



Bologna, 20 ottobre 2020

Alla Presidente
dell'Assemblea legislativa
della Regione Emilia-Romagna

Cons. Emma Petitti

RISOLUZIONE

L'Assemblea legislativa dell'Emilia-Romagna

Premesso che

- davanti agli ingressi delle scuole della nostra Regione, soprattutto quelle dei grandi centri urbani, si assiste, oramai da diversi anni, alla sosta selvaggia delle auto dei genitori in attesa dell'uscita dei figli, spesso anche con motore acceso per tenere accesi riscaldamento o condizionamento a seconda della stagione;
- la congestione delle auto si verifica in corrispondenza degli orari di entrata e di uscita dei ragazzi (per un lasso di tempo di più o meno 50 minuti) e interessa un'area stradale di solito molto ristretta, non predisposta all'assembramento di un così elevato numero di auto;
- questo caos, che si ripete 6 giorni su 7 della settimana e per tutto l'anno scolastico, oltre all'immagine sgradevole di caos, diseducativa per i ragazzi, genera una serie di problematiche quali ingorghi della circolazione in tutta la rete stradale adiacente, altissimi livelli di smog, incidenti (anche mortali) a ciclisti e pedoni. Le statistiche del Dipartimento dei trasporti inglesi, ad esempio, rivelano che nel 2018 il 14% dei decessi di bambini causati da incidenti stradali in Gran Bretagna ricadeva nella fascia oraria di ingresso a scuola (ore 7.00-9.00) e il 23% in quella di uscita (ore 15.00-17.00).

Considerato che

- in molti paesi del nord Europa, per contrastare le suddette problematiche, hanno sperimentato con successo le "school streets" (strade scolastiche): strade o piazzali in prossimità di una scuola, in cui è - temporaneamente durante gli orari di entrata e uscita da scuola, o permanentemente - interdetto il traffico degli autoveicoli in modo che tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza a piedi o in bicicletta. La percorrenza di dette school streets è quindi consentita solo a pedoni, bici, mezzi per il trasporto dei disabili ed eventualmente scuolabus;
- i suddetti progetti-pilota, oltre alla sicurezza, hanno promosso l'autonomia dei bambini e i processi di socializzazione tramite la diffusione di modalità di spostamento attive, come l'andare in bici o il camminare, sensibilizzando al contempo gli adulti a favore di mezzi di trasporto sostenibili;

- anche in Italia negli ultimi anni è stata operata una diffusa sensibilizzazione sui temi della sicurezza davanti alle scuole, a cominciare dalle numerose iniziative lanciate da diverse associazioni (ambientaliste, ciclistiche, di genitori e di pediatri) tra cui le più note sono, ad esempio, la campagna “*Strade Scolastiche*” e la petizione “*School streets: le strade ai bambini!*”.

Considerato inoltre che

- a seguito delle suddette iniziative, con la Legge del 11 settembre 2020 n. 120, di conversione del D.L. 16/7/2020 n. 76 (decreto “*semplificazioni*”), è stata introdotta (articolo n. 58-bis) la nuova definizione di “*zona scolastica*” intesa come “*zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.*”. Ai sensi del nuovo comma 11-bis dell’art. 7, in tali zone “*può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, a eccezione degli scuolabus, degli autobus destinati al trasporto degli scolari, nonché dei veicoli a servizio delle persone invalide, in orari e con modalità definite con ordinanza del Sindaco*”;
- da quanto sopra riportato nel D.L. appare evidente come in Italia l’organizzazione e la delimitazione delle “*strade scolastiche*” siano lasciate alla sensibilità degli amministratori locali piuttosto che rese obbligatorie intorno agli edifici scolastici.

Evidenziato che

- la concentrazione in poco spazio e per poco tempo di un numero elevato di auto di fronte agli ingressi degli edifici scolastici provoca un aumento smisurato delle emissioni di gas di scarico inquinanti nell’aria (PM10, biossido di azoto, ossido di carbonio, idrocarburi policiclici aromatici, a seconda del carburante presente nei veicoli) in un’area - il bacino padano - che già registra, in alcuni periodi dell’anno, superamenti dei valori limite di qualità dell’aria;
- il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) della Regione Emilia-Romagna - che ha come obiettivi più importanti il dimezzamento delle Pm 10; il 20% di traffico in meno nelle città; almeno il 20% degli spostamenti coperto dalla mobilità ciclistica - prevede anche azioni volte alla disincentivazione dell’uso dell’auto privata e all’incentivazione di sistemi di trasporto alternativi ed ecologici (bicicletta, a piedi);
- la mancanza di zone “*auto-free*” di fronte agli ingressi degli edifici scolastici crea una serie di conseguenze paradossali: incentiva l’accompagnamento a scuola in auto da parte dei genitori preoccupati che i figli siano esposti al rischio di incidenti e infortuni stradali, incrementando però, così facendo, tale rischio; in maniera analoga, si incrementa l’esposizione allo smog dei figli nella convinzione, al contrario, di proteggerli dall’inquinamento e dai conseguenti danni alla salute;

Ritenuto che

- sussista pertanto la necessità di adottare interventi aggiuntivi rispetto a quelli fino ad oggi previsti al fine di prevenire e fronteggiare il superamento dei valori limite di concentrazione atmosferica di inquinanti registrati a livello comunale;
- la promozione delle “*strade scolastiche*” rientrerebbe sicuramente tra gli interventi utili a fronteggiare i superamenti dei suddetti valori limite in quanto favorirebbero modalità di spostamento alternativi all’auto, ovvero bicicletta/a piedi.

Evidenziato infine che

- sebbene le Regioni non abbiano competenze rispetto alla definizione delle norme del Codice della strada, le ricadute ambientali e sociali delle stesse, nonché la necessità di garantire la totale sicurezza della circolazione e il perseguimento degli obiettivi di riduzione dello smog previste dal PAIR, inducono a ritenere opportuno che le Regioni intervengano per incentivare i Comuni affinché sperimentino quanto prima azioni migliorative della qualità dell'aria e della sicurezza stradale quali sarebbero le "strade scolastiche" descritte in premessa;
- la sperimentazione delle strade scolastiche andrebbe inoltre a raccordarsi con importanti e già esistenti iniziative quali il "*Bike to school*" (un movimento spontaneo di bambini, genitori e volontari che in alcune città della nostra regione, come ad esempio Reggio Emilia, vede i bambini andare a/tornare da scuola in gruppo in bicicletta accompagnati da un adulto) e il *Pedibus* (accompagnamento a piedi a scuola/ da scuola dei bambini in gruppo, ad esempio nell'ambito del progetto "*La scuola sulla buona strada*" promosso dal Comune di Bologna nell'ambito del programma per la promozione della mobilità sicura e sostenibile casa-scuola);
- la Regione Emilia-Romagna sta elaborando delle linee guida per i percorsi sicuri casa scuola, che tengono anche conto del fatto che questa novità è stata introdotta nel codice della strada. A tal fine gli assessorati competenti stanno avviando un confronto con i Comuni e con l'Ufficio Scolastico Regionale.

Tutto ciò premesso,

IMPEGNA LA GIUNTA REGIONALE

a porre in essere iniziative per sostenere, anche attraverso gli "*Accordi per la qualità dell'aria*", la sperimentazione da parte dei Comuni delle "*school streets*" (strade scolastiche), per concorrere a perseguire l'obiettivo sia di riduzione dell'inquinamento atmosferico atteso dal PAIR 2020, sia di miglioramento della sicurezza stradale, e per favorire l'adozione di modalità di spostamento attive e non inquinanti, come l'andare in bici o il camminare, che inoltre, in relazione all'andare a scuola, promuovono i processi di socializzazione e autonomia dei bambini.

La Consigliera
Silvia Zamboni

Oggetto num. 1827

Primo Firmatario:

Silvia Zamboni