

**ANPA**  
**Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente**

**Progetto per l'informatizzazione di una Banca  
Dati sulle Buone Pratiche di sostenibilità**

Dipartimento Strategie Integrate, promozione e comunicazione

Stagista: *Dott. Andrea Giuliani*

Tutor: *Arch. Daniela Santonico*

Sessione: *Novembre 1999 - Marzo 2000*

## **Parte prima**

### **Agenda XXI locale, progetto Banca Dati per le Buone Pratiche nel campo della sostenibilità ambientale: elaborazione dei criteri per la selezione delle Buone Pratiche**

Il progetto di ANPA per l'informatizzazione di una Banca Dati sulle Buone Pratiche di sostenibilità locale è finalizzato alla diffusione di sperimentazioni sul campo di Sviluppo Sostenibile e alla promozione dello stesso.

La Banca dati costituisce uno strumento di lavoro a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni, delle Associazioni ambientaliste, dei tecnici, dei consulenti ambientali e dei cittadini interessati a quanto di innovativo si sta facendo nel campo dello Sviluppo Sostenibile.

L'impegno di ANPA nella promozione e nella diffusione della Sostenibilità in Italia trova un ulteriore strumento nelle *"Linee Guida per le Agende XXI locali in Italia"*: un vero e proprio manuale a disposizione delle Amministrazioni Locali contenente indicazioni, suggerimenti e strumenti per il perseguimento della Sostenibilità locale, intesa come nuovo modo di gestire la *"Cosa Pubblica"* compatibilmente alle esigenze di tutela dell'ambiente e di salvaguardia delle risorse, prescindendo dalla qualificazione economico - sociale del settore nel quale si interviene (Ambiente, Agricoltura, Rifiuti, Trasporti, Assistenza, Cultura, ecc.).

Perseguire la sostenibilità a livello locale, presuppone, infatti, la definizione di idonee strategie, delineate caso per caso; ogni realtà è diversa per dimensione, cultura, risorse. E' necessario, quindi, definire degli strumenti che consentano a ciascuna di queste realtà di trovare una propria ed autonoma vocazione ambientale e dotarsi di mezzi adeguati a risolvere i problemi specifici del proprio contesto (nota 1). L'Agenda 21 sottoscritta a Rio de Janeiro nel 1992, proprio in considerazione delle peculiarità di ogni singola comunità, invita le autorità locali di tutto il mondo a dotarsi di una propria Agenda 21 (locale) (nota 2).

In tal senso, *"Banca Dati"* e *"Linee Guida"* costituiscono due cardini di riferimento sui quali poggia il ruolo istituzionale di ANPA nell'attività di salvaguardia e protezione dell'ambiente.

Il "progetto di informatizzazione della Banca Dati" fa seguito al "Progetto per la creazione di una Banca Dati sulle buone pratiche per la sostenibilità locale in Italia" realizzato da ANPA nel luglio 1999 con il supporto scientifico di Ambiente Italia - Istituto di Ricerche. Nel presente lavoro sono contenute le prime verifiche e gli approfondimenti necessari per valutare l'effettiva realizzabilità del progetto.

L'obiettivo che si pone il progetto "Banca Dati" è di fornire informazioni alle Amministrazioni, ai funzionari pubblici, ma anche alle associazioni ambientaliste, ai consulenti e ai tecnici ambientali su quanto altri soggetti abbiano fatto o stiano facendo di innovativo in questo campo. La scelta di adottare il termine "buone pratiche", piuttosto che "migliori pratiche" permette, nella fase iniziale del progetto, di mantenere un orizzonte più ampio con l'obiettivo di individuare successivamente i criteri di valutazione di che cosa si intende per "migliore".

Per Buona Pratica si intende un'azione che consente ad un Comune, o ad una qualsiasi Amministrazione Locale e, comunque, ad una comunità, di muoversi verso la *sostenibilità*, intesa come fattore essenziale di sviluppo in grado di rispondere "...alle necessità del presente, senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie" (nota 3).

<sup>1</sup> ANPA - Ambiente Italia: *"Linee guida per le Agende 21 locali in Italia"*, 1999 (in corso di stampa)

<sup>2</sup> Agenda 21, Cap. 28, 1992 *"Ogni autorità locale dovrebbe dialogare con i cittadini, le organizzazioni locali e le imprese private ed adottare una propria Agenda 21 locale. Attraverso la costruzione del consenso, le autorità locali dovrebbero apprendere ed acquisire dalla comunità locale e dal settore industriale, le informazioni necessarie per formulare le migliori strategie"*.

<sup>3</sup> Rapporto Bruntland - UNCED, 1987; cfr. ANPA - Ambiente Italia: *"Lingua guida per le Agende 21 locali in Italia"*, cit.

Il disegno della Banca Dati si fonda principalmente sull'esempio delle esperienze internazionali, dato che in Italia un approccio significativo è presente solo in qualche raro caso; l'esperienza italiana più rilevante è rappresentata dal sito **OPERA**, Osservatorio delle Politiche Eco - sostenibili Realmente Attuate avviata dal Comune di Ferrara e da Legambiente. Vista l'importanza che questo sito riveste a livello nazionale, ANPA ha chiesto l'autorizzazione al Comune di Ferrara, con l'obiettivo di valorizzare e portare avanti l'esperienza già iniziata, di potere utilizzare i casi già censiti da OPERA nella Banca Dati nazionale che si sta realizzando. Il modello di riferimento adottato è quello della Direzione Generale XI della Comunità Europea: in questo modo la Banca Dati italiana oltre ad essere un referente può diventare lo strumento per trasferire nella rete della DGXI, utilizzando un'apposita scheda - tipo adattata e tradotta, una selezione delle migliori "buone pratiche" italiane.

Ai fini della catalogazione e del successivo inserimento nella Banca Dati, le Amministrazioni locali interessate a divulgare i propri interventi nel campo della sostenibilità, dovranno far pervenire (direttamente o attraverso l'ausilio delle Agenzie Regionali) al referente ANPA per la Banca dati una scheda sintetica del progetto. Qualora questo risulti di particolare interesse, ANPA richiederà l'intero materiale illustrativo dell'iniziativa e lo sottoporà all'esame di un comitato di tecnici che, sulla base di indicatori e *checklists* determinati utilizzando dei criteri di sostenibilità, ne verificherà l'effettiva bontà al fine di inserirla tra le Buone pratiche e quindi nella Banca Dati.

Il Gruppo di lavoro che ha il compito di selezionare le Buone Pratiche è composto da membri del Comitato tecnico - scientifico di ANPA scelti in base a criteri di competenze per ciascun settore di intervento (Rifiuti, Trasporti, Energia, ecc.), da rappresentanti del Coordinamento nazionale Agende 21 locali (nota 4), da componenti del Ministero dell'ambiente (Servizio V.I.A.), da componenti dell'ANCI e da rappresentanti dell'Istituto di ricerca Ambiente Italia.

Il lavoro di questo gruppo è finalizzato, oltre alla selezione delle Pratiche, anche al continuo aggiornamento della Banca Dati, visto il carattere tipicamente "dinamico" del concetto di sostenibilità che implica la necessità di aggiornare periodicamente gli strumenti disponibili per la sua attuazione.

Pertanto, si pongono alcune riflessioni sulle modalità per il mantenimento, l'adeguamento e l'aggiornamento della Banca Dati.

## **GESTIONE DELLA BANCA DATI**

Attualmente l'ANPA non dispone di un sito WEB istituzionale dove troverebbe una giusta collocazione la banca dati delle *Buone Pratiche*.

A questo si deve aggiungere il fatto che l'ANPA utilizza per i collegamenti telematici la rete GARR (rete per l'università e la ricerca scientifica) attraverso una connessione fisica rappresentata da una linea dedicata a 64 Kbs, che risulta già inadeguata per il traffico generato dall'ANPA ed ampiamente insufficiente per supportare un Server Web.

Inoltre per legge l'Agenzia sarà obbligata ad utilizzare, non appena questa sarà disponibile, la Rete Unitaria della Pubblica Amministrazione (RUPA) in alternativa al GARR. Purtroppo la RUPA non sarà operativa in tempi brevi e nemmeno si intravedono soluzioni nell'immediato.

In attesa di una soluzione che soddisfi le esigenze di connettività complessive dell'Agenzia, l'unica strada percorribile è quella di ricorrere a servizi esterni che assicurino la connettività necessaria per questo progetto.

E' da sottolineare che il successo e l'efficacia di un sito WEB dipendono oltre che, ovviamente, dal conte

nuto e dalla sua *visibilità* dalla facilità di accesso e di uso da parte degli utenti. E' indispensabile quindi che, oltre a mettere in atto tutti quegli accorgimenti progettuali necessari per realizzare delle pagine *leggere*, amichevoli e di facile utilizzo, si assicurino anche adeguati servizi di connessione telematica.

Le soluzioni percorribili sono due: la prima è quella di acquistare una linea privata commerciale per la connessione esterna dell'agenzia ed installare il server WEB in ANPA, la seconda è quella di utilizzare i servizi offerti da provider esterni. L'utilizzo di una linea privata commerciale, anche se preferibile per una soluzione complessiva, comporterebbe dei costi sicuramente troppo elevati in questa fase (almeno 100 milioni/anno) e delle soluzioni organizzative (personale di supporto interno ed attrezzature) non facilmente percorribili nell'immediato.

Per queste ragioni ci si pone l'obiettivo di sviluppare un sito WEB per la diffusione della banca dati, che temporaneamente risieda su un server esterno dedicato, gestito da un Provider (ad esempio, quello a cui si appoggia il SINA).

Avendo l'ANPA già registrato il proprio dominio (anpa.it) il sito da realizzare potrà assumere un nome coerente con questo (ad esempio: [www.acronimoprogetto.anpa.it](http://www.acronimoprogetto.anpa.it)).

Il sito sarà sviluppato con strumenti standard e sarà trasferito all'interno di quello ANPA non appena questo sarà disponibile.

### ***L'aggiornamento della Banca Dati***

E' necessario istituire un gruppo di lavoro che si occupi della manutenzione della banca dati, per garantire inizialmente l'inserimento dei casi e il loro continuo rinnovamento.

### ***Il monitoraggio nel tempo dei casi inseriti***

"Le buone pratiche" iniziali si andranno sicuramente evolvendo nel tempo, sarà quindi opportuno eliminare i casi "obsoleti" e lasciare spazio a quelli più nuovi.

Particolare attenzione dovrà anche essere posta al monitoraggio dei casi inseriti nella Banca Dati per controllare che le caratteristiche qualitative iniziali, per le quali il progetto è stato prescelto, non subiscano modifiche peggiorative.

### ***La verifica e il miglioramento dei criteri adottati***

I criteri adottati per la selezione dei casi con il tempo potranno essere migliorati, aggiornati e affinati. Tutto ciò in direzione di una scelta di casi che tenda verso la selezione non più delle "buone pratiche", ma verso le "migliori".

## **"GeLSO": STATO DELL'ARTE**

A) E' stato individuato l'acronimo della Banca Dati in GeLSO - Gestione Locale per la Sostenibilità ambientale e il logo che lo rappresenta.

B) La struttura della Banca Dati è così suddivisa:

1. Home Page contenente un *abstract* descrittivo della B.D., *Links* con OPERA., ICLEI, Agenzia Europea per l'ambiente e altri soggetti specificati al punto 7, logo del Dipartimento, strumenti di visualizzazione, consultazione e utilizzo della B.D., riferimenti ANPA.

2. Pagine dedicate alla descrizione della B.D. contenente un rinvio al significato di "Buone Pratiche" e di

“sostenibilità locale”.

3. Pagina dedicata alla descrizione del significato di “Buone Pratiche” e di “sostenibilità locale”.
4. Pagina contenente i requisiti di sostenibilità per la selezione delle buone pratiche.
5. Pagina contenente una bibliografia e dei siti - web consultati per la redazione dei requisiti di sostenibilità ambientale.
6. Pagina contenente le modalità per l’inserimento di nuovi progetti (Scheda di adesione in linea o Schema di riferimento).
7. Schema di riferimento (Doc. Word 6.0).
8. Scheda in linea.
9. Pagina dedicata ai link di siti Web di: Istituzioni Pubbliche, ARPA/APPA, Associazioni ambientaliste, Diritto ambientale, altre Banche dati.
10. Pagina dedicata ai collegamenti con i siti delle Istituzioni pubbliche.
11. Pagina dedicata ai collegamenti di altre Banche dati.
12. NEWS dedicate a problematiche ambientali.
13. Novità ANPA.

C) Sono stati inseriti, a titolo dimostrativo, alcuni esempi di Buone Pratiche, per verificare l’efficace funzionamento dell’intero sistema con risultati positivi.

D) Sono stati elaborati i criteri per la selezione delle Buone Pratiche.

## **INDIVIDUAZIONE DELLE SUCCESSIVE AZIONI NECESSARIE ALL’AVVIAMENTO DELLA BANCA DATI GeLSO**

### ***1) PROVIDER***

Occorre avviare le procedure relative all’affidamento ad un Provider della gestione (provvisoria) del sito Web della Banca Dati “GeLSO”, in attesa del completamento e dell’entrata in funzione del sito ANPA, una licitazione privata o apposito bando di gara.

Al Provider potrebbe essere anche affidato il compito di curare la veste grafica del sito.

### ***2) GRUPPO DI LAVORO***

ANPA ha elaborato i criteri di selezione delle Buone Pratiche.

Occorre discuterne con le Agenzie regionali e provinciali e istituire il Comitato dei garanti che validerà tali criteri.

Questo Comitato potrebbe essere composto da soggetti scelti in rappresentanza dei seguenti Enti e Amministrazioni:

- a) Ministero dell'Ambiente
- b) ANCI
- c) Coordinamento Nazionale Agende XXI locali
- d) Istituto Ambiente Italia
- e) ANPA - Comitato tecnico-scientifico

### **3) COINVOLGIMENTO ARPA/APPA**

E' necessario comunicare alle Agenzie lo stato dell'arte di GeLSO e attivarle per il reperimento del materiale da inserire nella Banca Dati presso gli Enti Locali.

### **4) PROMOZIONE BANCA DATI**

Occorre attivare dei canali di promozione a livello nazionale (e non solo) della Banca di GeLSO utilizzando la rete di posta elettronica di tutti i soggetti potenzialmente interessati, l'inserimento del sito nei principali motori di ricerca, nonché attraverso la comunicazione diretta svolta in occasione di convegni, conferenze, riunioni, ecc.

### **5) MANTENIMENTO BANCA DATI**

In funzione dello stanziamento di un budget mirato al mantenimento della B.D., è necessario, ora, individuare le risorse umane da preporre a tale compito (referenti ANPA per la Banca Dati).

### **Requisiti di Sostenibilità per la selezione delle buone pratiche**

#### ***Buone Pratiche***

Durante la fase di selezione di Buone Pratiche è necessario verificare la rispondenza dei casi da analizzare ad alcuni "Requisiti generali di sostenibilità" e quindi:

1. che il progetto in esame sia già avviato (o, quantomeno, finanziato);
2. sia facilmente esportabile e ripetibile in altre realtà locali;
3. sia coerente con gli obiettivi di qualità e *target* adottati in ambito nazionale e internazionale (espresso rinvio a trattati o documenti ufficiali sullo sviluppo sostenibile - a livello nazionale e locale - : Agenda 21, Carta di Aalborg, Carta di Ferrara, ecc.).

Dopo aver constatato la sussistenza di questi "Requisiti generali di sostenibilità", deve essere verificata la riconducibilità delle Pratiche ad alcuni "Requisiti specifici" che caratterizzano ciascun settore di intervento (Trasporti, Industria, Rifiuti, ecc.).

#### ***Sostenibilità***

La nozione di *sviluppo sostenibile* sancita dalla Conferenza di Rio, individua un modello di sviluppo in grado di rispondere "...alle necessità del presente, senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare le proprie".

Il concetto di sostenibilità può essere inquadrato attraverso tre categorie principali: ambiente, economia,

società. Queste individuano tre obiettivi fondamentali:

- Arrestare il degrado ambientale;
- Impedire l'impoverimento delle generazioni future:
- Migliorare la qualità della vita e l'equità tra le attuali generazioni.

Il raggiungimento di questi obiettivi richiede la definizione di un modello di sviluppo secondo criteri ambientali, sociali ed economici.

Nell'ambito di ciascun settore è possibile distinguere fra requisiti specifici di primo livello e requisiti specifici di secondo livello, secondo lo schema che segue.

## **Requisiti Ambientali**

Vengono presi in considerazione otto settori prioritari di intervento ai quali ricondurre le diverse tipologie di progetti di sostenibilità da esaminare.

I settori presi in esame sono: Agricoltura, Ambiente, Edilizia e Urbanistica, Energia, Industria, Rifiuti, Trasporti, Turismo.

Alcuni di questi sono espressamente previsti dall'ultima versione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile che ha recepito quelli contenuti nel V Programma d'Azione della Comunità Europea (Agricoltura, Energia, Industria, Trasporti e Turismo), gli altri (Ambiente, Edilizia e Urbanistica e Rifiuti), risultano essenziali per definire i caratteri generali delle differenti tipologie di intervento nel campo della sostenibilità ambientale.

### **AGRICOLTURA**

I principali aspetti di rilievo ambientale relativi al settore dell'agricoltura sono riconducibili alle seguenti problematiche: Diminuzione della Superficie Agraria Utilizzata (SAU) in favore di insediamenti industriali o civili e di infrastrutture; Intensivizzazione e specializzazione con i connessi problemi di inquinamento, degrado del suolo, erosione e mutamento del paesaggio; Inquinamento derivato da attività extra - agricole; Abbandono delle attività agricole in aree marginali o comunque meno produttive.

#### **I livello:**

1. Arrestare il processo di diminuzione della superficie agraria utilizzata in favore di insediamenti industriali o civili e di infrastrutture.
2. Arrestare l'erosione e il mutamento del paesaggio
3. Promuovere e incentivare i processi di agricoltura biologica
4. Promuovere l'agricoltura e lo sviluppo rurale locali
5. Risparmiare le risorse idriche
6. Tutelare la biodiversità

#### **II livello:**

1. Conservare la morfologia e le proprietà del terreno
2. Ripristinare le aree agricole in disuso
3. Gestire in modo ecologicamente razionale le biotecnologie
4. Incentivare l'allevamento di specie animali locali in via di estinzione
5. Mettere al bando i prodotti transgenici
6. Ridurre e razionalizzare l'impiego di potenziali inquinanti (pesticidi), fertilizzanti, ecc.).
7. Utilizzare con metodi agronomici alcune categorie di rifiuti nei limiti consentiti

## **EDILIZIA E URBANISTICA**

### **I livello:**

1. Promuovere una pianificazione ambientale integrata
2. Promuovere programmi di intervento finalizzati alla riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico
3. Sviluppare reti di infrastrutture varie a basso impatto ambientale.

### **II livello:**

1. Incentivare l'ammodernamento e il completamento delle reti di distribuzione idrica
2. Pianificare, attraverso procedure partecipate, i modelli di sviluppo urbano
3. Promuovere la creazione e rispetto Reti Ecologiche
4. Recuperare le aree degradate e i centri storici
5. Utilizzare materiali e tecnologie eco-bio-compatibili

## **ENERGIA**

Al ritmo di sviluppo attuale, il sistema energetico si presenta come lontano dalla sostenibilità, soprattutto da due punti di vista: le risorse accertate di idrocarburi sembrano sufficienti a coprire la domanda per un periodo non superiore a 50 anni; la combustione di energie fossili immette nell'atmosfera quantità di inquinanti che danneggiano la salute delle persone, la biosfera e il clima globale. La situazione è aggravata sia dall'estensione mondiale del fenomeno che dalla pervasività del fattore energia in ogni attività economica e umana.

### **I livello:**

1. Incrementare l'uso di fonti d'energia rinnovabili
2. Ridurre l'uso delle materie prime non rinnovabili



3. Ridurre le emissioni dei gas serra nell'atmosfera
4. Risparmiare le fonti energetiche non rinnovabili

### **II livello:**

1. innovare i processi produttivi (tecnologie innovative)
2. Produrre energia dai rifiuti
3. Incentivare l'uso di fonti di energia pulita (impianti eolici, pannelli fotovoltaici, ecc.).

## **INDUSTRIA**

Per il settore dell'Industria si possono individuare alcuni obiettivi fondamentali: Ridurre i consumi di risorse naturali (materie prime, acqua, combustibili); Limitare le emissioni di gas serra, di sostanze che provocano la riduzione della fascia di ozono e di sostanze acide; Ridurre i pericoli per l'ecosistema, la salute umana e la qualità della vita derivanti dalle emissioni in atmosfera, nelle acque e nel suolo di sostanze cancerogene nei cicli di produzione e nei prodotti; Ridurre la produzione e la pericolosità dei rifiuti attraverso l'adozione e lo sviluppo di tecnologie pulite.

### **I livello:**

1. Ridurre l'uso di materie prime
2. Ridurre le emissioni degli inquinanti (aria, acqua, suolo)
3. Perseguire elevati standard di qualità ambientale nell'ambito dei processi produttivi

### **II livello:**

1. Predisporre l'attività di formazione sulla certificazione ambientale
2. Pianificare, attraverso formule di partecipazione, i modelli di sviluppo
3. Promuovere e diffondere prodotti eco-compatibili
4. Recuperare le aree industriali e i siti contaminati
5. Sviluppare tecnologie a ridotto impatto ambientale
6. Promuovere la realizzazione di prodotti a ridotto impatto ambientale.

## **RIFIUTI**

I principi fondamentali di carattere generale ai quali fare riferimento in materia di sviluppo sostenibile, sono: Evitare ogni danno e pericolo per la salute, garantendo incolumità e sicurezza per la collettività; Garantire il rispetto delle esigenze igienico-sanitarie, evitando rischi di contaminazione dell'acqua, del suolo, e del sottosuolo; Salvaguardare fauna e flora rispettando le esigenze di pianificazione economica e territoriale; Promuovere, in base a criteri di economicità ed efficienza sistemi complessi finalizzati a riciclare rifiuti, recuperando, riutilizzando materiali ed energia; Favorire sistemi tesi a limitare la produzione dei rifiuti.

### **I livello:**

1. Ridurre la quantità dei rifiuti prodotti
2. Avviare forme di raccolta differenziata e riciclaggio dei rifiuti
3. Ridurre la pericolosità dei rifiuti prodotti

### **II livello:**

1. Aumentare la quantità di energia prodotta dai rifiuti
2. Attivare forme di gestione ecologicamente razionale dei rifiuti pericolosi
3. Attivare forme di gestione ecologicamente razionale dei rifiuti radioattivi
4. Attivare forme di gestione ecologicamente razionale delle sostanze chimiche tossiche
5. Limitare la quantità e la pericolosità dei rifiuti
6. Recuperare materiali ed energia dai rifiuti

## **TERRITORIO**

### **I livello:**

1. Combattere i cambiamenti climatici, la desertificazione e la siccità
2. Promuovere un approccio integrato alla pianificazione e all'organizzazione dei suoli
3. Tutelare gli ecosistemi fragili
4. Tutelare la qualità delle acque, del suolo, dell'atmosfera

### **II livello:**

1. Controllare l'uso delle risorse naturali non rinnovabili
2. Incrementare la superficie del territorio sottoposto a protezione (Parchi e riserve naturali)
3. Gestire in modo partecipativo le aree protette
4. Migliorare l'accesso alle informazioni e ai dati ambientali
5. Promuovere sistemi integrati di monitoraggio ambientale
6. Proteggere gli ambienti montani
7. Proteggere i mari e le zone costiere
8. Proteggere la qualità delle acque dolci
9. Razionalizzare la gestione e lo sfruttamento delle risorse idriche

10. Razionalizzare lo smaltimento delle acque reflue e di tutti gli scarichi
11. Riqualificazione paesaggistica delle aree degradate.
12. Tutelare e incrementare le biodiversità marine e floro-faunistiche
13. Tutelare il patrimonio storico-artistico

## **TRASPORTI**

Sono stati individuati i seguenti obiettivi prioritari: Ridurre i consumi energetici e le emissioni di gas serra; Ridurre l'inquinamento urbano e gli effetti del traffico sulla salute; Ridurre il numero e la gravità degli incidenti; Limitare l'impatto sul territorio delle attività di trasporto; Incrementare l'efficacia funzionale dell'offerta di trasporto in relazione alle esigenze della domanda; Aumentare l'accessibilità per le categorie deboli (portatori di handicap, anziani, bambini).

### **I livello:**

1. Contenere l'uso del mezzo privato motorizzato
2. Razionalizzare gli strumenti normativi istituzionali per il riequilibrio dei trasporti
3. Ridurre la concentrazione degli inquinanti nelle aree urbane
4. Ridurre la necessità di mobilità

### **II livello:**

1. Incrementare l'offerta di trasporto collettivo
2. Incrementare il trasporto su ferro
3. Incrementare la viabilità ciclo-pedonale

## **TURISMO**

Costituendo l'ambiente la materia prima dell'industria turistica e, allo stesso tempo, essendo il turismo uno dei principali strumenti che l'ambiente ha per valorizzare le proprie risorse, ne consegue che, accanto ad obiettivi specifici di settore, deve essere perseguito quello di una maggiore integrazione tra le varie strategie che compongono il quadro di governo del territorio e delle sue risorse (trasporti e viabilità, smaltimento dei rifiuti, lotta all'inquinamento delle acque, dell'atmosfera, del suolo e da rumore, tutela del paesaggio, gestione delle aree protette, ecc.) e le politiche del turismo.

### **I livello:**

1. Integrare le strategie di governo del territorio e delle sue risorse (trasporti, viabilità, rifiuti, tutela del paesaggio, pianificazione territoriale, ecc.)
2. Integrare le iniziative di sviluppo turistico con le caratteristiche e i valori paesaggistici
3. Tutelare le biodiversità
4. Monitorare le aree più e meno fragili al fine di fronteggiare l'aumento della richiesta di fruizione di questi ambienti

## **II livello:**

1. Incentivare iniziative volte alla diversificazione dell'offerta turistica, alla redistribuzione dei flussi ed alla valorizzazione delle aree meno fragili
2. Tutelare e promuovere il patrimonio storico-culturale
3. Perseguire elevati standard di qualità ambientale nell'ambito della gestione dei servizi turistici

### **Requisiti Sociali**

1. Contribuire al riequilibrio delle dinamiche demografiche
2. Creare posti di lavoro per le popolazioni locali
3. Formazione e sensibilizzazione alle problematiche sulla sostenibilità ambientale
4. Garantire la presenza di luoghi e infrastrutture per il tempo libero
5. Promuovere indirizzi e politiche di giustizia sociale
6. Perseguire l'integrazione e l'uguaglianza sociale
7. Combattere i fenomeni di criminalità ambientale (ecomafia)
8. Mettere in opera gli accordi internazionali ratificati
9. Migliorare i livelli qualitativi nell'assistenza socio-sanitaria
10. Migliorare i servizi scolastici ed educativi
11. Promuovere iniziative a favore delle popolazioni dei Paesi sottosviluppati
12. Promuovere l'educazione ambientale
13. Promuovere la partecipazione nell'azione locale
14. Proteggere e promuovere la salute pubblica
15. Ridurre i fattori che incidono negativamente sulla salute (povertà, alimentazione, inquinamento, ecc.)
16. Ridurre i rischi derivanti da fenomeni di criminalità
17. Ridurre la diffusione della povertà
18. Sviluppare la partecipazione pubblica ai programmi di pianificazione
19. Tutelare e promuovere le tradizioni e i valori storico-culturali locali

### **Requisiti Economici**

1. Creare posti di lavoro per le popolazioni locali
2. Definire meccanismi di contabilità ambientale all'interno delle Pubbliche Amministrazioni

3. Integrazione fra l'Economia e le problematiche ambientali
4. Integrazione tra produzione e consumo locale
5. Promuovere iniziative a favore delle popolazioni dei Paesi sottosviluppati
6. Promuovere procedure partecipate nell'elaborazione delle politiche economiche
7. Ridurre la diffusione della povertà
8. Promuovere la contabilità ambientale d'impresa.

## **REQUISITI DI SOSTENIBILITA' PER LA SELEZIONE DELLE BUONE PRATICHE**

### **Bibliografia**

AA.VV.: *Proposta per un sistema integrato di indicatori sull'ambiente urbano e per un centro nazionale di monitoraggio*, in Atti della Conferenza nazionale Energia e Ambiente, Roma, 25-28 novembre 1998.

Ambiente Italia - ANPA: *Progetto per la creazione di una banca dati sulle buone pratiche per la sostenibilità locale in Italia*, Ambiente Italia, 1999.

Ambiente Italia - Comune di Torino: *Agenda XXI - Rapporto sullo stato dell'ambiente e sulla sostenibilità della città di Torino*, Ambiente Italia, 1999.

Ambiente Italia - Legambiente: *Ambiente Italia 2000; rapporto sullo stato del Paese*, Edizione Ambiente, 1999.

ANPA - Ambiente Italia: *Linee guida per le Agende 21 locali*, novembre 1999 (in corso di stampa).

ARPAT: *Sui sentieri della sostenibilità; materiali di formazione per la sperimentazione delle Agende 21 in Toscana*, Cedif - ARPAT, 1999.

ARPAT: *Verso un'Agenda 21 per la Toscana*, Cedif - ARPAT, 1998.

Berrini M., Bianchi D., Zambrini M.: *Sustainability indicators at local and urban scale; relevance, experiences in Italy, products of interest and themes for discussion*, Ambiente Italia, 1999.

Colagrossi M., Mascolo R.A.: *Atti del seminario di confronto e formazione sulle Agende 21 locali per il sistema nazionale delle Agenzie per la protezione dell'ambiente*, Roma, marzo 1999.

Comune di Roma: *Relazione sullo stato dell'ambiente a Roma - anno 1997*, Maggioli editore, 1997.

Delibera CIPE 28 dicembre 1993: *Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile in attuazione dell'Agenda XXI*, G.U. n. 37/1994.

DG XI: *Per uno sviluppo durevole e sostenibile*, Commissione Europea, 1997.

ICLEI (International Council for Local Environmental Initiatives): *Guida europea all'Agenda 21 locale*, Fondazione Lombardia per l'Ambiente, maggio 1999.

Mascolo R.A., Musmeci F., Soprano P.: *La risposta nazionale alle raccomandazioni dell'OCSE*, Mini-

stero dell'ambiente - ENEA, 1999.

Marchettini N., Tiezzi E.: *Che cos'è lo sviluppo sostenibile? Le basi scientifiche della sostenibilità e i guasti del pensiero unico*, Dnonzelli editore, Roma, maggio 1999.

Ministero dell'ambiente: *Linee guida per la valutazione ambientale strategica (Vas)*, suppl. al mensile del Ministero dell'ambiente "l'ambiente informa", n. 9/1999.

Ministero dell'ambiente, ENEA, ICRAM: *Principali convenzioni internazionali e strumenti multilaterali di collaborazione nella regione mediterranea. Atti*, Roma, 21 giugno 1999.

Ministero dell'ambiente - Servizio V.I.A.: *Relazione sullo stato dell'ambiente*, Ist. Poligrafico e Zecca dello Stato, 1997.

Sancassiani W.: *Agenda 21 Locale in Italia, 1999; seconda indagine sullo stato di attuazione - Campagna Europea Citta Sostenibili*, ICLEI - Min. Ambiente, 1999.

Spangenberg J.H.: *Indicators for sustainable development*, Background paper for the symposium on "Environment, Energy, Economy: a sustainable future", Rome, October 12<sup>th</sup>, 1998.

#### **SITI WEB:**

<http://www.iclei.org/europe/larem>

<http://cities21.com/europractices>

<http://inforegio.org/urban/upp>

<http://europe.eu.int/comm/pacts>

<http://eave.de/winuwd/default.htm>

<http://www.eltis.org>

<http://europe.eu.it/comm/life/envir/databse.htm>

<http://www.bestpractices.org>

<http://www.unep.org>

<http://www.un.org/esa/>

<http://wwwamb.casaccia.enea.it/pnss>

<http://www.globeint.org/europe/aarhus>

## **Esempi di attuazione dello Sviluppo sostenibile:** **La mobilità ciclabile**

Dopo aver esaminato nella prima parte alcuni canali di promozione e divulgazione della “sostenibilità ambientale” in Italia, proviamo ad individuare quali strumenti concreti esistono a disposizione delle Pubbliche Amministrazioni per realizzare progetti e politiche “sostenibili”.

Questo tentativo costituisce un presupposto essenziale per dimostrare la possibilità di applicare sul campo gli intenti e i propositi contenuti nell’Agenda 21 e in tutti gli altri documenti, accordi, trattati che hanno per oggetto la sostenibilità ambientale senza che rimangano lettera morta.

Il “*Piano nazionale per lo sviluppo sostenibile*” approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con Deliberazione 28/12/93 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 47 del 26/2/1994, recependo le direttive contenute nel V Programma d’Azione della Comunità Europea, definisce alcuni settori produttivi tradizionali (Energia, Industria, Agricoltura, Trasporti, ecc) come quelli che rispecchiano le principali preoccupazioni riguardo all’urgenza degli interventi da attuare al fine di integrarli con le esigenze di tutela dell’ambiente e di salvaguardia delle risorse.

Per quanto riguarda il settore dei **trasporti**, ad esempio, il *Piano* recepisce gli indirizzi fissati nell’Agenda 21 e individua alcuni obiettivi prioritari di sostenibilità:

1. ridurre le emissioni totali inquinanti;
2. ridurre la necessità di mobilità;
3. incrementare l’offerta di trasporto collettivo;
4. contenere l’uso del mezzo privato motorizzato;
5. razionalizzare gli strumenti normativi istituzionali per il riequilibrio dei trasporti.

Una strada per il perseguimento di tali obiettivi da parte delle Amministrazioni Locali passa senza dubbio attraverso la progettazione e la realizzazione di infrastrutture idonee alla **mobilità ciclo-pedonale**, tanto più che lo stesso *Piano* sottolinea il bisogno di “...realizzare reti di piste ciclabili urbane ed extraurbane”. E’ lecito chiedersi quali mezzi esistano a disposizione delle suddette amministrazioni per la realizzazione di tali infrastrutture al fine di adempiere agli obiettivi dello sviluppo sostenibile contenuti nell’Agenda 21 e realizzabili tramite la creazione di Agende 21 locali, come previsto dal documento sottoscritto a Rio de Janeiro nel 1992 (vd. pag. 1).

### **Strumenti per gli interventi nel campo della Mobilità ciclabile**

La realizzazione di infrastrutture per la mobilità ciclabile dovrebbe essere funzionalmente collegata alla diffusione del concetto dell’uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano quotidiano alternativo all’automobile e non solo come occasione di svago.

Tale concezione ha cominciato a diffondersi in Italia sul finire degli anni ‘80, quando, sulla spinta delle trasformazioni in corso in alcuni Paesi europei (Germania, Olanda, Danimarca), si sono formate le prime associazioni di cittadini che hanno iniziato a diffondere il concetto di “Città ciclabile” e a richiedere alle Amministrazioni locali la realizzazione di percorsi ciclabili.

Negli ultimi dieci anni, il concetto di programmazione e pianificazione ciclabile è rimasto molto spesso a livello ideale e soltanto in qualche rara occasione si è trasformato in progetti esecutivi.

Ma anche questi casi si sono spesso rivelati al di fuori di qualsiasi strategia mirante a risolvere i gravi problemi derivanti dalla mobilità nelle aree urbane.

Infatti, raramente gli interventi effettuati si inseriscono in una “rete” di piste ciclabili alternativa alla rete viaria esistente per gli altri mezzi e questi itinerari, molto spesso frammentati, discontinui e realizzati con soluzioni tecniche non sempre ideali, sono rimasti strisce deserte ed investimenti di denaro pubblico che non hanno dato i risultati desiderati.

In questo contesto così caotico, si distinguono solo poche Amministrazioni locali che per effetto di una consolidata cultura della mobilità ciclabile da un lato e dalla disponibilità di strumenti di pianificazione e progettazione dall’altro, hanno attivato, o stanno attivando porzioni di reti ciclabili significative per dimensioni e utilizzo.

### **L’esempio di Ferrara: la legge n. 366/98 “legge Galletti”**

Tra le Amministrazioni che hanno raggiunto elevati *standard* di qualità nell’ambito della realizzazione delle infrastrutture per la mobilità ciclabile, un ruolo fondamentale lo ricopre il Comune di Ferrara che tra i primi si è dotato di una propria Agenda 21 locale impegnandosi, in tal modo, a perseguire obiettivi di sostenibilità, soprattutto nel settore della mobilità.

Proviamo ad analizzare quali iniziative e quali strumenti sono stati posti in essere dall’amministrazione comunale di Ferrara per realizzare una delle più imponenti reti di percorsi ciclabili di tutto il territorio nazionale e che la pone a livello dei più elevati *standard* europei in materia di mobilità ciclabile e di mobilità sostenibile in genere.

Come tutte le pubbliche amministrazioni che improntano il loro operato al “principio di legalità” secondo il dettato costituzionale, anche il Comune di Ferrara ha subordinato i propri interventi nel campo della mobilità ciclabile, come mezzo per il perseguimento di una mobilità sostenibile alle opportunità e agli strumenti che gli sono stati forniti dal legislatore integrandoli ad una qualificata attività di pianificazione e progettazione.

Prendiamo come punto di partenza il recepimento da parte del legislatore nazionale degli indirizzi di sostenibilità dell’Agenda 21 contenuti nel *Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile* e pubblicati nella Gazzetta Ufficiale (vd. sopra) e osserviamo la disponibilità normativa in tema di mobilità sostenibile.

La legge 19 ottobre 1998, n. 366 recante “Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica” è finalizzata alla valorizzazione ed allo sviluppo della mobilità ciclistica (art. 1) (nota 5).

La presente legge costituisce, presso il Ministero dei Trasporti e della navigazione, un “...fondo per il finanziamento degli interventi della mobilità ciclistica” a disposizione di quelle Regioni che abbiano redatto i piani regionali di riparto (fra i Comuni ricompresi nel loro territorio) dei finanziamenti per gli interventi a favore della mobilità ciclistica.

Tali interventi attengono:

1. alla realizzazione di reti di piste ciclabili e ciclo-pedonali; di ponti e sottopassaggi ciclabili; di dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico negli incroci con il traffico motorizzato;
2. alla costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi e custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette;
3. alla messa in opera di segnaletica specializzata per il traffico ciclistico;
4. alla realizzazione di infrastrutture atte a realizzare l’intermodalità tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico;
5. alla redazione di cartografia specializzata, di cartelli segnaletici di itinerari ciclabili; attivazione, presso gli enti per il turismo, di servizi di informazione per ciclo-turisti;
6. alla realizzazione di conferenze ed altre attività culturali ed educative finalizzate alla promozione della conversione del trasporto motorizzato in trasporto ciclistico;
7. alla progettazione e alla realizzazione di itinerari ciclabili turistici e delle infrastrutture ad essi connesse (è previsto che tali progetti possano accedere al cofinanziamento dei fondi strutturali dell’UE);



8. alla realizzazione di intese con le Ferrovie dello Stato S.p.A. al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno;

9. alla realizzazione di intese con le aziende di trasporto pubblico.

Infine, in via residuale, la legge in esame prevede l'erogazione del fondo "...per ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico".

Inoltre, stabilisce che l'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso deve essere prioritariamente utilizzata per la realizzazione delle piste ciclabili; nonché, la possibilità di utilizzare, per stesse finalità, gli argini dei fiumi e dei torrenti, salvo il rispetto della normativa vigente.

La portata della legge è notevole!

Vengono contemplate tutte le tipologie di intervento infrastrutturale legate alla mobilità ciclistica, comprese quelle che intervengono su questa solo indirettamente.

Lo è ancor di più se si pensa che l'articolo 9 sancisce la possibilità per i Comuni che approvano gli interventi sopra elencati di derogare ai propri Piani Regolatori e agli altri strumenti urbanistici vigenti.

Il supporto di questa legge al raggiungimento di una "mobilità sostenibile" nelle aree urbane ed extraurbane è tanto più forte quanto maggiori sono gli strumenti di pianificazione urbanistica locali (Piani Regolatori, Piani Regionali dei Trasporti, Piani Urbani del Traffico) e legislativi regionali.

Il D.Legs 30 aprile 1992, n. 285 recante le disposizioni del "Nuovo Codice della strada", all'art. 36 rende obbligatoria, per tutti i Comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, l'adozione di un Piano Urbano del Traffico (primo comma). Con i Piani del traffico le amministrazioni locali individuano i criteri d'intervento idonei a perseguire il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, "...la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico (...) nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi" (comma 4).

Lo stesso Ministero dell'Ambiente è tenuto ad emanare le Direttive alle quali i singoli Comuni devono informarsi in sede di redazione dei Piani (vd. Comma 6).

E' evidente che la clausola contenuta nel quarto comma ("...stabilendo priorità e tempi di attuazione degli interventi") lascia molto spazio a considerazioni sull'opportunità politica, per la singola amministrazione, di intervenire o meno e con quale livello di priorità, nel campo della mobilità sostenibile in generale e, ancor di più, in quello della mobilità ciclabile.

Sempre il "Codice della strada", all'art. 208, comma 4, prevede la possibilità per i Comuni di devolvere i proventi derivanti dalle sanzioni amministrative pecuniarie "...alla realizzazione di interventi a favore della mobilità ciclistica", previa definizione, da parte degli stessi, delle quote da destinarsi a tali finalità.

La legge regionale dell'Emilia-Romagna 2/10/1998, n. 30, recante la "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale", menziona fra gli obiettivi di carattere generale la promozione di una "...cultura della mobilità sostenibile e lo sviluppo della ricerca dell'innovazione tecnologica e gestionale applicata ai trasporti sia collettivi che individuali" (art. 1, comma 2, lett. e) al fine di contenere i consumi energetici e ridurre le cause dell'inquinamento ambientale,

Gli interventi del legislatore, sia nazionale che regionale, vanno poi coordinati ed integrati con gli strumenti di pianificazione e programmazione delle Amministrazioni locali.

La legge regionale, infatti, affida ai PUT locali il compito di "...definire gli specifici interventi volti alla valorizzazione delle reti e dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, della mobilità ciclabile e pedona-

le” e tra le azioni prioritarie (art. 30) affidate all’ente Regione, individua proprio la realizzazione, in armonia con gli altri enti locali, di percorsi ciclabili e pedonali protetti.

L’azione regionale nel campo della mobilità ciclabile è ulteriormente supportata dagli indirizzi contenuti nel Piano Regionale Integrato dei Trasporti del 1998 (PRIT) approvato con Delibera della Giunta Regionale del 22/6/1999, n. 1060.

Il Prit trova espressamente il suo fondamento negli “...obiettivi di una mobilità sostenibile”.

Ai sensi dello stesso Prit, l’opinione che la bicicletta possa essere realmente un mezzo di trasporto alternativo e competitivo rispetto ai mezzi motorizzati individuali per gli spostamenti casa-lavoro o della vita quotidiana, così come avviene in molti Paesi europei, si sta progressivamente affermando in Italia e in particolare nella regione Emilia Romagna oltre che per una diffusa “cultura della bicicletta”, anche per la particolare connotazione orografica del territorio prevalentemente pianeggiante.

L’utilizzo della bicicletta, oltre a favorire il decongestionamento del traffico e la riduzione dei suoi effetti più negativi, (inquinamento acustico e atmosferico), consentirebbe anche di migliorare l’accessibilità alle aree urbane e ai relativi servizi e attrezzature, nonché la riscoperta e la fruizione dei centri storici.

La realizzazione di piste ciclabili o ciclo-pedonali diviene, pertanto, “...occasione di riqualificazione di ambiti urbani ed extraurbani, migliorando anche il livello di sicurezza delle reti viarie e innescando processi di valorizzazione ambientale” e, quindi, di sviluppo sostenibile.

Il successo di una rete di piste ciclabili risulta, però, strettamente connesso ai seguenti fattori:

- a) la qualità media globale in termini di comfort e sicurezza: a tal fine è indispensabile l’azione preventiva legata alla conoscenza e al rispetto del Codice della strada congiuntamente ad un’azione generale che guidi le scelte individuali verso l’uso di mezzi di trasporto non inquinanti affiancata a politiche di governo che consentano di migliorare l’organizzazione dei tempi di vita e di lavoro;
- b) la capacità delle stesse di interagire con altre modalità di trasporto (soprattutto collettive): “intermodalità”;
- c) il loro inserimento in una rete di itinerari collegati tra di loro e/o poli di servizio o a strutture pubbliche di grande attrazione (scuole, ospedali, centri di servizi, strutture commerciali) (nota 6).

A tal fine la Regione Emilia-Romagna ha dato tempestiva attuazione alla legge “Galletti” che in questo contesto si atteggia a vera e propria legge - quadro di riferimento per l’intervento del legislatore regionale del 1998 (n. 30).

L’obiettivo regionale è, infatti, quello di avviare, attraverso l’operato dei Comuni, un programma organico di sviluppo della mobilità ciclistica a carattere poliennale attraverso un sensibile incremento della rete dei percorsi nel territorio regionale, ma anche attraverso l’individuazione di specifiche azioni promozionali (traendo spunto dalle esperienze europee più avanzate), attraverso l’innovazione tecnologica del governo della mobilità, attraverso il sostegno ai centri di interscambio modale e infine attraverso il sostegno agli enti locali nell’attuazione del Decreto del Ministro dell’Ambiente 27 marzo 1998 in materia di “Mobilità sostenibile nelle aree urbane” (nota 7).

Lo stesso Prit, inoltre, evidenzia l’opportunità che ogni singolo Comune si doti di un proprio “*Piano della mobilità ciclabile*” che sia strettamente connesso ai rispettivi Piano Regolatore Generale e Piano Urbano del Traffico al fine di programmare adeguatamente, in un’ottica di *Rete*, il riassetto della mobilità urbana ed extraurbana che renda compatibili e ridistribuisca le diverse alternative modali.

Tale approccio garantisce l’efficacia di ogni intervento a favore dell’uso della bicicletta; in particolare, consente di includere già nella fase progettuale il raccordo o l’intersezione con altre infrastrutture e quindi considerare i rischi di conflitto con il traffico motorizzato.

Il Comune di Ferrara si pone come modello di intervento pubblico nel campo della mobilità ciclabile essendo riuscito a combinare una consolidata tradizione “filociclistica” a tutti gli strumenti di regolamentazione e di

pianificazione che gli sono stati messi a disposizione sia dal legislatore nazionale che da quello regionale.

La rete ciclabile ferrarese (lungi dall'essere ultimata!) si pone all'avanguardia non soltanto in Italia ma compete con quelle realizzate in alcune città europee tradizionalmente impegnate nel perseguimento di una mobilità sostenibile.

Proprio le esperienze europee dimostrano che per raggiungere un assetto integrato di reti ciclabili urbane ed extraurbane sono necessari almeno 15-20 anni e, comunque, che per raggiungere risultati soddisfacenti è necessario non concentrare l'attenzione solo sui singoli percorsi ciclabili dato che i diversi tempi di realizzazione dei vari tratti non garantiscono una continuità negli itinerari e una buona fruibilità e sicurezza, con risultato del non utilizzo, prima, e dell'abbandono, poi.

### **Altre esperienze italiane**

Se Ferrara e la sua Regione sono riuscite (o, quanto meno, sono a buon punto!) nell'ambizioso traguardo di creare una serie di infrastrutture che consentano una mobilità più sostenibile, realizzando una fitta rete di percorsi ciclabili integrati nella rete viaria globale, tuttavia altre amministrazioni locali sono impegnate sullo stesso fronte, pur non disponendo dei mezzi e dei supporti esaminati in precedenza.

Abbiamo già avuto modo di constatare come gli stessi strumenti di pianificazione urbanistica e le leggi sia nazionali che regionali lascino ampio spazio alle amministrazioni locali nel definire il grado di priorità assegnato agli interventi infrastrutturali per la mobilità ciclabile.

Ne consegue che quando questi strumenti sono del tutto assenti (anche solo in parte) l'iniziativa (politica) della singola amministrazione rappresenta l'unico impulso alla realizzazione delle piste ciclabili.

Date queste premesse, la situazione italiana è molto eterogenea: se la maggior parte delle amministrazioni locali (soprattutto in alcune aree ben definite del Paese) non hanno finora dimostrato alcun interesse per la mobilità ciclabile, altre, secondo criteri più o meno definiti, si stanno impegnando a realizzare reti di percorsi ciclabili in un quadro più ampio di sostenibilità ambientale.

E' il caso di Torino, il cui Comune, pur avendo approvato il Piano Urbano del Traffico (1995) e una serie di progetti miranti alla realizzazione di una fitta rete di percorsi ciclabili, non dispone di una legge regionale che recepisca le linee guida contenute nella legge "Galletti", tantomeno ha a disposizione un Piano Regionale Integrato dei Trasporti (fermo in Giunta regionale da alcuni mesi) come strumento di pianificazione e integrazione dei percorsi ciclabili all'interno dell'intera rete viaria comunale (nota 8).