a 26-27 anni. E' necessario un intervento pianificato ed ecologico che prenda in considerazione tutti gli aspetti del problema.

La disponibilità del cittadino è un elemento importante su cui far leva. Secondo una ricerca realizzata da Medici per l'Ambiente la percezione del rischio ambientale indica che la maggior parte delle persone è pienamente consapevole del danno che l'inquinamento provoca sulla salute ed è disponibile a cambiare stili di vita per ridurlo. L'intervento principale deve essere quello di permettere alle persone di mettere in atto comportamenti ecologicamente validi.

Le politiche di trasporto urbano non sono mai state razionalizzate: sarebbe necessario un maggiore impegno per rendere il trasporto pubblico più ecologico abbattendo gli inquinanti prodotti non solo dalle auto private, ma anche dai veicoli pubblici.

Occorre pensare ad un intervento ecologico integrato e condiviso, attraverso un insieme coerente e coordinato di iniziative, anche comunicative.

**Paolo Conte, Medici per l'Ambiente è ISDE Italia**, ricorda che, a proposito del rapporto tra ambiente e salute, esistono una serie di esperienze

che possono essere utili per sviluppare una riflessione sul tema della mobilità: la prima questione fondamentale è il fatto che il basso costo monetario di alcuni beni o servizi riconducibili all'ambiente, diminuisce la percezione del loro effettivo valore. Si può poi citare il caso dell'amianto che con il suo basso costo ha trovato larga diffusione e si è dimostrato nel tempo nocivo per la salute. La salute ha poco costo/valore fino a quando qualcosa non ne fa crescere il prezzo.

Si possono fare due esempi interessanti: il primo riguarda i telefoni cellulari e la salute di chi li utilizza. Nonostante la letteratura internazionale, si continua a tenere separato lo sviluppo di un campo tecnologico così fiorente dalla ricerca sui danni che l'uso dei telefoni cellulari può provocare alla salute è da riconsiderare per uno sviluppo maggiormente responsabile del settore. Il secondo riguarda la promozione e la tutela degli orti urbani, attività a basso costo ritenuta di scarso valore di cui si potrebbe fare invece tesoro, coltivando piante spontanee che un tempo erano di scarso valore, ma che sono diventate oggi preziose e a rischio di estinzione .

**Francesca Sartogo, Eurosolar Italia**, sottolinea che la mobilità è un problema urbanistico e per questo occorre parlare di qualità, di città, di ridisegno e ridefinizione della città. Un tempo le strade erano intese come mezzi di comunicazione, e la loro funzionalità era in stretta relazione con la qualità degli spostamenti e della mobilità. Prima dell'avvento delle automobili, esisteva un modo di vivere la città molto diverso da quello attuale. Con l'arrivo dell'auto, la città vecchia è stata aggredita da un mezzo non adatto ad essa e la città nuova è stata costruita sulla base delle esigenze del flusso di automobili. Le strade sono diventate sistemi di mobilità carrabile veloce, l'uomo viene sacrificato e le città diventano invivibili.

E' necessario un programma per la mobilità alternativa, più vicina alle esigenze dell'uomo, che razionalizzi per esempio le velocità delle automobili, distinguendo tra flussi a maggiore velocità ai margini dei quartieri per i servizi più straordinari e di emergenza, e flussi a bassa velocità interni ai quartieri, dedicate agli spostamenti quotidiani e compatibili con una vita normale dei cittadini. E' necessario quindi ripensare al disegno dei quartieri, e fare sì che essi dispongano localmente di tutti i servizi necessari e immediati. I flussi della mobilità alternativa inoltre devono rispondere a determinati criteri di qualità, come la protezione dal flusso veicolare e dall'inquinamento.

In 3 anni Eurosolar Italia ha prodotto ben 8 progetti sull'argomento. Per la Settimana ESS si potrebbe organizzare un convegno sul ruolo della mobilità nella costruzione di un nuovo disegno sostenibile della città e del territorio.

**Anna Teresa Rondinella, Federazione Italiana Club e Centri Unesco** interviene in rappresentanza della Presidente della Federazione Italiana Club e Centri Unesco. La Federazione presenterà per l'edizione 2010 della Settimana ESS, con tutti i Club Unesco che vi vorranno aderire (al momento hanno dato la loro adesione Toscana, Liguria, Puglia, Basilicata, Calabria, Umbria), un

progetto pilota per la definizione di strategie per la riduzione dell'impatto del traffico nelle aree di elevato valore ecologico e/o artistico, facendo leva sulla razionalizzazione dei flussi turistici, la realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali extra-urbani, la tutela degli ambienti naturali esposti a una mobilità non sostenibile. Inoltre tutti i Club delle Regioni citate avvieranno, di concerto con i Comuni, un esperimento di *car pooling*. Il progetto si rivolgerà agli enti regionali e locali, alle scuole, alle università e ai lavoratori. I vari Club aderenti si attiveranno per promuovere le iniziative previste dal progetto, a cui sarà data ampia risonanza tramite gli organi di informazione. Il tutto confluirà in un concorso di idee a livello nazionale e in un volume in cui saranno descritte le attività realizzate e sintetizzati i risultati conseguiti.

**Maurizio Lazzari, Club UNESCO del Vulture**, ricorda che il Club Unesco del Vulture nel 2009 ha promosso un bando di concorso per le scuole sul tema "Cittadini per un Patrimonio Sostenibile", collegato al tema ESS 2009. Il successo dell'iniziativa ha portato a estendere poi il bando agli studenti universitari.

E' intenzione del Club aderire alla Settimana ESS 2010 con un bando-concorso dedicato al tema della mobilità, proponendo una chiave di lettura calibrata sul rapporto tra la mobilità e la tutela delle aree naturali protette. L'obiettivo è la definizione di soluzioni progettuali ed idee per ridurre l'impatto del traffico nelle aree di elevato valore ecologico.

**Alessandro Ciambrone, Club UNESCO Castel Volturno e Club UNESCO Caserta** ricorda che per la Settimana di Educazione allo Sviluppo Sostenibile 2010 verrà proposto un progetto finanziato da una delle cinque borse di studio "UNESCO Vocations Patrimoine" nell'ambito del Master biennale in "World Heritage Management" dell'University of Dublin e declinato sul tema della mobilità, del turismo culturale e dello sviluppo sostenibile. Si propone di realizzare un network per la gestione dei siti UNESCO della Regione Campania, coinvolgendo i siti e i cinque "Sistemi Turistici Locali", costituiti, come previsto dalla Legge 135/2001, oltre agli altri principali beni artistici, storici ed ambientali del territorio, promuovendo le produzioni artigianali ed i prodotti agricoli, i percorsi enogastronomici, i servizi turistici ed i beni "immateriali" come tradizioni e riti locali, feste folkloristiche e popolari. La gestione coordinata e sinergica del network dei siti UNESCO e dei Sistemi Turistici Locali, consentirebbe di incrementare e ridistribuire i flussi turistici sul territorio, evitando eccessivi carichi antropici sulla fascia costiera, e favorendo lo sviluppo di economie locali legate al turismo culturale in località al momento poco valorizzate.

Il Club UNESCO di Caserta sta già avviando presso le collettività locali e le istituzioni pubbliche della provincia di Caserta una campagna di sensibilizzazione per l'individuazione delle più realistiche ed efficaci soluzioni al problema della mobilità dei turisti e dei residenti in una logica di sviluppo sostenibile.

**Giovanna Muschietti, Club UNESCO Siena**, propone di rilanciare l'iniziativa "un albero per ogni neonato", La Legge 113 del 1992, i cui principi sono anche in linea con UNICEF, prevede l'obbligo del Comune di residenza di piantare un albero per ogni neonato e impone alle Amministrazioni Comunali di trovare spazi nel verde esistente o in superfici nuove adatte ad accogliere le piantagioni arboree. A Siena, a San Gimignano e in altri comuni dell'area il sistema è in funzione fin da 1995. Il Club UNESCO ha fatto numerosi tentativi per riproporre l'iniziativa a livello nazionale. Purtroppo il decreto legge prevede azioni non attuabili. Trattandosi di un decreto, potrebbe essere in parte modificato in modo da rilanciare l'iniziativa.

**Alessio Papa, Associazione Falco Bojano** ricorda che l'associazione è impegnata nella tutela ambientale in Molise, soprattutto attraverso un'attività divulgativa presso le scuole. Si potrebbe pensare che, dato il piccolo numero di abitanti, il Molise sia una regione verde e sostenibile, ma purtroppo i dati di "Ecosistema Urbano" di Legambiente, dimostrano il contrario. Il tasso di motorizzazione è elevato (66 auto ogni 100 abitanti), il parco auto altamente inquinante, esistono pochissime piste ciclabili e le poche esistenti non sono funzionali alle esigenze di mobilità.

**Gianni Mattioli, Presidenza del Comitato Nazionale DESS**, chiude la quinta Riunione sottolineando l'importanza del Comitato Nazionale DESS quale sede di confronto stabile e strutturato. Arrivati a metà percorso del Decennio, auspica che uno dei suoi obiettivi, ovvero la costruzione di una vera e propria rete di rapporti tra tutti gli interlocutori ed i soggetti attivi nel DESS, sia perseguito con un sempre maggiore impegno. E' necessario per questo un rapporto orizzontale di scambio che consenta a tutte le migliori esperienze di essere valorizzate ed "esportate" nella rete secondo un approccio "a ragnatela", con il fine di incidere sempre più sui comportamenti virtuosi delle istituzioni e dei cittadini. Al riguardo tutti i componenti del Comitato Nazionale DESS sono invitati ad individuare e comunicare l'impatto che le proprie iniziative hanno avuto in questi cinque anni, sia sulle istituzioni con cui sono in rapporto sia sulle abitudini della società più in generale,.