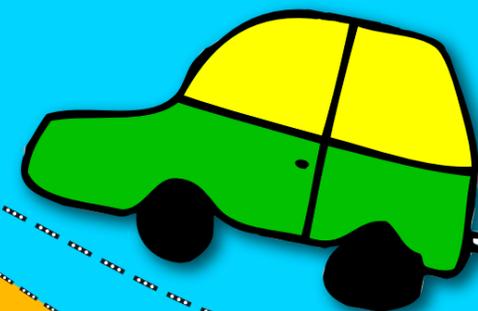


# SECONDO RAPPORTO SUI PERCORSI CASA-SCUOLA e PEDIBUS in provincia di Treviso



PROVINCIA DI TREVISO  
Assessorato all'Ambiente

- Collana Settore Ecologia e Ambiente della Provincia di Treviso
- 01 Studio per la promozione della mobilità ciclabile
- 02 Progetti di sostenibilità del laboratorio territoriale provinciale IN.F.E.A.
- 03 Primo rapporto sui percorsi casa-scuola e pedibus in provincia di Treviso
- 04 Secondo rapporto sui percorsi casa-scuola e pedibus in provincia di Treviso

Laboratorio Educazione Ambientale  
Provincia di Treviso  
Rete Regionale IN.F.E.A.

Laboratorio territoriale IN.F.E.A.  
della Provincia di Treviso  
c/o Servizio Ecologia  
Via Cal di Breda, 116  
31100 Treviso  
Tel. 0422 656769  
Fax 0422 582499

*Il presente volume è stato stampato su carta senza legna  
senza acidi e colorante libera da cloro, nel rispetto dell'ambiente*



Progetto parzialmente finanziato dall'Unione Europea INTERREG IVC

**Presidente  
della Provincia di Treviso**  
Leonardo Muraro

**Assessore all'Ambiente  
della Provincia di Treviso**  
Alberto Villanova

**Settore Ecologia e Ambiente**  
Simone Busoni

*Progetto a cura*  
Laboratorio Territoriale IN.F.E.A. (Informazione, Formazione, Educazione Ambientale)  
Settore Ecologia e Ambiente

*Coordinamento generale*  
Servizio Amministrativo Ecologia  
Elisabetta Perona

*Stesura testi*  
Mattia Cacco, *Innovie srl Padova*  
Raffaella Mulato, *Associazione Moving School 21*  
Paola Gallina, *Laboratorio Territoriale IN.F.E.A*

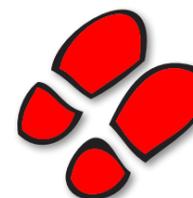
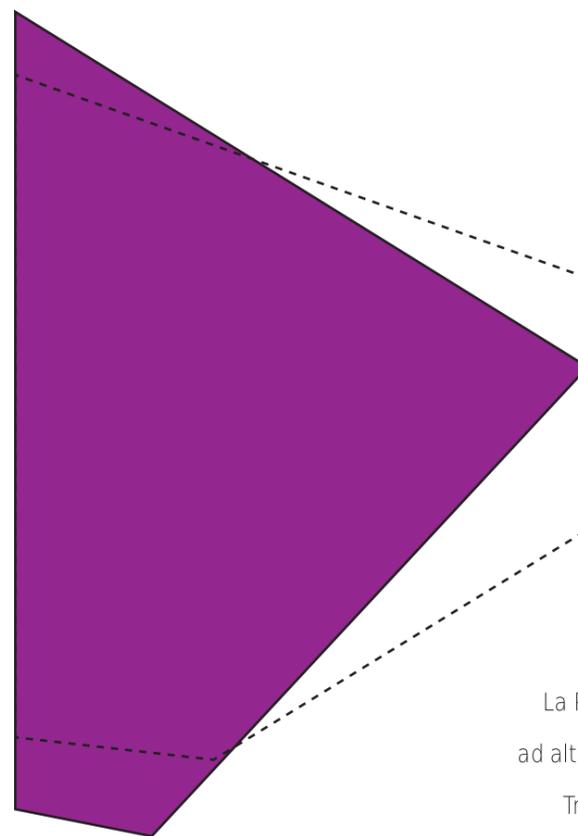
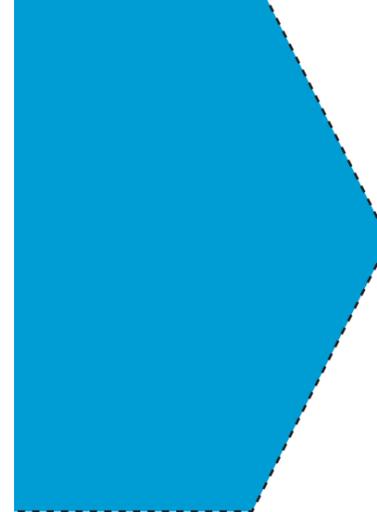
*Con la collaborazione*  
Associazione onlus Moving School 21



*Progetto grafico e impaginazione*  
Ufficio Comunicazione - Provincia di Treviso  
Ufficio Stamperia - Provincia di Treviso

**facciamo  
la mossa giusta.  
educazione**

Logotipo per le attività dell'Assessorato alle Politiche Ambientali della Provincia di Treviso.  
Vincitore del concorso promosso dall'Università Iuav di Venezia - anno 2008



“ In allegato a questa  
pubblicazione, il **Protocollo  
d’Intesa** per la promozione  
dei percorsi casa-scuola  
a piedi e in bicicletta  
in provincia di Treviso,  
sottoscritto in data  
22 settembre 2011 ”

La Provincia di Treviso partecipa assieme  
ad altre 14 città europee al progetto PIMMS  
Transfer che vuole incentivare forme di  
trasporto sostenibile e, più in generale,  
contrastare uno dei fattori principali di non  
sostenibilità delle nostre città, quello del  
traffico urbano come fonte di inquinamento  
atmosferico (benzene, Pm10, CO2) nonché di  
inquinamento acustico.  
[www.pimms-transfer-eu.org](http://www.pimms-transfer-eu.org)



*La Provincia di Treviso è particolarmente sensibile alla tutela e salvaguardia dell'ambiente. Da anni abbiamo attivato progetti di educazione ambientale sui temi della mobilità sostenibile, dell'educazione al movimento, dei percorsi sicuri casa-scuola, della sostenibilità degli spazi urbani e della cittadinanza attiva, con lo scopo di promuovere stili di vita più sostenibili e coinvolgere in maniera attiva i bambini e i ragazzi, quali futuri cittadini del pianeta.*

*Promuoviamo iniziative che mirano ad evidenziare come il problema degli spostamenti in città debba cercare e trovare soluzioni più compatibili con la sostenibilità urbana, con la salute e la qualità della vita. Organizziamo da anni le Giornate Provinciali dell'Ambiente, momenti di incontro per sensibilizzare bambini, ragazzi e famiglie al rispetto del nostro pianeta.*

*L'educazione a uno stile di vita sano è importante che venga promossa fin dalla più tenera età; far crescere i nostri ragazzi con una profonda comprensione e rispetto verso ciò che ci circonda è oggi più che mai un nostro dovere e una nostra responsabilità.*

*I percorsi casa-scuola che la Provincia promuove implicano cambiamenti nei comportamenti, negli stili di vita e nella pianificazione delle nostre città; attraverso iniziative come il Pedibus, riusciamo a stimolare ragazzi e famiglie a compiere i quotidiani percorsi casa-scuola sicuri a piedi o in bicicletta e a ridurre l'uso dell'automobile limitando così il traffico e l'inquinamento che ne consegue.*

*Contribuendo tutti con piccole azioni, facciamo respirare il mondo.*

**Leonardo Muraro**

Presidente della Provincia di Treviso



Il secondo Rapporto sui percorsi casa-scuola e pedibus fornisce un quadro aggiornato sullo stato della mobilità scolastica “slow” nella provincia di Treviso: si sono consolidate le esperienze avviate, ne sono nate molte altre. Sta crescendo il numero di scuole che si sono mobilitate, così come è in aumento il numero di bambini che vanno a scuola a piedi o in bici, sia nella formula conosciuta del pedibus, sia con modalità di gruppo orientate all’autonomia, come Scarpe Blu.

Questi progetti assumono un valore aggiunto e favoriscono continuità quando sono il frutto di una alleanza forte tra la Scuola, il Comune, l’ULSS, i genitori e altre realtà associative che possono aiutare nell’organizzazione e nella gestione dei percorsi. La multiattorialità è dunque un tratto comune e diviene fondamentale e strategico integrare competenze istituzionali, definire ruoli e compiti, lavorare “in rete”.

Le realtà comunali trevigiane hanno negli anni consolidato queste esperienze e affinato modalità organizzative e gestionali dei percorsi casa-scuola e moltiplicato la “rete di percorsi”, che conta per l’anno scolastico 2009/2010, secondo i dati raccolti con il primo bando di concorso provinciale, 38 Km, un dato sottostimato poiché non raccoglie tutti i percorsi effettivamente realizzati.

La gestione dei percorsi è spesso accompagnata da accordi e protocolli di intesa, particolarmente efficaci nelle realtà amministrative locali che si sono impegnate non solo a mettere in sicurezza i percorsi ma anche a ripensare la mobilità nel circondario delle scuole, con effetti significativi sulla mobilità urbana. Laddove vengono realizzati percorsi sicuri riservati a pedoni e biciclette, si moltiplicano anche le persone adulte che ne fruiscono. L’eliminazione di barriere architettoniche, l’installazione di segnaletica orizzontale e verticale e di semafori, la presenza di zone a traffico limitato e zone a 30 Km/h, la rimodulazione delle modalità di accesso alle scuole sono interventi che si stanno diffondendo e non si presentano più come “eccezione” rispetto ad una situazione di partenza non ottimale.

Un altro elemento che dà forza a queste iniziative è il ruolo giocato dalla Scuola: l’inserimento nel piano dell’offerta formativa (POF), l’implementazione nel curriculum scolastico delle attività legate ai percorsi casa-scuola (esplorazione e conoscenza dell’ambiente urbano, analisi e riconoscimento delle criticità e delle opportunità, conoscenza delle regole della strada, pratica del movimento quotidiano, etc.) implicano il riconoscimento del valore educativo e formativo dei percorsi casa-scuola, utili non solo per ridurre il traffico e risparmiare CO<sub>2</sub> ma anche a favorire il movimento fisico e l’apprendimento.

Le famiglie sono il primo alleato e, in diverse realtà, anche il “motore” nell’attivazione e gestione dei percorsi casa-scuola. Il loro contributo è importante, non solo per condividere l’iniziativa, ma anche per tenerla viva: genitori volontari sono, di regola, coloro che accompagnano i bambini nel pedibus, a volte supportati da nonni e volontari di associazioni locali.

Infine, le ULSS svolgono un ruolo importante di promozione e di supporto, avendo individuato nei percorsi casa-scuola una modalità efficace per promuovere la salute e la qualità della vita dei bambini e delle famiglie.

La Provincia di Treviso da tempo è partner in progetti europei in tema di mobilità sostenibile (OROS, PIMMS, PIMMS Transfer e PIMMS Capital) con l’obiettivo di sostenere e promuovere le migliori pratiche relative alla mobilità alternativa all’automobile privata ed a comportamenti di sostenibilità ambientali rivolti soprattutto alle generazioni più giovani. Ha aderito inoltre al programma IN.F.E.A. avviato dal Ministero dell’Ambiente e del Mare e finalizzato a diffondere iniziative idonee a rafforzare le conoscenze su temi ambientali, favorire la sensibilità e la consapevolezza verso l’ambiente, promuovere il cambiamento di comportamenti collettivi e individuali puntando, in primo luogo, sui giovani.

A partire dallo scorso anno, la Provincia di Treviso bandisce il concorso a premi “La scuola va in città”, con il supporto tecnico scientifico dell’Associazione Moving School 21, rivolto alle scuole primarie e secondarie di I grado per stimolare i ragazzi, gli insegnanti e le loro famiglie a realizzare e rendere pratica quotidiana i percorsi casa-scuola sicuri a piedi o in bicicletta, sensibilizzando a ridurre l’uso dell’automobile per limitare il traffico e l’inquinamento che ne consegue. L’obiettivo, a lungo termine, che la Provincia intende perseguire, è quello di incidere sul modello di vita dei bambini, dei ragazzi e delle loro famiglie per ciò che concerne la mobilità, mettendo in evidenza come il problema degli spostamenti in città debba cercare e trovare soluzioni più compatibili con la sostenibilità urbana, con la salute e la qualità della vita. Costituisce inoltre uno stimolo per un approccio integrato ai problemi che riguardano gli spazi urbani, in particolare per quanto concerne le competenze urbanistiche, educative e della salute.

Il presente Rapporto è strutturato in due parti. Nella prima, vengono presentati i dati relativi ai percorsi casa-scuola e pedibus in provincia di Treviso raccolti con i questionari compilati dalle scuole

che hanno partecipato alla prima edizione del bando “La scuola va in città” nell’anno scolastico 2009/2010, dati presentati alla conferenza per la scuola School Challenge organizzata a Londra per la conclusione del progetto europeo PIMMS Transfer ad ottobre 2011. Nella seconda parte, sono stati inseriti tre contributi, di cui uno in lingua inglese, di esperti che da anni lavorano su questi temi, sia nell’ambito della ricerca e della didattica universitaria in contesto europeo, sia nella formazione di insegnanti, tecnici e genitori. Nel corso dei programmi intensivi Erasmus 2003 (Berlino) e 2004 (Venezia) hanno sviluppato, con altri docenti ed esperti, il modello Moving School 21, scuola in movimento dopo Agenda 21 locale. Sono anche tra i fondatori dell’Associazione onlus Moving School 21, nata con l’intento di rispondere alla richiesta di insegnanti, educatori, istituzioni, amministrazioni locali e scuole di costituire un punto di riferimento nel territorio per lo sviluppo di pratiche significative che riguardano la promozione della salute, la qualità della vita, la vivibilità degli spazi della scuola e della città per i bambini.

Infine il 22 settembre 2011, è stato sottoscritto il protocollo d’intesa per la promozione dei percorsi casa-scuola a piedi e in bicicletta in provincia di Treviso, tra l’Amministrazione Provinciale, le ULSS del territorio trevigiano, l’Ufficio Scolastico Territoriale di Treviso e i Presidenti delle tre Conferenze dei Sindaci. Tale documento, allegato a questa pubblicazione, ha la finalità di creare e rafforzare le sinergie tra i soggetti coinvolti in queste iniziative e fornire linee guida e di indirizzo ai Comuni, alle Scuole e alle Associazioni per la promozione dei percorsi casa-scuola.

**Alberto Villanova**

Assessore all’Ambiente della Provincia di Treviso



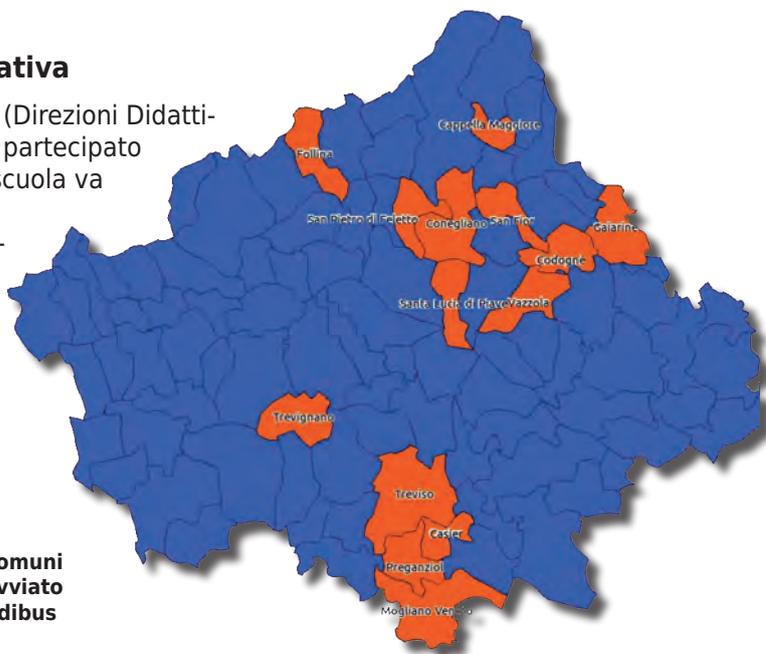
## PRIMA PARTE ELABORAZIONE E COMMENTO AL QUESTIONARIO “PERCORSI CASA-SCUOLA E PEDIBUS IN PROVINCIA DI TREVISO”

*I questionari sono stati compilati dalle scuole che hanno partecipato al 1° bando di concorso “La scuola va in città”*

### I DATI RACCOLTI

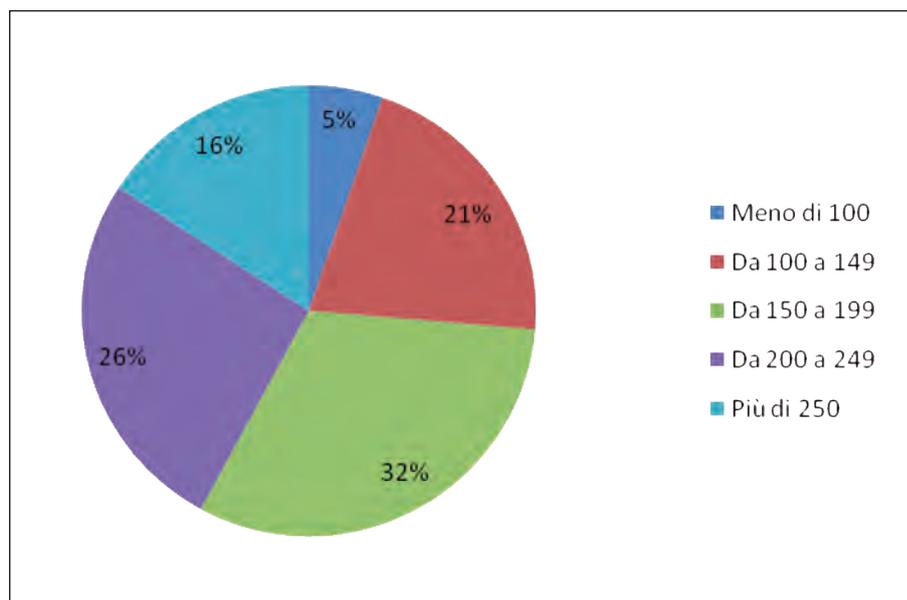
#### 1. Analisi componente quantitativa

I dati elaborati riguardano i 19 istituti (Direzioni Didattiche e Istituti Comprensivi) che hanno partecipato alla prima edizione del concorso “La scuola va in città” anno scolastico 2009/2010 e rappresentano una popolazione scolastica di 3.700 alunni, residenti in 14 comuni.



**Figura 1 - Mappatura dei comuni nei quali le scuole hanno avviato i percorsi casa-scuola e pedibus**

Gli istituti partecipanti sono stati suddivisi in 5 categorie, da quelli con meno di 100 alunni a quelli con più di 250, ottenendo questa composizione.



Solamente un istituto ha meno di 100 alunni (95), mentre l'istituto con il numero maggiore di alunni ne conta 372. La distribuzione nelle fasce considerate è abbastanza uniforme.

**Figura 2 - Distribuzione % scuole partecipanti al concorso per numero di allievi**

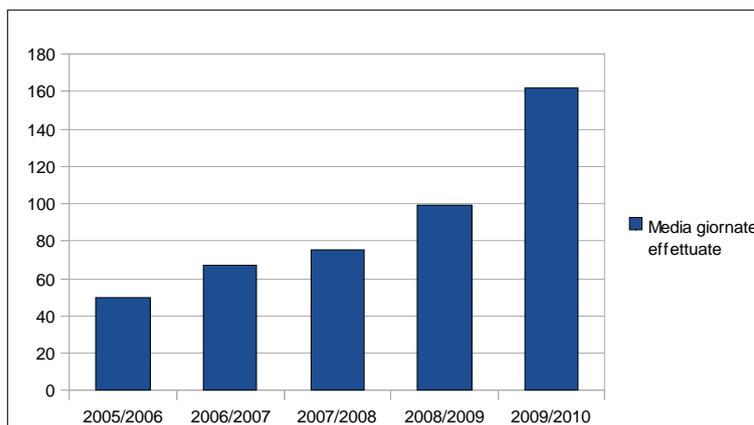
In questi istituti sono state mediamente effettuate 160 giornate di "servizio" su 200 giorni di scuola (167 nelle scuole a tempo pieno), registrando una notevole crescita rispetto all'anno precedente. Una conferma del trend positivo già riscontrato negli anni passati ma con una decisa accelerata. Nell'anno scolastico 2009/2010, rispetto all'anno scolastico 2008/2009, si rileva un aumento della media delle giornate di attività del 62%.

La variazione anno su anno, come abbiamo osservato, è sempre positiva, in particolare l'ultimo anno registra i migliori risultati: complessivamente nell'arco di 5 anni il numero di giornate è quasi quadruplicato.

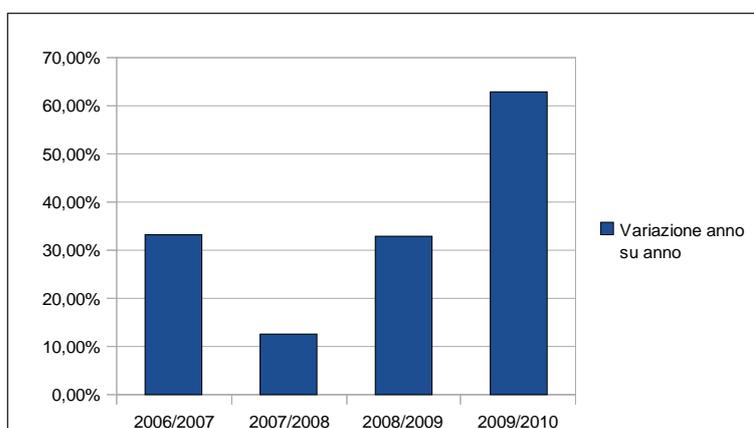
Le frequenze più alte per numero di giornate si riscontrano nelle scuole che hanno avviato i pedibus ed i percorsi casa-scuola negli ultimi due anni. Correlando questo dato, con quelli relativi agli indicatori qualitativi, si riscontra che la frequenza risulta più elevata laddove si è avviata un'alleanza più forte tra scuola, genitori e Comune.

Analizzando i risultati per ciascun istituto sono state rilevate però alcune situazioni "anomale": in alcune scuole il numero di giornate effettuate nell'ultimo anno si è ridotto. Queste variazioni sono comunque di lieve entità e sono da ritenersi "fisiologiche", laddove, per esempio, partecipino gruppi di genitori accompagnatori di bambini di classi 4° e 5°, intervengano cambiamenti all'interno dell'istituto scolastico o problemi irrisolti nella viabilità di accesso alle scuole.

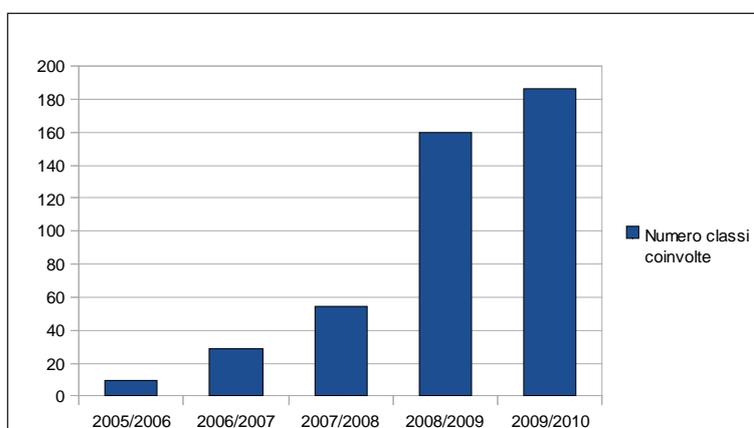
Il numero di classi coinvolte nei progetti pedibus e percorsi casa-scuola è variato a ritmo graduale nei primi anni, con una notevole crescita negli ultimi due ma sempre in aumento. Da segnalare che con l'a.s. 2008/2009 hanno avviato pedibus e percorsi casa-scuola ben 9 nuovi istituti, permettendo la crescita che si nota nella figura seguente.



**Figura 3 - Media delle giornate effettuate a piedi o in bici dal 2005/06 al 2009/10**



**Figura 4 -Variazione % anno su anno per numero di giornate effettuate a piedi o in bici**



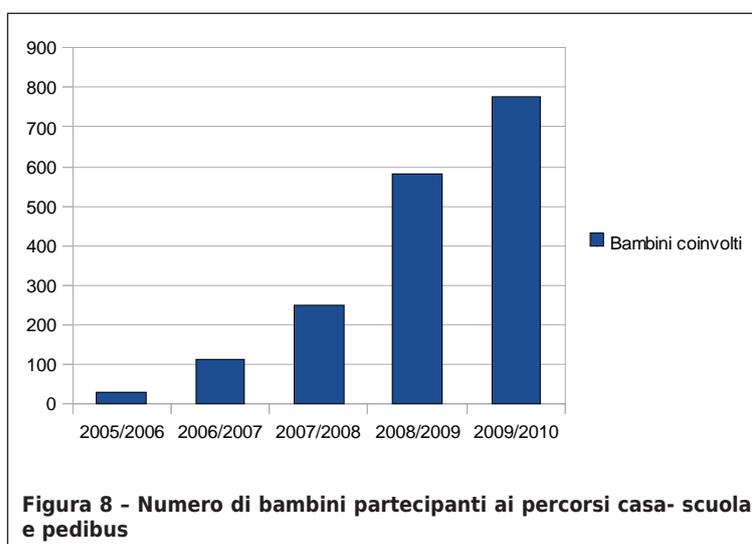
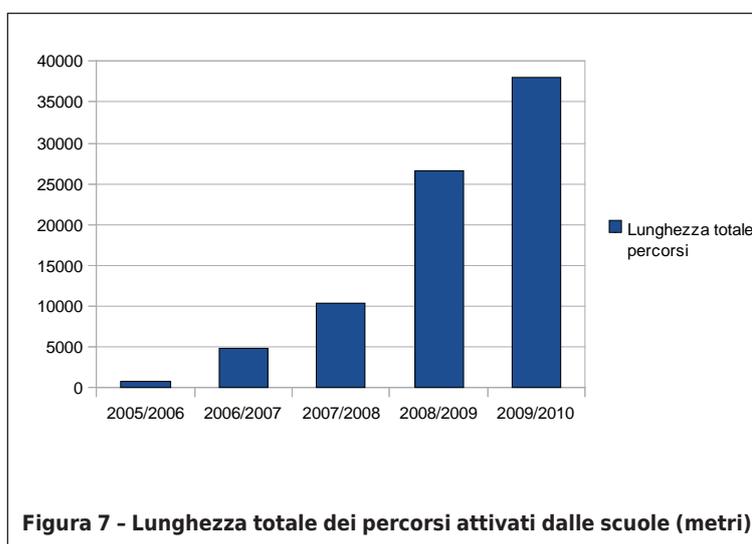
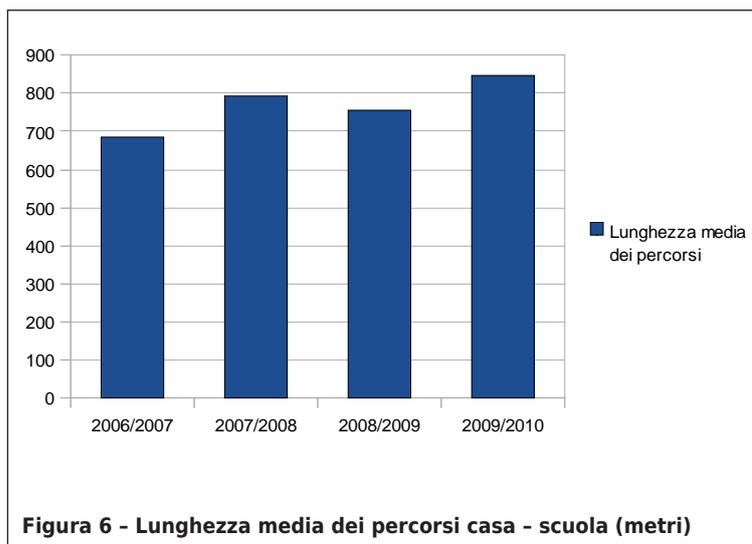
**Figura 5 - Numero di classi partecipanti dal 2005/06 al 2009/10**

La crescita nella partecipazione delle scuole porta a pensare che l'attivazione nel territorio dei percorsi casa-scuola e pedibus sia attuabile senza grandi difficoltà, o comunque queste siano superabili e che l'atteggiamento positivo verso l'ambiente, specialmente da parte degli alunni, una volta acquisito, si mantenga nel tempo oltre a diffondersi e a coinvolgere anche gli adulti.

Le pratiche "pioniere" hanno costituito un buon esempio per scuole e Comuni, sia per la sensibilizzazione di genitori, insegnanti e amministrazioni locali, sia per valutarne la fattibilità. Si può affermare che vi sia stata una forma di "apprendimento collettivo", oltre alla maggiore consapevolezza dell'importanza di queste iniziative.

Negli anni, in risposta alle nuove esigenze nate all'interno dello stesso circolo didattico o istituto comprensivo e per permettere la partecipazione di nuovi "utenti", in relazione ai luoghi di provenienza, i percorsi hanno subito delle modifiche: in media è aumentata la loro lunghezza da poco meno di 700 metri per percorso del 2005/2006 ai quasi 850 metri del 2009/2010.

Aumentato il numero di istituti partecipanti, si riscontra una maggiore lunghezza complessiva dei percorsi, in particolare rispetto l'anno 2008/2009, con un ulteriore incremento nell'anno seguente, portando ad un totale complessivo di 38 km di percorsi attivi nel territorio provinciale ripartito tra i 19 istituti. Il numero di allievi coinvolti aumenta complessivamente ogni anno grazie all'ingresso nel progetto di nuovi istituti e a nuove adesioni negli istituti in cui il servizio risulta già attivo. Andando ad analizzare la percentuale di allievi coinvolti per ogni singola scuola, in media i bambini partecipanti risultano il 21% della popolazione scolastica. La percentuale varia sensibilmente nei diversi istituti, con alcune punte di "eccellenza" nella partecipazione: nella



scuola primaria di Falzè di Trevignano il 40,7% dei bambini sono andati a scuola a piedi; la percentuale si attesta tra il 30 e il 37% per le scuole primarie di Frescada, Sambughé dell'Istituto Comprensivo di Preganziol e la scuola primaria "Toniolo" del V Circolo di Treviso.

La percentuale media registrata è sicuramente significativa ma può essere ulteriormente incrementata, come hanno già dimostrato alcune scuole "virtuose".

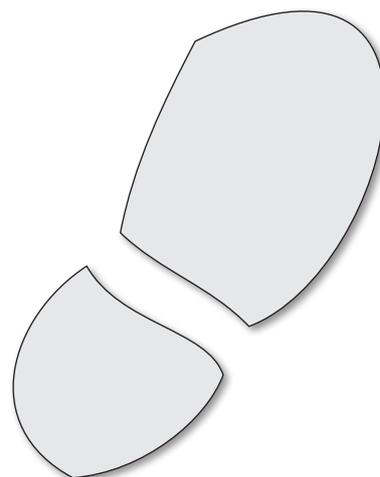
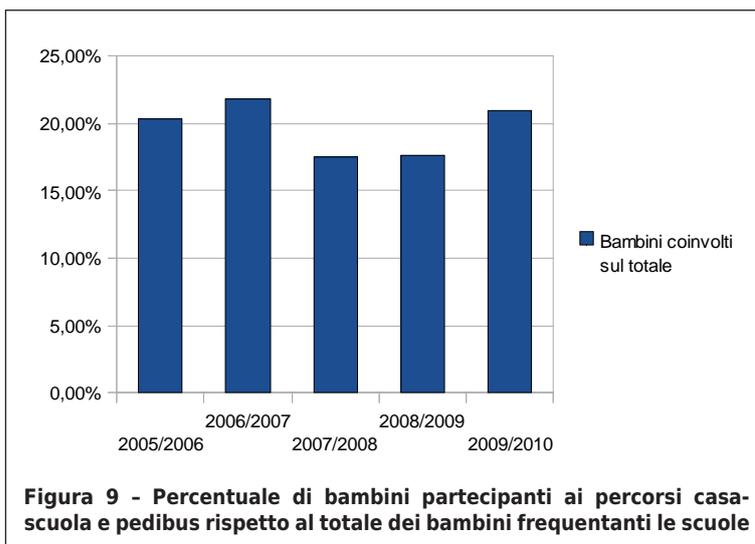
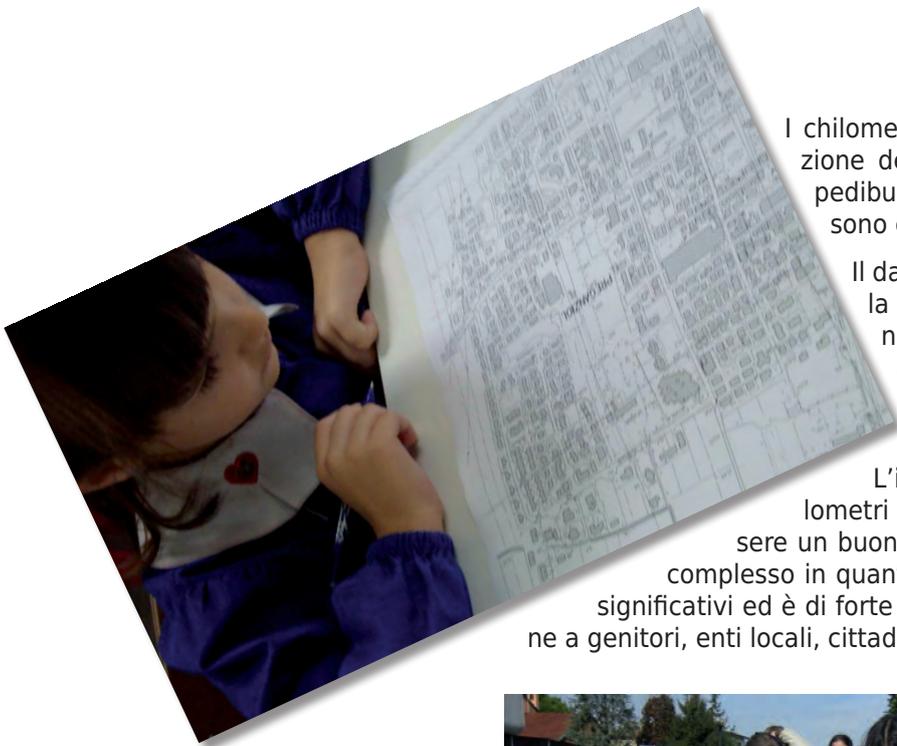


Foto 1 e 2  
Animazione  
e inaugurazione  
Pedibus nel  
Comune di Cappella  
Maggiore





I chilometri percorsi grazie alla realizzazione dei percorsi sicuri casa-scuola e pedibus nell'anno scolastico 2009-2010 sono complessivamente 131.601.

Il dato è ricavato per ciascuna scuola sulla base: del numero di giornate in cui il "servizio" è rimasto attivo, della lunghezza e del numero dei percorsi nonché del numero di partecipanti.

L'indicazione del numero di chilometri percorsi durante l'anno può essere un buon indicatore del progetto nel suo complesso in quanto va a riassumere gli indici più significativi ed è di forte impatto anche per l'informazione a genitori, enti locali, cittadini.

Foto 3 e 4 - La progettualità dei ragazzi nell'individuare i percorsi - Istituto Comprensivo di Preganzio

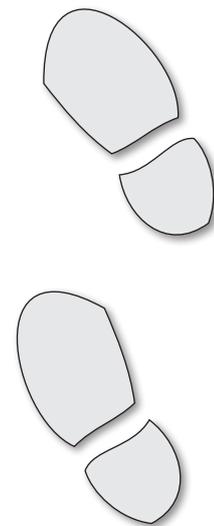
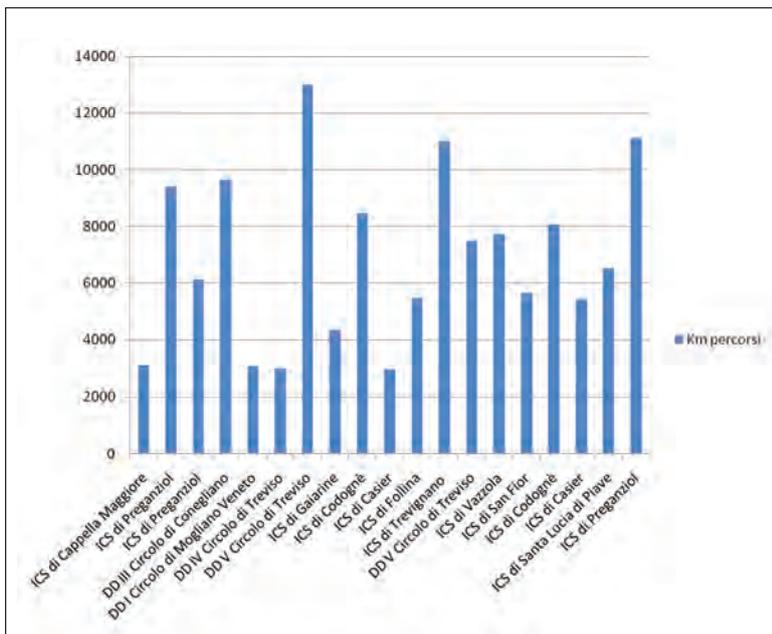
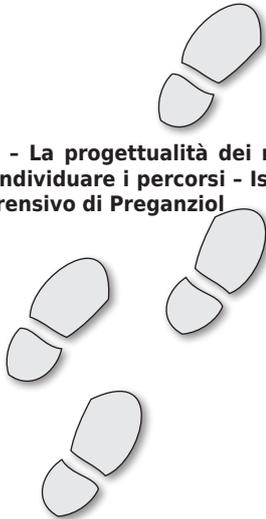


Figura 10 - Chilometri percorsi nel 2009/10 dai bambini delle scuole partecipanti



Mediamente sono stati percorsi più di 6500 km per ogni istituto comprensivo o direzione didattica e questo denota una notevole attenzione e partecipazione all'iniziativa.

Il bando provinciale oltre a proporre una serie di indicatori di natura quantitativa, ha considerato un'analisi qualitativa attraverso una ventina di indicatori al fine di investigare la qualità dei progetti avviati e del servizio offerto.

**Foto 5 e 6 - Percorsi casa-scuola a piedi, anche con la neve, a Codognè**



**Foto 7 - Un percorso di bicibus a Codognè**



**Foto 8 - Pedibus per tutti a Preganziol**



## 2. ANALISI COMPONENTE QUALITATIVA

### 2.1. Svolgimento di un'indagine preliminare sulla mobilità

Per l'attivazione di percorsi casa-scuola e pedibus è opportuno investigare le abitudini correnti di spostamento degli alunni e dei genitori.

Le scuole nella maggioranza dei casi, con la collaborazione dei Comuni e delle ULSS, utilizzano schede e questionari che permettono di identificare le modalità di spostamento nel tragitto casa-scuola, a volte anche extra-scuola e nel tempo libero, definendo per ciascun alunno: se accompagnato o raggiunge la scuola da solo, con mezzo di trasporto, tempo del tragitto, la percezione del rischio, etc.

La maggior parte degli istituti investigati (79%) ha effettuato un'indagine preliminare sulle modalità di trasporto utilizzate nei percorsi casa-scuola; questa indagine è stata svolta in collaborazione con altri soggetti, istituzionali e non, con cui le scuole hanno preso contatto.

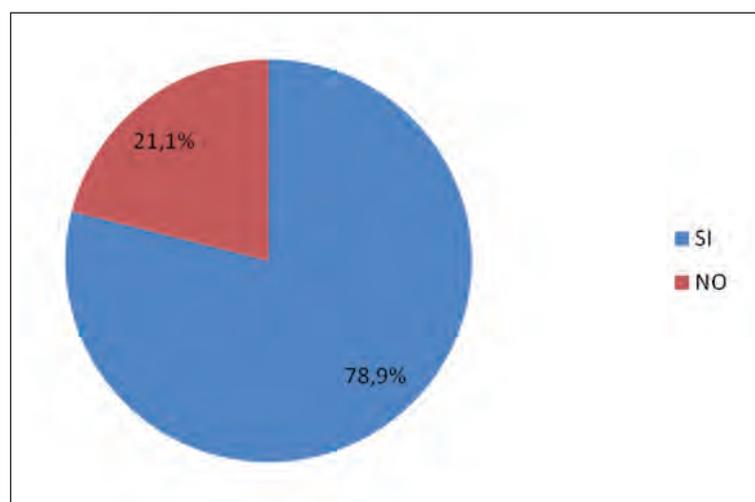


Figura 11 - Percentuale delle scuole che hanno effettuato un'indagine sulle modalità correnti di accesso alla scuola

Si segnala come nella maggior parte degli istituti, l'indagine abbia avuto come protagonisti i genitori in percentuali molto elevata: come promotori del pedibus o chiamati dalla scuola a partecipare alla gestione dei percorsi casa-scuola in qualità di accompagnatori. Inoltre, sono spesso coinvolti i Comuni, gli insegnanti, le ULSS e, in alcune scuole, anche i bambini (scuole primarie di Mogliano Veneto, Dosson di Casier, Direzione Didattica 4° Circolo di Treviso).

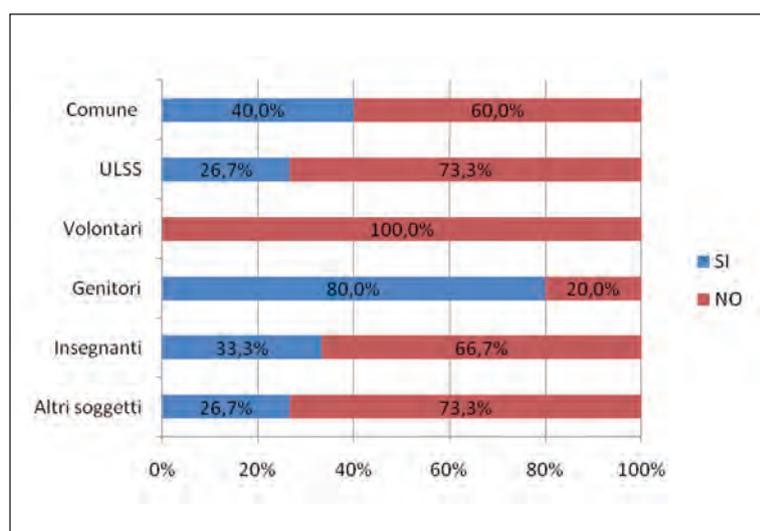


Figura 12 - Percentuale dei soggetti che hanno effettuato l'indagine preliminare sulle modalità di trasporto utilizzate nel tragitto casa-scuola

Risulta molto interessante analizzare e confrontare, laddove presenti nei questionari, le risposte dei genitori e dei bambini, soprattutto per quanto riguarda la percezione dei pericoli e dei rischi, il grado di autonomia dei bambini, i desideri e le attese.

## 2.2 Redazione piano spostamenti casa-scuola

Il piano spostamenti casa - scuola è stato redatto da più della metà degli istituti (57%), coadiuvati da figure locali, in particolare dal Comune che risulta avere un ruolo chiave per le competenze specifiche in tema di viabilità locale e lavori pubblici: i percorsi casa scuola devono essere ben segnalati, riconoscibili, accessibili e sicuri.

Come si può osservare dal grafico, i soggetti coinvolti con maggiore frequenza nella stesura dei piani di spostamento casa-scuola sono gli uffici tecnici dell'Amministrazione comunale, seguiti dai genitori e, per oltre un terzo delle suole partecipanti, anche dalle ULSS di appartenenza, che negli ultimi anni risultano molto attive, avendo individuato nei percorsi casa-scuola una delle azioni strategiche per incrementare la mobilità dei bambini, ritenuta attualmente scarsa e con effetti importanti sulla salute.

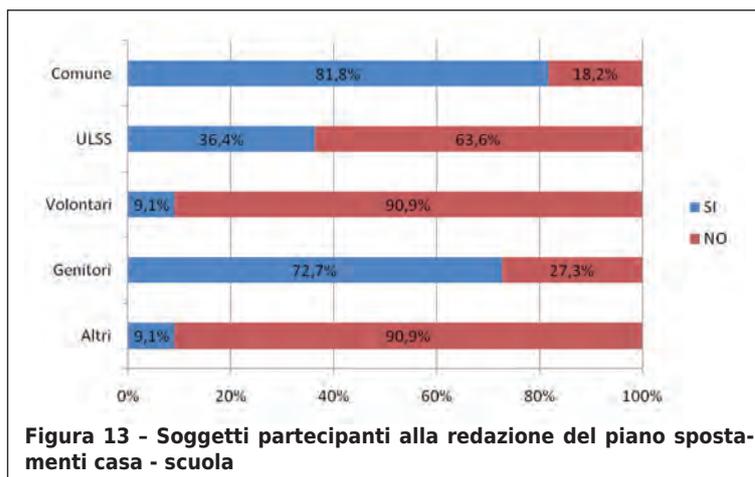


Figura 13 - Soggetti partecipanti alla redazione del piano spostamenti casa - scuola

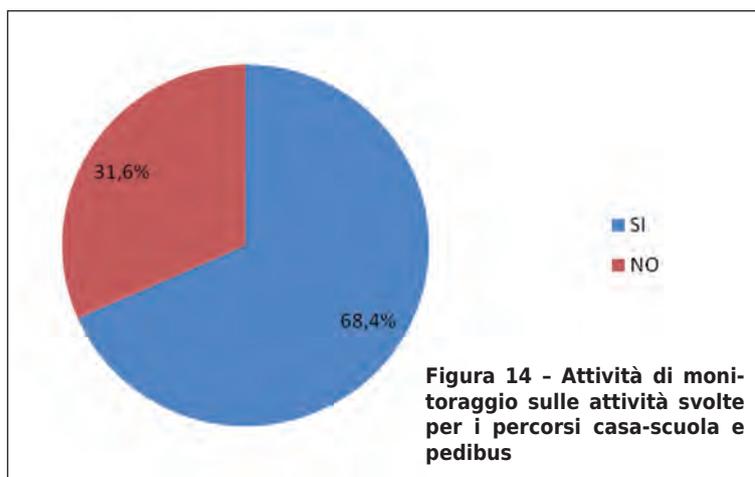


Figura 14 - Attività di monitoraggio sulle attività svolte per i percorsi casa-scuola e pedibus



Foto 9  
Segnaletica  
verticale

## 2.3 Monitoraggio delle attività svolte

La maggior parte delle scuole ha provveduto, durante l'arco dell'anno, a monitorare l'andamento delle attività pedibus, attraverso strumenti quali il "quaderno di bordo", tabelle di sintesi, riunioni periodiche di verifica, diagrammi di Gant per le attività messe in atto, il grado di partecipazione dei bambini, il numero di accompagnatori, i cambiamenti intercorsi. Il monitoraggio risulta tuttavia un'attività da incrementare e potenziare, sia come verifica interna alla scuola, che come attività di informazione esterna, al fine di valutare anche gli esiti delle collaborazioni in altri enti.

## 2.4 Realizzazione di segnaletica verticale od orizzontale

Tutti gli istituti partecipanti al bando hanno realizzato, con la partecipazione delle Amministrazioni locali, forme di segnaletica verticale o orizzontale allo scopo di evidenziare visivamente i percorsi casa-scuola e pedibus, le fermate e i punti di incontro.

La segnaletica è molto importante, poiché rende riconoscibile a tutti la presenza di percorsi dedicati alla mobilità pedonale e ciclabile dei bambini, in particolare per chi usa l'automobile, come elemento di attenzione e invito a moderare la velocità.

I supporti alla segnaletica sono di norma realizzati con l'Amministrazione locale, traendo riferimento dai disegni e dai contributi dei bambini.

La scuola primaria "San Francesco D'Assisi" di Casier, ma anche le scuole primarie di Preganziol, la scuola primaria di Falzè di Trevignano, ad esempio, hanno segnalato i punti di partenza e i percorsi con le impronte di piedi a terra e con segnaletica verticale ben visibile.



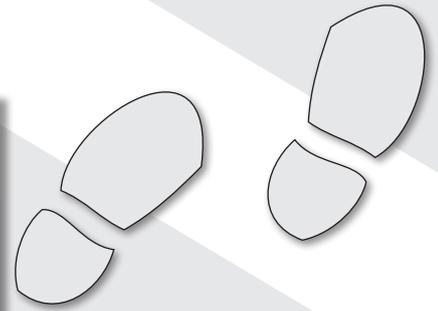
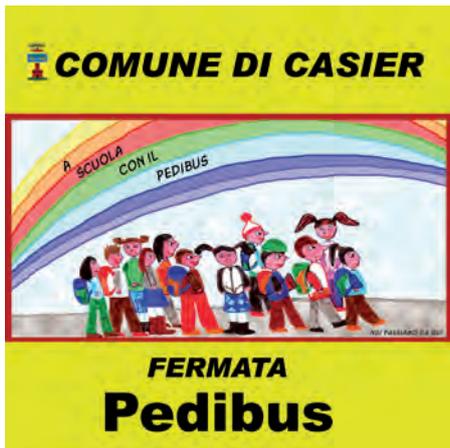


Foto 10 - 16 Segnaletica orizzontale e verticale pedibus e bicibus

## 2.5 Realizzazione e partecipazione ad attività formative

La maggioranza degli istituti ha partecipato o realizzato attività formative prima dell'avvio di percorsi casa-scuola e pedibus. La formazione risulta essenziale per lo svolgimento delle attività integrate alla didattica, per consolidare i rapporti con il territorio e le istituzioni, per individuare correttamente i percorsi e la gestione efficace di questo "servizio", per garantire la continuità e la durata nel tempo.

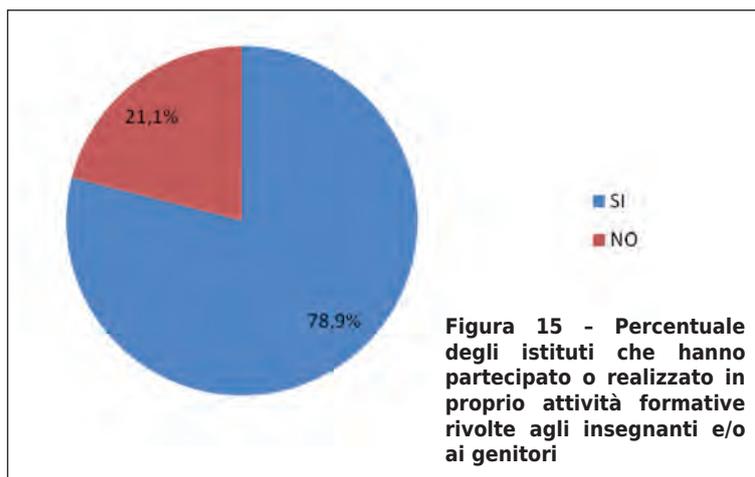


Figura 15 - Percentuale degli istituti che hanno partecipato o realizzato in proprio attività formative rivolte agli insegnanti e/o ai genitori

## 2.6 Inserimento del progetto nel Piano di Offerta Formativa (POF)

L'inserimento del progetto nel piano dell'offerta formativa delle scuole costituisce un pre-requisito per dare continuità al progetto, per rendere esplicito l'impegno della scuola, per integrare progetto e attività didattica. L'esplorazione del territorio, la misurazione dei percorsi, la rappresentazione grafica e cartografica, la registrazione ed elaborazione dei dati, la progettazione della segnaletica, diventano occasione di insegnamento e di apprendimento attivo, di educazione alla sostenibilità e alla cittadinanza attiva.

Solamente un istituto dei 19 considerati, non ha per il momento inserito questa iniziativa all'interno del piano di offerta formativa.

## 2.7 Insegnanti coinvolti nelle attività di progetto

Mediamente hanno partecipato alle attività previste dai progetti pedibus e percorsi casa-scuola 9 insegnanti per istituto ma alcune scuole si distinguono per la loro notevole partecipazione coinvolgendo quasi tutte le discipline e facendo risultare l'attività un momento formativo molto importante per gli alunni. L'elevata partecipazione degli insegnanti inoltre offre maggiori garanzie di continuità nel tempo.

## 2.8 Coinvolgimento enti pubblici e/o altri soggetti del territorio

Gli enti pubblici e altri soggetti presenti nel territorio sono stati spesso coinvolti nell'esperienza pedibus e percorsi casa-scuola con modalità e mansioni diversificate in base alle competenze specifiche, al ruolo istituzionale e alle capacità operative. Le ULSS, ad esempio, hanno spesso giocato una funzione di programmazione, presentazione e accompagnamento; mentre i genitori e i volontari hanno contribuito principalmente alla realizzazione, alla gestione e al monitoraggio.

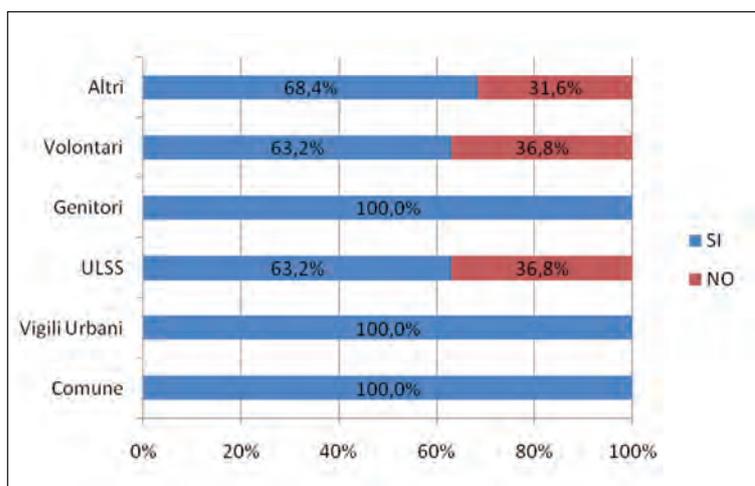


Figura 16 - Soggetti coinvolti nelle attività pedibus e percorsi casa-scuola



I Comuni rivestono un ruolo determinante per quanto riguarda la messa in sicurezza dei percorsi, l'installazione della segnaletica, la presa in carico di misure che riguardano l'accessibilità alle scuole e la relativa mobilità. Le scuole, in diversi casi, hanno formalizzato i rapporti con enti locali e altri soggetti attraverso accordi o protocolli d'intesa.

Altre figure coinvolte nel processo sono le associazioni locali: nonni-vigile, commercianti riconosciuti come Negozianti Amici Pedibus, l'AUSER come associazione di volontariato e di promozione sociale, associazioni di genitori che si sono costituite con proprio statuto come l'associazione dei genitori Pedibus Treviso e associazioni di insegnanti e formatori come l'Associazione onlus Moving School 21. Da evidenziare l'esperienza della scuola primaria Olme di Mogliano Veneto che ha visto coinvolto anche il "Consiglio comunale ragazzi".

Il numero e la diversificazione dei soggetti rappresenta un buon indicatore della propensione e capacità delle scuole di riconoscere e intercettare le risorse presenti nel territorio.

## 2.9 Coinvolgimento degli alunni

Gli alunni sono stati, nella maggior parte dei casi, coinvolti in tutte le fasi del progetto, con maggiore frequenza durante la fase iniziale e di analisi piuttosto che in quelle di progettazione e realizzazione. Le scuole più aperte alla partecipazione attiva degli alunni sono state: scuola primaria di Falzè di Trevignano, scuola primaria "A. Canova" di Santa Lucia di Piave, scuola primaria "G. Rodari" di Conegliano, scuola primaria "Giovanni Comisso" di Frescada, scuola primaria "C. Tegon" di Sambughè e scuola primaria "Giovanni XXIII" di Preganziol nelle quali gli allievi hanno partecipato alla maggior parte delle fasi del progetto. Un valore aggiunto che supera la dimensione dell'offrire un buon "servizio di pedibus" ed estende i confini dei luoghi di apprendimento per i bambini che "imparano facendo" anche le regole della democrazia e della convivenza civile, oltre che sviluppare competenze e conoscenze sull'ambiente e sulla città.



**Foto 17**  
**Partecipazione dei bambini nella definizione dei percorsi a Preganziol**

## 2.10 Cambiamenti nelle condizioni stradali di accessibilità e viabilità

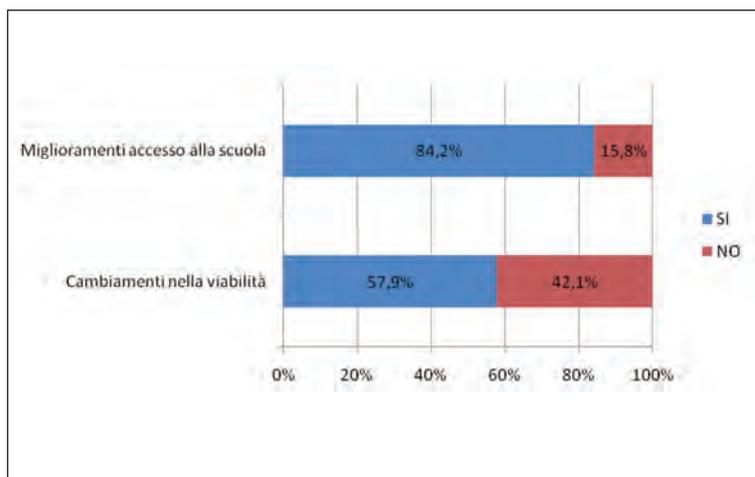
I cambiamenti temporanei o permanenti alla viabilità e accessibilità alla scuola, sono elementi che più di altri dimostrano la fattiva collaborazione tra la scuola e l'Amministrazione locale. La partecipazione ai percorsi casa - scuola e pedibus è spesso un modo per comunicare, da parte della scuola e dei genitori, la necessità di modifiche relative al contesto territoriale in cui sono inseriti i plessi scolastici. Queste modifiche sono legate principalmente al miglioramento dell'accesso alle strutture scolastiche e alla viabilità che deve essere in grado di fornire una adeguata sicurezza per gli alunni.

Più di metà degli istituti coinvolti segnala che sono intervenuti cambiamenti permanenti nella viabilità dell'intorno della scuola .

Un segnale importante che dimostra come l'attivazione dei progetti abbia portato alla realizzazione di interventi concreti viene dalla risposta relativa all'accessibilità della scuola, dove circa l'80% degli istituti partecipanti dichiara un miglioramento, in particolare per quanto riguarda: segnaletica, installazione di semafori, individuazione di nuovi attraversamenti, messa in sicurezza dei percorsi individuati, realizzazione di nuovi percorsi in sicurezza anche isolati dalla sede stradale, spostamenti di accesso alle scuole, zone a traffico regolato nelle fasce orarie di ingresso e di uscita dei bambini.

È chiaro che il cambiamento è tanto più significativo quanto più i Comuni sono “sensibili” e attivi nella risoluzione dei problemi segnalati; gli interventi si rivelano efficaci non soltanto per andare a scuola sicuri, ma anche per tutti i cittadini residenti nelle aree limitrofe che possono beneficiare degli interventi pedonali e ciclabili.

**Figura 17 - Cambiamenti intercorsi sull'accessibilità e la viabilità attorno alla scuole**



**Foto 18 e 19 - Prima e dopo nuovo percorso pedonale sicuro in prossimità della palestra scolastica a Casier**



**Foto 20 e 21 - Eliminazione barriere architettoniche e rifacimento e messa in sicurezza percorso a Mareno di Piave**





Foto 22 e 23 - Prima e dopo: installazione semaforo, segnaletica verticale e strisce pedonali a Francenigo di Gaiarine



Foto 24 - Intervento di chiusura temporanea del traffico in orario di entrata ed uscita da scuola a Mogliano Veneto

### 3. Riflessioni

I dati trattati in questo Rapporto, sebbene non rappresentino in maniera completa la realtà dei percorsi casa-scuola e pedibus della realtà trevigiana, ne illustrano una buona parte. Dai questionari pervenuti dalle scuole che hanno partecipato alla prima edizione del bando di concorso "La scuola va in città" anno scolastico 2009-2010, i progetti sui percorsi sicuri casa-scuola risultano molto apprezzati dagli alunni, dai genitori e dagli insegnanti e sono occasioni per far conoscere alle Amministrazioni locali le esigenze di mobilità sostenibile nell'intorno delle scuole.

Questi progetti sono tra le iniziative più efficaci per sensibilizzare ed orientare bambini e famiglie verso una mobilità alternativa all'auto privata, almeno nel tratto finale del percorso casa-scuola, e mirano ad accrescere la consapevolezza della necessità di modificare i comportamenti e gli stili di vita individuali attraverso un'educazione ambientale "attiva", oltre che orientare le scelte e gli interventi degli enti locali.

In ambito scolastico, gli elementi fondativi sono: l'inserimento nel piano di offerta formativa (POF) della scuola e la capacità della scuola di realizzare e partecipare ad attività formative, in primis nel coinvolgimento degli insegnanti e dei genitori che ogni anno necessitano di una "responsabilizzazione" al progetto. Il riconoscimento dell'attività dei percorsi casa-scuola come attività didattica comporta anche l'estensione della copertura assicurativa dei partecipanti durante i percorsi, un beneficio da tenere in considerazione. Alcune realtà scolastiche analizzate iniziano a sperimentare i percorsi in autonomia dei bambini: a volte per "necessità", ovvero per far fronte ad un problema che frequentemente si manifesta, dovuto al numero ridotto di accompagnatori, a volte per scelta, sia come evoluzione delle esperienze pedibus riconoscendo le competenze acquisite dai bambini, sia come modalità in grado di sviluppare e potenziare le competenze dei bambini, anche promuovendo l'aiuto tra pari e responsabilizzando i bambini più grandi nei confronti dei piccoli.

L'esperienza del "patentino", più diffusa in altri paesi europei, ma sperimentata anche in alcune scuole della provincia, si è rivelata efficace in questo senso: i bambini di 4<sup>e</sup> e di 5<sup>e</sup>, dopo un "training" pratico e teorico, anche con l'aiuto dei vigili urbani, e dopo aver sostenuto un "esame", diventano "accompagnatori" dei bambini più piccoli, dei quali sono "responsabili".

Il sostegno della Provincia di Treviso a queste iniziative, riconfermato con la seconda edizione del bando provinciale "La scuola va in città" per l'anno scolastico 2010 - 2011, mira a realizzare un comune progetto tra i diversi attori coinvolti: amministratori, tecnici, insegnanti, studenti e famiglie, associazioni al fine di avviare politiche condivise di sicurezza stradale, mobilità sostenibile, qualità dell'aria e miglioramento della qualità della vita. Già nella prima esperienza di bando si è cercato di "legare" i progetti pedibus e percorsi casa-scuola, quali azioni volontarie, agli strumenti urbanistici comunali e ai piani di settore della mobilità (PUT, Piano delle piste ciclabili, etc.) e di risanamento ambientale, valorizzando le realtà dove sono intervenuti cambiamenti nella viabilità e/o miglioramenti nell'accesso alle scuole a seguito dell'attivazione di percorsi casa-scuola (come protezione di attraversamenti pedonali, rifacimento della segnaletica, interventi di limitazione del traffico nelle strade di accesso alla scuola, etc.).

L'obiettivo a cui tendere, una volta che queste buone pratiche scolastiche si sono consolidate, è quello di incoraggiare scelte tecniche ed urbanistiche volte a favorire lo spostamento a piedi, in bicicletta e una maggiore sicurezza dell'utenza debole a partire dall'intorno della scuola fino alle aree residenziali prossime. Va ricordato che l'intervento urbanistico è strettamente correlato con la percezione di benessere o malessere psicofisico che a sua volta si intreccia strettamente con i livelli di attività della popolazione, come ricordato nell'introduzione di "Spazi per camminare - camminare fa bene alla salute", lavoro a cura di Armando Barp e Domenico Bolla, e quindi nessuno meglio dell'ambiente scolastico può esprimere e mettere in pratica ciò.

L'obiettivo di questo lavoro è quello, da un lato, di descrivere la realtà provinciale trevigiana dei percorsi casa-scuola e pedibus/bicibus con dati e contributi raccolti presso le scuole, dall'altro, di promuovere una responsabilità condivisa rivolta soprattutto alle amministrazioni locali e a quanti si occupano di pianificazione territoriale ed urbanistica al fine di promuovere una mobilità sostenibile in ambito scolastico e di inserire i progetti di percorsi casa-scuola nella strumentazione urbanistica comunale, di pianificazione settoriale della mobilità (PUT, Piano delle piste ciclabili, etc.) e di risanamento ambientale.



## CONTRIBUTI SUL TEMA DEI PERCORSI CASA-SCUOLA

1. Educazione alla mobilità: innovare, sapere, agire, di *Stephan Riegger, Humboldt Universitat di Berlino*, e *Raffaella Mulato, presidente Associazione onlus Moving School 21*
2. Mobilità - Buone pratiche. A scuola con compiti interessanti di progettazione. La scuola in movimento - In occasione della giornata europea sul tragitto casa-scuola 2009, di *Stephan Riegger, Humboldt Universitat di Berlino*
3. Moving School 21 in Berlin di *Stephan Riegger, Humboldt Universitat di Berlino*

*Tali contributi sono stati forniti all'interno della collaborazione con la Provincia di Treviso per il progetto europeo PIMMS TRANSFER*

### Educazione alla mobilità: innovare, sapere, agire

*Stephan Riegger, Raffaella Mulato (adattamento, integrazione e rielaborazione dei contenuti dell'articolo pubblicato nella rivista "Grund Schul magazin", 3/09 Mai/Juni 2009).*

#### 1. Introduzione

Dalla fine della seconda guerra mondiale forme e funzioni della città moderna hanno influito profondamente sulla vita dei suoi abitanti. Architetti e urbanisti hanno progettato città, quartieri, infrastrutture per adulti, lavoratori, per lo più automuniti.

In questo processo di trasformazioni urbane le esigenze di mobilità di bambini, ragazzi e giovani sono state poco o per nulla considerate.

I diritti dei bambini ad un ambiente di vita sano e ad una mobilità autonoma e sicura sono stati ignorati dai governi locali nella pianificazione urbanistica; questo fino alla fine del secolo scorso.



**Foto 25 - Situazioni ricorrenti che limitano o impediscono la mobilità pedonale** (alcuni esempi nel territorio trevigiano)

Sebbene tutti i provvedimenti in Germania in materia di urbanistica ed edilizia avessero come obiettivo l'aumento del benessere della comunità<sup>1</sup> è evidente che, soprattutto le condizioni di vita di bambini e ragazzi nelle città, sono ulteriormente peggiorate. Inchieste sull'adeguatezza di città e quartieri per famiglie e bambini, hanno dimostrato che la pianificazione della mobilità e del traffico non sono a misura di bambino<sup>2</sup>. È stata data troppo spesso la priorità al traffico motorizzato e privato. Spazi per il gioco ed il movimento sono stati limitati; gli spazi ancora liberi sono stati attrezzati per soddisfare i bisogni degli adulti (fare acquisti - parcheggi - traffico - etc...)

Il mosaico di fotografie (Foto 25) evidenzia come la strada venga percepita e segnalata in funzione delle automobili, che arrivano ad occupare gli spazi riservati alla viabilità pedonale e ciclabile; spesso anche la disposizione della segnaletica "dimentica" e limita la percorribilità di quegli stessi spazi, alimentando il senso di insicurezza e le paure dei genitori.



La mobilità dei bambini e la disponibilità di spazi a loro accessibili per una crescita sana, sono stati sacrificati a favore di funzioni produttive e di un utilizzo economico. Questo tipo di pianificazione è ancor oggi molto diffuso, con i risultati che sono ben noti.

Politici ed urbanisti sembrano non aver ancora capito quanto questo danneggi le possibilità naturali di sviluppo dei bambini e limiti, di fatto, il loro diritto di crescere.

**Foto 26 - Bambino sul ciglio della strada**

Le conseguenze evidenti sono: disturbi nello sviluppo psicofisico, rischio di assuefazione, diminuzione delle esperienze sociali e sensoriali, pericolo per la circolazione stradale. Aumentano le malattie dovute allo scarso movimento. Queste carenze nello sviluppo rendono indispensabili provvedimenti eccezionali e costosi da parte delle autorità e delle aziende della salute.

Il seguente esempio dimostra quanto sia aumentata nella nostra società la desensibilizzazione nei confronti dei bisogni dei bambini. Una scuola materna è stata chiusa per delibera del tribunale perché utilizzava uno spazio pubblico per giocare ritenuto "a rischio" a causa dell'inquinamento da traffico: il gioco dei bambini su suolo pubblico sottostà alla legge sulla prevenzione delle emissioni e può quindi essere vietato<sup>3</sup>.

## 2. Problemi dell'educazione alla mobilità

### 2.1. Il gioco tecnologico del bambino - perdita della mobilità?

L'assenza dell'infanzia "sulla strada" e la perdita del gioco dei bambini nel contesto abitativo sono state favorite da giocattoli elettronici; lo spazio fisico della strada, della piazza, oramai viene sostituito dallo spazio virtuale. La prima fu la ditta giapponese Nintendo, la quale promise un campo giochi avventuroso in formato tascabile (Gameboy dal 1989).



**Foto 27 Tecnizzazione del gioco del bambino**



Nel frattempo la tecnicizzazione del gioco ha inondato le camere dei bambini. Esperienze di seconda mano prendono il sopravvento nei confronti delle esperienze di gioco reale. La perdita di concretezza dei giochi e la carenza di stimoli nell'ambiente vissuto dai bambini porta ad uno sviluppo limitato dei loro sensi. Di conseguenza vengono compromesse le capacità di elaborazione per interiorizzare e utilizzare gli stimoli offerti dall'ambiente.

Viene impedita anche la comprensione dell'ambiente e di quanto in esso si manifesta (rumori, temperatura, vento, pioggia, colori, odori e altro).

La scomparsa dei giochi in strada, sui marciapiedi, sulle piazze è resa evidente dalla mancanza di ogni loro traccia.

Senza una cultura del gioco per strada non possono essere esercitate regole sociali, né apprese filastrocche, imparate a memoria regole o il far di conto; nessuna lite viene appianata senza aiuto esterno, nessun gioco viene più inventato e nessun gioco viene disegnato sul selciato e sulle piazze. Molti luoghi dove si potrebbe giocare bene, rimangono sconosciuti, come anche il modo per arrivarci. Non vengono più esplorati percorsi nuovi, anche per le paure dei genitori.

## **2.2. Educazione al movimento - i bambini hanno diritti civili!**

I bambini si adattano giocando alla nostra società. Imparano giocando a vivere nel loro ambiente.

Però questo non può avvenire senza le opportune condizioni, occasioni, modelli ed esempi.

Chi vuole utilizzare degli spazi, li deve conoscere. Conoscerli significa cercare tali spazi, muoversi, farne uso e modificarli. Educazione al movimento significa quindi educazione all'ambiente e al territorio. La separazione di spazi destinati a bambini, giovani ed adulti si rispecchia bene nel volto della città: parchi gioco per bambini, luoghi di gioco senza regole e per appartarsi per i giovani, centri commerciali e zone pedonali per gli adulti.

La lottizzazione degli spazi pubblici ha come conseguenza che le regole, i modelli di comportamento, le forme di comunicazione e le competenze sociali (anche in caso di conflitti e relative soluzioni) non possono più essere trasmesse (osservate e adattate) in modo esemplare e in base all'età. Per questo motivo bambini e giovani stanno perdendo la capacità e quindi la possibilità di criticare gli spazi del gioco e del movimento e di esprimersi in merito in modo propositivo.

Perciò reagiscono a volte impulsivamente, in modo disordinato e spesso violento nei confronti di strutture che, secondo l'opinione e l'intenzione di urbanisti e uffici comunali, dovrebbero soddisfare le esigenze di bambini e giovani.

I bambini non sono stati coinvolti, a torto, nelle decisioni che li riguardano.<sup>4</sup> È difficile per i bambini privi di competenze motorie avvalersi del diritto di partecipare alla vita pubblica.

Essendo i bambini sempre meno presenti e visibili nella città, i loro bisogni non sono più percepibili, ed è più difficile comprendere i loro diritti. E insegnare tra le quattro pareti dell'aula i loro diritti non basta, se poi non sono messi nelle condizioni di esercitarli.

## **2.3 Il "taxi dei genitori" - perdita di mobilità e di autonomia**

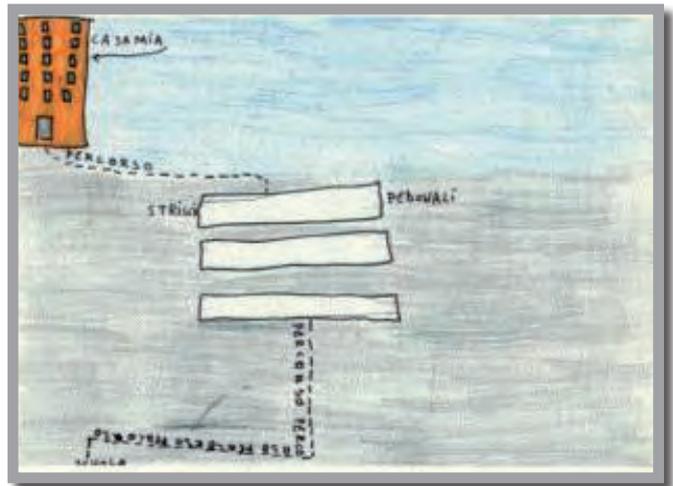
Con l'iscrizione a scuola dei loro figli, i genitori diventano più sensibili ai pericoli del traffico cittadino. Si crea un conflitto tra l'auspicata indipendenza dei bambini e la necessità di concedere loro gli spazi desiderati ma non accessibili o ritenuti pericolosi. La spesso esagerata insicurezza dei genitori porta al quotidiano caos stradale in prossimità delle scuole, mettendo quindi a rischio lo sviluppo di un senso di indipendenza e non solo. Anche l'educazione all'ambiente va in crisi, visto che i bambini vanno a scuola a piedi o in bicicletta, attraverso le nuvole di gas di scarico emesse dalle auto dei "bambini motorizzati".

Il trasporto nel "taxi dei genitori" diventa per molti bambini come una "infanzia alla finestra".

Questo li allontana dal mondo in movimento e dalle sensazioni che questo può stimolare. (La televisione offre movimento quale esperienza di seconda mano, lo schermo del PC offre mondi artificiali in movimento manipolabili, il lunotto posteriore del "Taxi dei genitori" offre una immagine a distanza del dinamico mondo esterno). I bambini motorizzati percepiscono appena la città, la strada e i loro dintorni.



Foto 28 e 29 - Disegni dei bambini del percorso casa-scuola a piedi (a sinistra) e in auto (a destra)



Sono in grado di schizzare in modo impreciso il percorso per andare a scuola (mappa mentale), non sono in grado di andare dagli amici da soli.

Non conoscendo i loro itinerari, non percorrendo giornalmente le distanze, non essendo in grado di valutare la velocità, essi mancano di importanti competenze per la loro sicurezza.

## 2.4 Una crescita “per isole” nuoce alla sicurezza

Tipico dei giorni nostri è un fenomeno chiamato “isolamento “ dell’ambiente di vita del bambino. Questo avviene perché le distanze, i collegamenti e i percorsi verso i luoghi importanti per i bambini - la scuola, lezione di musica, la casa di amici o parenti - vengono attraversati con l’automobile.

Il grafico mette in evidenza come in passato lo sviluppo della mobilità del bambino si allargasse progressivamente e in modo concentrico intorno al luogo di residenza con l’aumento dell’età.

Questo processo viene oggi ostacolato dalle forme di trasporto utilizzate e dall’organizzazione degli spazi urbani. I bambini vengono trasportati dai genitori nei luoghi dove svolgono varie attività, ognuna si configura come un’isola. Così il bambino non conosce i luoghi / gli spazi tra un’isola e l’altra: sono terre incognite.

Le mappe mentali mostrano che i bambini abituati all’automobile ignorano totalmente indicatori stradali, incroci, angoli stradali; né riconoscono odori o sanno evitare luoghi pericolosi. Le conseguenze sono evidenti: l’insicurezza e la paura di muoversi nell’ambiente circostante o nella città rendono il loro comportamento nel traffico piuttosto impacciato.

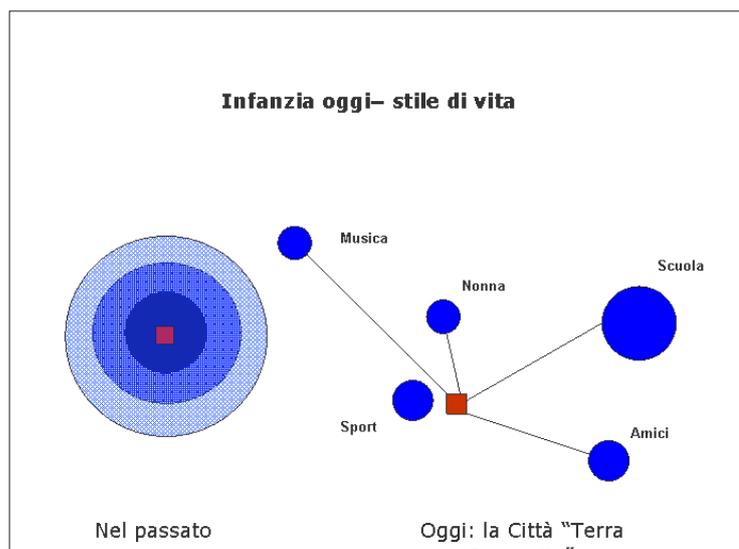


Figura 18 - Dallo spazio accessibile all’isolamento nella “terra incognita”

## 2.5 Assicurazione? Domande di genitori e docenti

La domanda che più spesso viene posta nei riguardi dei progetti sulla mobilità scolastica da parte dei genitori insicuri è la seguente: ...“e se succede qualcosa?” È una preoccupazione legittima, tuttavia è anche segno di una carenza di informazioni e di una percezione del rischio elevata rispetto ai pericoli reali. Le incertezze causano una valanga di domande, che vanno ascoltate, prese in seria considerazione e alle quali occorre dare risposte convincenti. Altrimenti si corre il rischio di scoraggiare anziché favorire il raggiungimento degli obiettivi di autonomia e sicurezza dei bambini nell'educarli alla mobilità. Si sa che i genitori possono influenzare positivamente il comportamento dei loro figli. Il loro esempio dà un contributo importante alla competenza dell'autodifesa e della sicurezza comportamentale dei loro bambini nel traffico.

Le casse infortuni (LUK) di tutti i Länder tedeschi ritengono la sicurezza del percorso casa-scuola uno dei loro più importanti compiti e hanno sviluppato una grande quantità di materiale informativo destinato alle scuole, allo scopo di promuovere l'attivazione di percorsi sicuri a piedi e in bicicletta e favorire il movimento quotidiano. Per bambini competenti che sono in grado di muoversi in autonomia si riducono i rischi di infortunio.

Quindi non solo i bambini sono assicurati, ma le stesse casse infortuni sostengono che andare a scuola a piedi o in bicicletta fa bene alla salute e diminuisce il rischio di incidenti. L'approccio tedesco potrebbe essere per l'Italia un buon esempio cui ispirarsi per orientare le politiche e le pratiche relative alla promozione della salute e della sicurezza dei bambini: dalla prospettiva “iper-protettiva” ancora prevalente allo sviluppo di competenze di autoprotezione. Ma non basta a ridurre l'insicurezza dei genitori. Un progetto di ascolto, comunicazione e formazione che includa i genitori si rivela un efficace antidoto, assieme al loro diretto coinvolgimento. Serate e colloqui fanno emergere le occasioni per discutere su questi temi e rendono comprensibile e utile il materiale educativo e didattico disponibile, inoltre, gli stessi genitori costituiscono una risorsa, potendo mettere a disposizione competenze e tempo per accompagnare i bambini. Molte scuole pubblicano informazioni nelle loro pagine internet e promuovono periodici incontri.

## 3. Cosa offrono i programmi scolastici

### 3.1 Sapere ed agire

Uno degli aspetti critici dei programmi scolastici è la loro articolazione lineare e orizzontale del sapere. Spesso l'ampiezza e i temi delle diverse discipline vengono divisi per anni.

Questo impianto, creato per mediare le strutture, genera frammentazione ed entra spesso in contrasto con i progetti di educazione alla mobilità.

Le conoscenze sui temi ambientali (effetto serra, inquinamento, energia...) rimangono superficiali e lontane, finché non vengono legate ad esperienze concrete, e rese possibili alternative per il proprio comportamento anche al di fuori della scuola. La conoscenza delle interazioni tra l'effetto sul clima ed



il comportamento personale nel percorso casa-scuola crea consapevolezza, educa all'acquisizione del senso di responsabilità individuale e collettivo. Per quanto riguarda l'educazione stradale, il conoscere le regole e l'uso dei mezzi di trasporto rimane vago e superficiale se si limita alla teoria o a simulazioni in ambienti protetti e non viene abbinato ad un quotidiano allenamento delle competenze in tal senso.

**Foto 30 - Allenamento percorsi casa-scuola a Treviso**



Il programma scolastico della scuola primaria nella città di Amburgo intende perseguire i seguenti obiettivi:<sup>5</sup> indipendenza nella mobilità, orientamento mirato all'esperienza ed all'azione, un campo d'azione sempre più ampio nel quartiere, nell'ambiente circostante la scuola e l'abitazione.

Questo programma deve essere affiancato da altri supporti, quali: spiegazioni ai genitori, giornata programmata di sensibilizzazione, contatti con le autorità, organizzazione dei percorsi casa-scuola, etc.

**Foto 31 - Scuolabus a piedi - brevetto del responsabile del traffico della polizia stradale tedesca**

L'educazione alla mobilità fa parte del tema "scoprire gli spazi"<sup>6</sup>, nel quale gli alunni imparano e fanno esperienze, scoprono storie, dimensioni, misure e regole e apprendono che loro possono anche modificare gli spazi stessi.

Per poter procedere alla scoperta di nuovi spazi nel tempo libero ed acquisire capacità di movimento, bisogna averne nozione e possedere delle capacità proprie. All'uopo servono tra l'altro: allenamento scolastico, esperienze ed esercizi psicomotori e di percezione.<sup>7</sup>

Generalmente si consiglia alle scuole e agli insegnanti di lavorare con partner esterni all'ambito scolastico (Polizia stradale OPNV).

Altri partner con esperienza nell'educazione alla mobilità e importanti nella pianificazione del traffico e nell'educazione alla sicurezza sono: Uffici comunali - Lavori Pubblici, Scuola, Ambiente, Urbanistica-, l'Organizzazione Pedibus e. V., ed eventualmente l'Agenda 21 locale<sup>8</sup> (vedasi scheda M1 allegata).

### 3.2 Educazione alla mobilità quale disciplina trasversale, ampia ed essenziale

I criteri qualitativi "essenziale/esteso" all'interno dell'educazione alla mobilità possono venir esplicitati all'interno dell'educazione civica o alla convivenza civile. L'ambito geografico contribuisce alle conoscenze con il lavoro di orientamento nello spazio, di lettura e costruzione di cartine e mappe; l'ambito matematico - tecnico favorisce lo sviluppo di competenze pratiche per misurare le distanze (uso del metro, del curvimetro).

Si dovrebbero sfruttare aspetti caratteristici dei dintorni della scuola per esplorazioni della città, e comprenderne le funzioni, l'uso, le caratteristiche fisiche e ambientali, le stratificazioni storiche. È



buona prassi realizzare anche attività laboratoriali specifiche quali: "detective del traffico", cartine del quartiere realizzate dai bambini, misurazioni della velocità e del traffico, uscite con agenti della polizia stradale, incontri con i tecnici dell'ufficio di pianificazione per l'organizzazione del percorso casa-scuola ed interviste agli abitanti del quartiere. Una lezione attuale dovrà contenere anche gli aspetti relativi alla salute, al movimento e all'ambiente.

**Foto 32 - Mappatura del quartiere**

Le varie attività di indagine e di pianificazione, la stesura di relazioni e la produzione di documentazione richiedono, stimolano e favoriscono le capacità linguistiche e matematiche (poster, pagine web della scuola). Non va dimenticata la produzione artistica e di comunicazione visiva: si deve disegnare, fotografare, eventualmente filmare, preparare una documentazione e un layout.

Forse si può aggiungere anche un'attività musicale: come l'invenzione di una melodia sbarazzina o un "rap" disinvolto, che possono comunicare efficacemente i risultati dei progetti agli altri.

Un "criterio prova" per una buona lezione di educazione civica è il suo orientamento pratico.

Per quanto riguarda l'educazione alla mobilità, deve cambiare qualcosa nel contenuto, in modo percepibile e duraturo. Non basta leggere testi e produrre disegni per il raccoglitore.

Come non sono sufficienti poster e pubblicazioni dei risultati su internet, se veramente non "si fa qualcosa" di concreto e non si produce cambiamento.

Soltanto l'uso quotidiano di capacità di azione permette ad ogni alunno di capire il traffico, di sentirsi parte di esso e di comportarsi in modo rispettoso dell'ambiente e della società. È indispensabile un coordinamento tra i diversi insegnamenti, favorendo forme di lavoro integrate.

La spirale è metafora del modello di apprendimento, ma anche di padronanza dello spazio nel quale vivono i bambini. Fare esperienza nello spazio, durante l'età prescolare e scolare, permette di sviluppare le competenze necessarie per muoversi in autonomia, rompere l'isolamento cui sono costretti i bambini, costruire un proprio modello di orientamento, stimolare curiosità e "domande" da portare a scuola.



Figura 19 - La spirale come metafora

### 3.3 Formazione degli insegnanti - competenze degli insegnanti per l'educazione alla mobilità

Per una educazione alla mobilità efficace e durevole nei risultati, è senza dubbio importante la formazione degli insegnanti. Non è possibile raggiungere gli obiettivi che si vogliono perseguire inserendo l'educazione alla mobilità, come avviene di solito, all'interno delle varie discipline insegnate singolarmente nel modo tradizionale nella scuola primaria.

La forma più adeguata risulta essere quella della didattica attiva e della ricerca-azione, fondata sul concetto di "learning by doing".

L'apprendimento implica la costruzione attiva del significato e della comprensione: gli allievi diventano "costruttori" del loro sapere, imparano "facendo", danno "senso alle cose" in modo attivo.<sup>9</sup>

Compito degli insegnanti sarà quindi non tanto e non solo trasmettere agli allievi conoscenze, bensì facilitare gli apprendimenti, favorire forme di conoscenza generativa, sviluppare competenze, favorire l'uso delle conoscenze per risolvere problemi, promuovere l'utilizzo delle loro abilità in contesti reali. La partecipazione diretta all'azione permette un feedback costante rispetto al livello raggiunto.

Per quanto riguarda la pianificazione del progetto, riassumiamo i punti già conosciuti: (1) L'idea del progetto può venir pianificata dagli insegnanti, cui fa seguito un progetto di massima (2) da portare in discussione con gli alunni, che insieme identificano e riconoscono il problema, condividono obiettivi e definiscono azioni (piano del progetto) (3). Per la pianificazione del progetto stesso (4) sono utili come criteri i "punti fissi" (per discutere dei problemi organizzativi) come pure il "Livello Metafisico" (per la riflessione su come procedere). Il progetto va accompagnato da un piano di valutazione (di processo e di risultato).



Un attento intervento nella seconda e terza fase dovrebbe evitare i rischi di fallimento o di implosione del progetto (anche con l'impiego di tutte le forze pedagogiche). Qui si deve tener conto di un punto nodale della psicologia dell'apprendimento: il successo è la motivazione allo studio per continuare a studiare (vedasi Schede M2 e M3 allegate.)

La valutazione assume una dimensione "procesuale": ogni fase del progetto va monitorata e verificata, secondo una modalità di azione/riflessione continua; sono così resi possibili "aggiustamenti di percorso". Quando si adotta una modalità di lavoro "aperta", contestualizzata e flessibile le "sorprese", le piste di lavoro inattese, non mancano e vanno prese in considerazione.



Foto 33 e 34 - Modello per gli allievi  
Gioco e percorsi casa-scuola  
a Conegliano

### Spirale di progettazione MS 21



Figura 20 - La spirale di progettazione adottata da Moving School 21



## 4. Previsioni e prospettive

### 4.1 Educazione alla mobilità come “educazione alla convivenza civile” e alla cittadinanza attiva

La partecipazione all’organizzazione dei percorsi casa-scuola offre agli alunni la possibilità di occuparsene essi stessi attraverso giochi di strada, disegni, organizzazione delle strade e altro. Il progetto presuppone l’informazione ed il coinvolgimento degli uffici competenti degli enti locali: si tratta di un interessante contributo alla didattica per insegnanti e alunni, che imparano a conoscere gli uffici comunali, il personale tecnico e il rispettivo ruolo, gli strumenti per gestire il traffico e governare la città.

Quando si vuole organizzare i percorsi con gli alunni, c’è bisogno delle competenze dei tecnici comunali dei settori dei lavori pubblici, dell’urbanistica, del verde pubblico e della mobilità.



Foto 35 - Gioco di equilibrio sul ciglio della strada in Germania

Per rendere praticabili e sicuri i percorsi occorrono permessi: per esempio per attrezzare e segnalare le “fermate per i genitori” (dove possono salire e scendere in sicurezza in uno spiazzo o in un’isola del traffico) e da cui può iniziare il “percorso a piedi”.

Sono importanti anche attrezzature per il gioco e per il movimento (equilibrio, forza, abilità) installate ai bordi della strada del percorso (anche per queste occorrono i permessi).

I segni verticali e orizzontali nei punti di incontro e i contrassegni fatti lungo il percorso, rendono visibili a tutti, automobilisti e non, i percorsi verso la scuola.

Come garanzia di successo del progetto all’interno dell’educazione alla mobilità servono anche accordi formali di protocollo sul sostegno durevole tra scuola, genitori, Comune, polizia municipale, etc. Ciascun attore riveste un ruolo importante: organizzativo, educativo, gestionale, di pianificazione. L’intervento del Comune per la messa in sicurezza dei percorsi è fondamentale, anche per migliorare l’accessibilità alla scuola e intervenire sugli spazi pubblici con il contributo dei bambini<sup>10</sup> (vedasi Schede M 4 e M5 allegate).

### 4.2 Valutazione - la durata sul banco di prova

Il raggiungimento degli obiettivi nelle diverse discipline di regola si può facilmente verificare attraverso test, fogli di calcolo e prove scritte.

Per valutare l’efficacia dell’educazione alla mobilità, della reale acquisizione ed uso delle competenze di azione (ad esempio l’uso di mezzi pubblici, il pedibus, in bicicletta a scuola) occorre un concetto di valutazione più ampio, includendo l’acquisizione di competenze specifiche e trasversali. Questo dovrebbe avvenire all’interno della scuola (insegnanti ed educatori) ed essere legato alle discipline (ad es. nelle ore di matematica).



Foto 36 - Meeting point

Ad esempio, possono essere testati e utilizzati programmi per il computer come alternativa e integrazione a “carta e penna”, per registrare e analizzare i chilometri del percorso per ogni alunno e ogni classe (valutazione all’interno della classe), ma anche per l’intera scuola.

Un “diario quotidiano di percorso”, in cui vengono registrati ogni giorno i tragitti misurati (dagli accompagnatori o dall’insegnante) può essere un utile strumento, che permette di collegare la pratica concreta di ogni giorno alle discipline, rendendole più vive, in favore di un apprendimento attivo e autentico.

Dai risultati si possono osservare sviluppi e progressi e possono nascere ulteriori proposte da mettere in campo.

Osservazioni, monitoraggi e verifiche interne alla scuola riferite all’efficacia dei percorsi mattutini a piedi o in bicicletta, ad es. in riferimento all’attenzione, al rendimento scolastico, al clima scolastico (rapporti tra alunni di diverse età) completano la gamma degli indicatori di valutazione possibile.

I risultati offrono alla direzione scolastica buone opportunità per illustrare ai genitori interessati lo “spirito mobile” della loro scuola.

La diffusione dei risultati all’esterno può diventare molto utile anche per i politici locali, per i tecnici, per le agenzie di servizio al territorio e per la comunità del quartiere/città: diventano indicatori “di successo” del modello di collaborazione tra istituzioni diverse, che si occupano di salute, benessere, educazione, pianificazione.



## Scheda M 1 - mobilità

### CHECKLIST PER I PROGETTI DI EDUCAZIONE ALLA MOBILITÀ

1. Mappatura: registrare su una pianta della città l'ubicazione della scuola e delle abitazioni degli alunni; riportare in una mappa più grande, segnalati dagli stessi alunni, i luoghi e i percorsi e appenderla poi in visione nell'aula. Aiutarsi - se disponibile - con il GPS o "Navi".
2. Registrare le modalità con cui gli alunni vengono a scuola; registrare il traffico davanti alla scuola.
3. Utilizzare le riunioni con i genitori, per illustrare lo scopo dell'attività, chiarire domande pratiche e legali (educazione alla mobilità per adulti) .
4. Assicurarsi la partecipazione dei genitori: "percorso casa-scuola sicuro con il taxi dei genitori" "rispettosi dell'ambiente e della salute" o "a piedi o su ruote".
5. Individuare punti pericolosi lungo i percorsi e farli motivare: dai genitori, dagli insegnanti, dagli alunni, dalle autorità.
6. Prendere decisioni: vogliamo partecipare alla Giornata Europea del percorso casa-scuola? Cosa vogliamo fare insieme? Chiarire con l'Istituto Scolastico, se tutta la scuola vi partecipa o solo singole classi.
7. Acquisire partner: il Collegio Docenti della scuola, la Polizia Stradale (i responsabili della sicurezza nel traffico), il Comune, l'Ufficio Traffico, l'Azienda dei Mezzi Pubblici, l'Ufficio Scolastico, la Cassa Infortuni della Regione, l'Agenzia per la Salute, l'Associazione Genitori, etc.
8. Consolidare il lavoro dal punto di vista didattico e delle lezioni: pianificare i riferimenti alle discipline, i cui contenuti hanno a che fare col tema mobilità, ambiente, spazio (interdisciplinarietà).
9. Pianificare la documentazione in itinere e finale del progetto (foto, disegni, mappe, test, sito web)
10. Come si procede? Consolidamento dei risultati e proseguimento del progetto nella quotidianità scolastica - "Con ogni tempo a scuola a piedi e su ruote!".

## Scheda M 2 - mobilità

### COMPETENZE PER L'EDUCAZIONE ALLA MOBILITÀ

L'insegnante responsabile (mobility manager scolastico) e/o il team preposto al progetto dovrebbe:

- essere convinto e saper convincere che l'educazione alla mobilità finalizzata alla pratica quotidiana è un elemento importante per la salvaguardia della salute e per l'educazione al movimento;
- illustrare i vantaggi del progetto nel contribuire concretamente al miglioramento del clima della classe/della scuola;
- dimostrare competenza ed essere disponibile ad acquisire e confrontarsi con altri saperi e competenze, ad esempio quelle delle autorità locali; conoscere le norme dell'amministrazione, le regole delle assicurazioni, i testi delle leggi che si occupano della materia e altro ancora;
- sapere dove e a chi rivolgersi per chiedere aiuto e sostegno;
- saper lavorare volentieri in team e in rete;
- praticare l'ascolto attivo e rimanere cortese e rilassato/a mentre interagisce con gli altri, anche e soprattutto in caso di resistenze o conflitti (molte persone devono essere convinte);
- essere coraggioso e non lasciarsi scoraggiare da difficoltà (inevitabili) e problemi che si possono incontrare.

È importante che l'insegnante non venga lasciato "solo", l'educazione alla mobilità può far parte del progetto pedagogico dell'istituto, far parte di quella "identità" che la scuola si vuole dare. Ovvero la scuola può decidere di "orientare" le proprie azioni nell'organizzazione, nella gestione, nella didattica verso un profilo di sostenibilità.

Assumono dunque un ruolo chiave il Dirigente Scolastico (eco-management scolastico), il Collegio dei docenti, i genitori, per la costruzione da una lato di una offerta formativa di qualità, dall'altro di un patto educativo nel quale ognuno si impegna a fare la propria parte.

## Scheda M 3 - mobilità

### EDUCAZIONE ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il concetto della “sostenibilità” indica la consapevolezza della criticità dello “stato dell’ambiente” nel contesto di vita e della necessità di ripensare il modello di sviluppo attuale anche a scala locale, così come gli stili di vita e i comportamenti.

Come già espresso nella epocale dichiarazione sull’ambiente “Agenda 21” formulata a Rio de Janeiro nel 1992, il traffico viene visto come problematica correlata al clima e questa come complesso di interazione di più ecosistemi legati l’un l’altro, dove si intrecciano la scala locale e la scala globale.

L’“Agenda 21” fu allora sottoscritta da quasi 180 Stati del mondo; allora fu utilizzato il termine “sustainability” inteso come obiettivo per gli sforzi comuni per combattere la minaccia ambientale. Nella traduzione tedesca il termine fu reso con “Nachhaltigkeit” (durevolezza/persistenza) e fu rilevato che questo corrisponde ad un vecchio principio delle scienze forestali ed implica un responsabile pensare ciclico: non si può tagliare (e vendere) più legno di quanto ne abbia il bosco.

Nel contesto internazionale si richiama l’attenzione sul fatto che si tratta di permettere all’umanità uno sviluppo, che corrisponde ai bisogni dell’attuale generazione, senza però danneggiare le possibilità delle generazioni future, di soddisfare i loro bisogni e di scegliere il loro stile di vita.

Se adesso i pedagoghi parlano di “mobilità permanente”, si tratta – detto in breve – di una (educazione alla ) mobilità con una bassa emissione di anidride carbonica come contributo alla battaglia contro la catastrofe climatica.

Vi è dunque un dato concreto, e in qualche modo “misurabile”, sul risparmio (o l’incremento) delle emissioni che bambini e genitori possono rilevare e comprendere. È chiaro che l’educazione alla mobilità si presta allo sviluppo di altre esperienze e saperi, orientati ad un comportamento responsabile e a stili di vita salutari per se e per gli altri.



## Scheda M 4 - mobilità

### PIANO DI FORMAZIONE PER GLI "ACCOMPAGNATORI PEDIBUS"(\*)

Gli accompagnatori "Bus a piedi" vengono preparati dagli esperti della sicurezza del traffico della polizia di Berlino all'interno del progetto didattico "Blue Shose - Scarpe blu".

*Il progetto di formazione comprende gli ambiti: teoria, pratica, prova d'esame.*

*Il periodo di tempo richiesto per la formazione è di 7,5 ore.*

*Organizzazione (teoria e pratica): mattino/pomeriggio: 1*

*Partecipanti: volontari (alunni, genitori)*

*Classi: allievi di 3<sup>a</sup> / 4<sup>a</sup> classe*

*Modalità della formazione: conferenza, colloquio, controllo e verifica dei percorsi, fogli di lavoro, test.*

### Panoramica piano di formazione degli accompagnatori Piedibus

Ambiti	Tempo di formazione	Contenuti/temi della formazione
<b>TEORIA</b> Educazione al traffico ed alla sicurezza	Circa 3 ore	<ul style="list-style-type: none"><li>• compiti degli accompagnatori</li><li>• spiegazione del paragrafo 1 del codice della strada</li><li>• calcolo delle distanze di frenata (tempo di reazione, spazio di frenata)</li><li>• 10 regole d'oro</li><li>• informazioni per alunni e genitori</li></ul>
<b>PRATICA</b> Guida di gruppi, comportamento nel traffico, installazioni tecniche	Circa 3 ore	Controllo dei percorsi, guida a piccoli gruppi, riconoscere i pericoli, segnaletica stradale, semafori, misure di emergenza.
Esame ( <i>pratica</i> )	Circa 30 minuti	Guida di un gruppo (bus a piedi)
Esame ( <i>teoria</i> )	Circa 60 minuti	Questionario sui contenuti della formazione ( <i>test</i> )
<b>Totale tempo richiesto</b>	7 ore e 30 min.	<b>Conclusioni:</b> discussione conclusiva, Consegna della "patente per l'autobus a piedi"

(\*) L. Klemke (*Consulente per la sicurezza stradale della polizia stradale di Berlino*)

Il modello di addestramento per gli accompagnatori dei percorsi casa-scuola è nato all'interno del progetto Scarpe blu per la scuola elementare Am Buschgraben, Berlin Steglitz Zehlendorf.

## Scheda M 5 - mobilità

### MODELLO DI EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE (\*)

<b>Approccio tradizionale Educazione alla Sicurezza Stradale</b>	<b>Approccio Street Safety Education</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Difensiva / Reattiva</li><li>- Top Down</li><li>- Apprendimento passivo; simulazioni piuttosto che esperienze in situazioni reali</li><li>- Normativa</li><li>- <b>Focus</b> sulla strada come spazio riservato al traffico automobilistico</li><li>- Rimuovere o ridurre il rischio</li><li>- Prevenire incidenti e ridurre incidenti legati alla velocità</li><li>- Impatto individuale sui comportamenti</li><li>- Informazione di base: sviluppo conoscenza regole e strategie</li><li>- Centrata sulla Scuola e i bambini: relegata nel tempo scuola curricolare</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Proattiva</li><li>- Partecipata</li><li>- Apprendimento attivo nella/della comunità</li><li>- Cultura e sensibilità locale</li><li>- <b>Focus</b> sulla via come spazio per l'interazione sociale e lo sviluppo di relazioni</li><li>- Comprensione e gestione dei rischi</li><li>- Migliorare la qualità della vita e garantire lo sviluppo e il benessere dei bambini. Molti bambini in strada.</li><li>- Sviluppo di una responsabilità sociale</li><li>- Processo basato: sviluppo di azioni competenti e appropriate</li><li>- Collaborazione Scuola – Comunità: trasversale, multi-attoriale, oltre il tempo scuola</li></ul>

(\*) Fonte: Progetto RoSaCe (Road Safety Cities in Europe) – coordinato da P.A.U. Education (Barcellona, Spagna); Danish School of Education (Copenaghen, Danimarca); ABCittà (Milano, Italia)

La scheda riporta uno schema che mette a confronto l'approccio tradizionale per l'educazione alla sicurezza stradale con quello, più innovativo, sperimentato nel progetto europeo "Road Safety Cities". Il primo parte dall'idea che il contesto e il problema non è modificabile; è quindi un modello finalizzato ad acquisire informazioni, regole e comportamenti per "difendersi" dal traffico automobilistico, dove la strada continua ad essere spazio dedicato alle automobili. L'impatto atteso è sull'apprendimento e sull'assunzione di responsabilità del singolo, che dovrebbe essere in grado di comportarsi in modo tale da evitare incidenti, rispettando le regole della strada.

Il secondo approccio è "sistemico", apre a scenari possibili anche molto diversi da quelli attuali; tende a ripensare al ruolo stesso della strada, che diventa "via", spazio per l'interazione sociale e per lo sviluppo di relazioni. L'apprendimento e l'assunzione di responsabilità riguardano la comunità (scuola e non solo), la scuola è aperta al territorio e alla cooperazione tra più istituzioni e abitanti. La conoscenza delle regole rimane importante, ma vengono assunte in modo diverso, e i bambini, gli insegnanti, i genitori hanno un ruolo attivo nel possibile cambiamento.



## **MOBILITÀ - Buone pratiche**

### **A scuola con compiti interessanti di progettazione**

#### **La scuola in movimento**

**in occasione della giornata europea sul tragitto casa - scuola 2009**

*Stephan Riegger*

#### **1. Introduzione**

La Giornata europea sul tragitto casa-scuola è un'esperienza che ormai si ripete ogni anno; in questa occasione iniziative politiche e di interesse collettivo, progetti di associazioni e intenti comunali si confrontano sui temi della sicurezza stradale, promozione della salute, ambiente, cultura del gioco e del movimento e dei diritti del bambino. Spesso si leggono o vedono nei media titoli quali: città educativa, ambiente cittadino in movimento, i bambini conquistano la città, etc.

Questi sono gli argomenti di conferenze, seminari, riunioni comunali o di associazioni. Tutti caratterizzati da uno scopo comune: permettere ai bambini di vivere meglio e in modo più sicuro la città, poter andare a scuola in bici, col monopattino o a piedi e attraversare la strada senza problemi. Più stringente è il problema sotto l'aspetto della "Salute di bambini e ragazzi": in tutta Europa si nota un progressivo aumento dell'obesità in bambini e ragazzi, che gli esperti riconducono alla mancanza di movimento ed errata alimentazione. Anche la mancanza di esperienza nel loro ambiente urbano circostante compromette la sicurezza dei bambini in tutti i paesi europei. Inoltre questa carenza di esperienza si ripercuote negativamente anche sul rendimento scolastico. Ai bambini mancano capacità motorie, che possono acquisire anche autonomamente attraverso giochi e movimento all'aperto.

#### **2. Prendere sul serio gli obiettivi**

KCS (Kids Create School) è un Progetto europeo Comenius, cui hanno partecipato scuole tedesche, italiane e inglesi. Gli insegnanti e i bambini hanno preso sul serio l'argomento (andare a scuola a piedi o in bicicletta) e hanno creato all'interno di Moving School 21<sup>11</sup> uno specifico progetto sull'organizzazione dei loro percorsi casa-scuola: "Blue Shoes - Scarpe blu".

##### **2.1. Ogni inizio è difficile: comincia la lezione, su le maniche!!!**

Le scuole coinvolte hanno operato in modo parallelo scambiandosi i risultati (Pacchetto informazioni). Si è lavorato al progetto in modo interdisciplinare, i problemi sono stati discussi e circoscritti, lo spazio scolastico e il suo contesto sono stati analizzati dal punto di vista ambientale, geografico e del traffico, sono stati interpellati esperti (sicurezza stradale, genio civile, ufficio responsabile del verde), sono stati individuati i percorsi, sono state richieste le autorizzazioni per segnalarli (i segni col gesso sull'asfalto non creano problemi - la vernice invece sì!), sono stati creati e sperimentati giochi nel cortile della scuola, è stata anche organizzata una gara per le migliori idee per la soluzione dei problemi individuati e per segnalare la presenza dei percorsi.

Alla fine si è presentato un problema, rilevato dai bambini: "come fare i segni sul selciato del percorso pedonale? Lì c'è sabbia e sporco!"

Ciò significa semplicemente che bisogna prima preparare il percorso, che deve essere ripulito e senza immondizie.

Si è esercitato l'uso della scopa e della paletta, un impegno che costa anche fatica e sudore.



Foto 37 - Pulire il marciapiede

## 2.2. Teoria e pratica dei “pittori di strada” a scuola.

La scelta dei colori è un tema delle lezioni, durante le quali si sceglie il materiale, si discute dei problemi - ad esempio va discussa e testata la resistenza del colore alle intemperie.

Nei paesi coinvolti ci sono differenti condizioni meteorologiche (buona domanda: “Com’è il tempo in Italia?”) mentre in Italia i colori dei manifesti durano piuttosto a lungo e i disegni anche oltre un intero anno scolastico, agli alunni inglesi e tedeschi è stato subito chiaro che i colori dovevano essere necessariamente resistenti alle intemperie.



Foto 38 - I bambini disegnano Scarpe Blu

Di nuovo sono stati interpellati gli esperti. Si è discusso anche di sicurezza (esalazioni chimiche, rispetto dell’ambiente) e del modo migliore per stendere il colore (a spruzzo o con pennello). Queste sono domande interessanti, tutte con sottofondo scientifico, che hanno fatto rimpiangere ai genitori le lezioni di chimica perse.

Non ogni dettaglio, non ogni formula chimica è “rilevante per la lezione”: bensì rendersi conto che i bambini (3<sup>a</sup> - 4<sup>a</sup> classe) devono capire che hanno ancora un mucchio di cose da imparare. La pratica pone altre pressanti problematiche. “Come deve avvenire la stesura del colore sull’asfalto? A spruzzo o col pennello? Con maschera e occhiali protettivi? E se si esce dal margine?”

Per quanto riguarda i disegni, i vari paesi hanno deciso in modo differente: per quanto riguarda le impronte dei piedi sono state utilizzate delle sagome a forma di scarpa.

Per i giochi a Berlino sono state preparate anche sagome grandi mentre in Italia questi sono stati dipinti “a mano libera” (sopra uno schizzo fatto in precedenza con il gesso).

## 3. Un percorso casa-scuola: Organizzazione gioco - apprendimento

Il tragitto verso la scuola è un percorso educativo che presenta un Curriculum che agisce in sordina<sup>12</sup>. Nel momento in cui gli insegnanti si rendono conto dei processi di apprendimento sociali che si innestano con e durante tale percorso, verranno loro in mente, ed anche agli alunni coinvolti, altri modi di apprendimento sotto forma di gioco.

Anche nel Progetto KCS è successo questo.

Per i giochi furono inventate filastrocche, giochi di parole e coi numeri, che sono poi stati collegati ai compiti di movimento.



Foto 39 - Saltare contando, la Settimana Europea Senz’Auto a Treviso nel 2007



In Italia i percorsi contrassegnati con le “Scarpe Blu”, sono stati abbinati a giochi di vocaboli e calcoli. Durante la prima edizione della Settimana Europea senz’Auto promossa dalla Provincia di Treviso nel settembre 2007, sono stati coinvolti i genitori e i passanti in centro a Treviso che potevano controllare se il compito veniva risolto correttamente (era richiesto il calcolo a voce alta).

Anche per quanto riguarda le filastrocche inglesi e tedesche, gli spettatori potevano ascoltare la pronuncia e la concretezza del vocabolario dei ragazzi (non conoscevano il tedesco e questo ha portato gli spettatori a contribuire con le loro conoscenze).

A Sacile (Italia) è stato creato un altro “percorso di apprendimento”: qui sono stati tematizzati fiori e alberi dei giardini dei residenti e inventato un “Hotel degli insetti”.

Si poteva osservare giornalmente la natura e dietro una lastra di vetro gli insetti attirati da acqua mista a miele, senza pericoli. Temi di discussione, osservazioni, critiche e domande vengono da sole, perché anche gli insegnanti usano il percorso scolastico.

Il movimento giornaliero stesso divenne tema della lezione, come ad esempio la misurazione della distanza, il calcolo dei chilometri percorsi (ogni settimana, ogni mese o anno).



**Foto 40 - Saltare in lingue diverse, la Settimana Europea Senz’Auto a Treviso nel 2007**

#### **4. Ricapitolazione**

Il tragitto giornaliero - a piedi o in bicicletta - porta abbondante materiale (domande ed esperienze) del vissuto degli alunni nella didattica. Questo richiama inoltre contenuti disciplinari, che - come nel caso dell’“Hotel degli insetti” - possono essere usati per raggiungere obiettivi didattici.

L’intreccio tra interessi, movimento ed esperienze può essere utilizzato dagli alunni per approfondire le loro competenze e cioè: la capacità di osservare in modo attento, esprimersi chiaramente, descrivere e rappresentare oggetti in modo preciso.

La capacità di condividere con altri a distanza di tempo situazioni sociali, conflitti ed esperienze rappresenta un aspetto basilare per l’insegnamento e l’apprendimento.

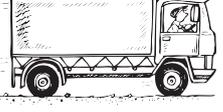
È per questo motivo - e non solo per l’aria fresca che rifornisce gli scolari di ossigeno prima delle lezioni - che il percorso casa-scuola attrezzato rappresenta un valido strumento per progetti scolastici intelligenti e duraturi.

## RILEVAZIONE STATISTICA DEL TRAFFICO

Sulle nostre strade il traffico è intenso. Spesso siede solo una persona in auto. Per questo ci sono tante automobili. Com'è la situazione da voi, davanti alla vostra porta di scuola?

Attraverso una rilevazione statistica del traffico sulla strada principale vicino alla vostra scuola potrete saperne di più.

**Lista di rilevazione** (per ogni automobile, bicicletta, etc., segnare una linea)

Data		Via		Traffico in direzione	
Utenti della strada	di mattina dalle ____ alle ____	a mezzogiorno dalle ____ alle ____	di sera dalle ____ alle ____	Somma	
<b>auto</b> 					
<b>Camion furgoni</b> 					
<b>Autobus</b> 					
<b>moto</b> 					
<b>bicicletta</b> 					
<b>pedoni</b> 					

### Numero di persone per automobile

1	
2	
3	
4 o più persone	

### Consigli per la rilevazione

- Dividete i compiti. Un bambino conta i ciclisti, un altro le automobili, un altro ancora segna il numero delle persone nelle automobili, e così via.
- Stabilite in precedenza il tempo di osservazione. Bastano già 15 - 20 minuti per avere risultati significativi.
- Utilizzate un porta blocco o del cartoncino come supporto per scrivere.
- Voi vi trovate sul ciglio della strada: fate attenzione ai pericoli e a non ostacolare il traffico o altre persone.
- Pensate a domande sulla valutazione dei dati rilevati.
- Commentate i risultati in classe!
- Si può cambiare qualche cosa riguardo il traffico?



## IL MIO PERCORSO CASA - SCUOLA

Descrivi - per tutta una settimana e ogni giorno - il tuo percorso casa-scuola.

Sei andato a piedi o in bici? O in macchina o con l'autobus? Ti ha accompagnato qualcuno o sei andato da solo? Quanti minuti hai impiegato "dalla porta di casa alla porta della scuola"? Se a mezzogiorno (o il pomeriggio/per le scuole a tempo pieno) non torni direttamente a casa, aggiungi dove sei andato (ad es. da amici o in palestra...).

Giorno della settimana	Dove sei andato?	Come ci sei andato? Disegnalo o descrivilo	Con chi?	Quanto tempo hai impiegato?
<b>LUNEDÌ</b>  Mattina  Mezzogiorno				
<b>MARTEDÌ</b>  Mattina  Mezzogiorno				
<b>MERCOLEDÌ</b>  Mattina  Mezzogiorno				
<b>GIOVEDÌ</b>  Mattina  Mezzogiorno				
<b>VENERDÌ</b>  Mattina  Mezzogiorno				
<b>SABATO</b>  Mattina  Mezzogiorno				

## CONSIGLI PER UN TRAGITTO CASA-SCUOLA SICURO

### **INFORMAZIONI PER I GENITORI**

I Vostri figli potranno andare e tornare senza problemi da scuola, se Voi farete più volte con loro il percorso, facendo loro notare i pericoli.

Ogni tragitto fatto a piedi è una buona preparazione per imparare ad andare e tornare da scuola in autonomia.

### ***Gli esperti della Cassa Infortuni raccomandano:***

- Usare sempre percorsi pedonali e strisce pedonali per attraversare.
- Far camminare il bambino internamente sul marciapiede, non verso la strada.
- Ai semafori fare attenzione anche alle automobili che svoltano. Soprattutto nel caso di camion, mantenete contatto visivo con l'autista ed assicuratevi di non trovarvi nell'"angolo cieco".
- Sulle strisce attendere una pausa del traffico e anche qui mantenere contatto visivo con il conducente dell'auto.
- Attraversare la strada solo in posti con buona visuale
- Vostro figlio dovrebbe indossare abbigliamento di colore chiaro.
- Inserite riflettori sulla cartella e sui vestiti, in modo che sia ben visibile agli altri utenti del traffico. Questo è particolarmente importante nelle giornate con poca luce, soprattutto in autunno e inverno.



## TRAGITTO CASA-SCUOLA "IERI"

**Il tragitto casa-scuola era diverso una volta? Chiedi ai tuoi genitori, ai nonni o a persone di una certa età del vicinato come era prima! Scrivi i risultati e le esperienze e confrontale con le tue di oggi!**

**Cosa è cambiato? E cosa è rimasto uguale?**

Nome ..... Classe ..... Data .....

Persona intervistata .....

Scuola elementare frequentata .....  
*(luogo, nome della scuola)*

### Intervista

In che anno hai iniziato a frequentare la scuola? .....

Come andavi a scuola ? (a piedi, in bici, automobile o autobus) .....

Quanto tempo ci impiegavi circa? Quanto era lungo il percorso? .....

C'erano pericoli per strada? Se sì, quali? .....

Andavi a scuola da solo o con amici? .....

Ti ricordi ancora di un'esperienza particolare accaduta per strada? *(scrivi anche sul retro del foglio!)*

.....

.....

.....

.....

Quali differenze noti nei percorsi di oggi?

.....

.....

.....

.....

Pensa ad altre domande! *(usa anche il retro foglio!)*

.....

.....

.....

.....

## CERCARE LA VIA E DESCRIVERLA

### Esercizio

“Catia festeggia il suo compleanno nel giardino della nonna che abita... Lei spiega ad Arianna la strada per arrivare. Il punto di partenza è la scuola”

### Descrizione del percorso

Attraversare la strada davanti alla scuola al semaforo. Poi a sinistra...

...Quando arrivi vedi i palloncini sulla porta di casa.

*(NB: la descrizione va adattata al luogo nel quale viene proposto l'esercizio)*

*Attenzione per gli insegnanti: inserire nel riquadro una mappa della scuola e dintorni (ca. 500m - 1000m).*

*Il lavoro per i bambini è: **disegnare il percorso secondo la descrizione.***

Obiettivi dell'esercizio

- riconoscere nella mappa la descrizione (linguaggio scritto, linguaggio grafico)
- concetto di scala e proporzione delle distanze (matematica)
- descrivere un percorso individuato nella mappa (interpretazione linguaggio grafico, trasformazione in linguaggio scritto)

1. Cercare la via nella mappa! Arianna passa anche attraverso il percorso “Scarpe blu”? Usare anche la “Mappa di Gulliver”\* nella classe!
2. Anche Sonia viene al compleanno. La sua casa si trova in via ... (specificare). Come sarà il suo percorso? Prova a stimare la distanza! (ml...) Descrivi la strada che lei deve percorrere per arrivare. Usa i vocaboli seguenti per il verbo “andare”!

**Attraversare - voltare - passeggiare - girare - correre - saltare...**

*(\*) Mappa di Gulliver è una pianta ingrandita del quartiere che può essere utilizzata sulla parete o sul pavimento per una visione “dall’alto” e con la possibilità di camminarci sopra.*



## MAPPA DEI DINTORNI DELLA SCUOLA

Il nostro giro esplorativo comincia dalla nostra scuola. Il nostro indirizzo è:

.....

.....

### Compito 1

Fai un giro esplorativo nella vicinanza della scuola.  
Fai uno schizzo della mappa. Usa i seguenti simboli:



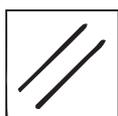
**casa**



**ponte**



**fermata  
bus**



**strada**



**albero**



**acqua**

Obiettivi:

- *sapersi orientare*
- *saper rappresentare lo spazio esplorato*
- *saper individuare dei punti di riferimento*
- *saper usare simboli astratti della geografia*

### Compito 2

Disegnare nella tua mappa la posizione esatta delle “Scarpe blu” (percorsi e punti di incontro). Nella tua mappa hai disegnato le seguenti strade?

*(L'insegnante inserisce 5 nomi di strade diverse, che sono state precedentemente percorse o che vengono regolarmente percorse).*

## PLANIMETRIE CHE EVIDENZIANO LE COORDINATE (reticolato geografico) FACILITANO L'ORIENTAMENTO

Osservare i dintorni della scuola su una carta della città! Per orientarti meglio deve essere diviso in molti quadrati uguali.

### Compito

Disegnare sulla mappa una "rete" e nominare i quadrati da ovest a est (A,B,C) / da nord a sud (1,2,3)

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	L	M	N	O	P
1														
2														
3														
4														
5														
6														
7														
8														
9														
10														
11														
12														
13														
14														

Obiettivi:

- riconoscere le coordinate geografiche
- costruire un reticolato geografico
- saper leggere la carta
- saper individuare i luoghi preferiti

### Domande

- In quale quadrato si trova la tua scuola? Dov'è casa tua? Dove vivono i tuoi amici?
- Dove sono le "Scarpe blu?" Guarda anche nella mappa di Gulliver/mappa grande!

- Dove sono i posti/luoghi preferiti e che cosa fai/giochi quando ci vai? Scrivere i giochi, con chi,...



## SCARPE BLU - UN GIOCO PER IMPARARE

A	B	C	D	E
Start 		Dov'è il campo giochi...?	In quale direzione si trova il semaforo più vicino?	
 	Sorpresa! Devi fare 10 salti con la corda! 		...?	...? 
...? 	Cosa significa questo simbolo? 	...?	Attenzione pericolo, non hai guardato bene! Fai due passi indietro. 	 
ARRIVO!	...?		...?	Cosa significa questo simbolo? 

Avete bisogno di una carta dei dintorni della scuola, di una pietra/sasso e un dado per ognuno. Mettete la pietra sulla partenza e muovetela avanti secondo la cifra sul dado. Arrivate a una domanda, guardate nell'elenco la domanda. La risposta giusta è nell'elenco.<sup>(a)</sup> Chi da una risposta sbagliata si ferma per un giro.

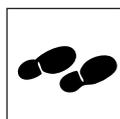
### Quadrati sorpresa



Fai una pausa attiva!



Troppo pericoloso - due passi indietro!



Conosci un gioco con le "Scarpe blu" - due passi avanti

(a) La soluzione viene scritta dall'insegnante

# note

1. Vedi: Legge edilizia nazionale in Germania.
2. Agenda 21 Locale Düsseldorf, Fachforum II - "Spazio vitale: la città. Mobilità, considerazioni sul piano di sviluppo del traffico 2015 - 2020", 2003.
3. A. Kögel, "Fattore di disturbo; il bambino". In der Tagesspiegel del 01.06.08, pag. 9
4. Convenzione dell'ONU dei diritti del bambino 1989 - articolo 12, paragrafo 1 e 2 (Considerare la volontà del bambino).
5. Programma quadro di Amburgo, Settore educazione civica, scuola elementare 1-4, settore educazione stradale 2003, p. 23 e seguenti.
6. p. scoprire gli spazi, Programma quadro scuola elementare di Berlino - Brandeburgo, 2004/05.
7. p. Programma quadro bavarese educazione civica.
8. Suggerimento: Le organizzazioni hanno delle pagine web interessanti come pure materiale didattico ed informativo.
9. J. Brophy, Probing the subtleties of subject-matter teaching. Educational Leadership.
10. Ampio materiale utile alle varie discipline, con tavola, fogli di lavoro, lucidi, giochi presso l'Azienda del traffico e delle tariffe di Monaco Spa - Thierschstrasse 2,80538 Monaco.
11. L'azione "percorso casa - scuola" è parte integrante del concetto Moving School 21 - Scuola in Movimento, che inserisce promozione della salute ed educazione al movimento con le discipline (geografia, matematica, sviluppo della lingua, educazione civica, arte, musica...). Per approfondimenti visitare il sito [www.movingschool21.it](http://www.movingschool21.it)
12. Il "Curriculum silenzioso" si fonda su un approccio sistemico, per il quale diversi provvedimenti riguardanti la salute nell'organizzazione della giornata scolastica, nella caratterizzazione fisica e sociale dell'ambiente e provvedimenti classici di prevenzione ed educazione alla salute, vengono collegati insieme ed inseriti nella normale didattica.



## Moving School 21 in Berlin

Written by Stephan Riegger, Institute for Sport science, Humboldt-University Berlin in Germany and President of BERLINbewegt e.V. a non profit organization.

**School: Primary School Am Buschgraben, Berlin Steglitz-Zehlendorf**  
**Assistance and support: Berlinbewegt e.V.**

### Abstract

Urban planning and participation of children (3rd class). Report about the preparative lessons and activities of the project: "Blue Shoes-Blaue Schuhe" - 200 km walking in one year for primary school children.

The actual research conducted on children's health in European countries produces alarming results. Lack of movement is one cause of adipositas, obesity (being overweight) and limited intellectual performance in school. The project "Blaue Schuhe/Blue Shoes" is one result of the concept of Moving School 21 in Berlin. The aim of the project is to walk 1000 meters a day (two times 500 meters from and to a meeting point or bus stop). The project of "Blue Shoes" is a COMENIUS three national project "Kids Creating School" (KCS) and the ERASMUS IP Seminar "Moving School 21, 2003 - 2006.

The pupils of a 3rd class analysed the space around the school at a perimeter of 500 meters (city scouting), described the way from home to school and the buildings along the way to school, and worked on a city map (Gulliver's map) where they marked their homes and their ways to school. Finally, they measured the exact distances between different start points (at 500 meters distance to the school entrance) with a special tool (trundle wheel) and marked the point with a Blue Shoes graphic design (Meeting Point Blue Shoes). To make the way to school more attractive the children planned, designed and tested game and play situations which they painted later with blue colours on the pavement along the school way.

The teacher combined the plan work with mathematics, language, biology, geography and technical learning. The pupils studied and discussed the effects of walking on their health, their wellbeing and their performance in school.

### 1. Report about the preparative lessons and activities of the "Blue Shoes" project - 200 km on foot in one year for the pupils at the fulltime primary school "Am Buschgraben, Berlin Steglitz-Zehlendorf!"

The project of "Blue Shoes" is a COMENIUS three national project "Kids Creating School" (KCS) and the ERASMUS IP Seminar "Moving School 21, 2003 - 2006.

#### General remarks and orientation

The project "Blue Shoes" is part of a project for the reconstruction of the schoolyard of the primary school "Am Buschgraben" in Berlin, Steglitz-Zehlendorf. The basic idea is that the children actively take part in the process of planning the schoolyard, the indoor situation (interior design) and the urban surroundings of the school.

"Blue Shoes" focuses on the aspect of urban planning and security to and from school and introduces children to the following subjects: health promotion, movement activities (exercise?), knowledge of the suburban city geographic, the reasons for health and regular movement activities (exercise), sport and nutrition to prevent obesity.



PICTURE 1

The preparative lectures and lessons are leading into a project and workshop week. The subjects (topics, goals) of the workshop are: measuring, planning the different ways to school, getting an urban orientation, and knowledge about ones health and capacity of movement.

The workshop is based on the participative planning methodology that consists of the following phases: critic, fantasy, construction, presentation, and discussion. The plan work includes the participation of the town officials (responsible for urban planning, school administration, budget and finance, the architects). At the end the results will be presented to the school community.

## 2. The project Blue Shoes - preparative lessons and activities

Preparation: a class 3b (9 - 10 years) studied the direct and wider surroundings of our school (urban area). The class deepened their knowledge in several subjects:

German: description of the way to school;

Geography: Street names, distances, landmarks (trees, shops, churches, their home), use, reading and understanding maps;

General Science and Mathematics: the pupils took measures of different lengths, compared each others' results and were trained to estimate lengths and distances as to relate and compare them.

Starting with the well known familiar environment of their school the children explored the nearby area. The intent of this topic was to give an introduction to planning methods and designing diagrams, as well as to allow the students to recognize the building's dimensional orientation to the four

points of the compass. During the first lessons the teachers directed different parts of the whole construction of the four points of the compass (Entrance of school, schoolyard and main buildings to the East; buildings to the West, to the North, constructions to the South).



## 3. Lectures in movement (1)

With the game "Searching for treasures" the pupils proved their capacities by following exact directions which contained the four points of the compass as well as distances measured in footsteps. All children were highly motivated to find certain special hideaways and they sneaked around everywhere. They found the way to and from these hidden spots and discovered "their treasure" in a secure manner.

The pupils found the relation of school buildings to the surrounding roads and streets, they drew sketches of roads and the main constructions of the school building and added this to maps of plains. The result was a detailed plan which gave an overview of the walking distances of their different ways to school.

### 3.1 Lectures in movement (2)

Supplied with detailed local street maps the pupils followed different ways to reach school, followed their directions on the map and marked the places of their residence and the homes of the other pupils. They added spots of informal interest.

### 3.3 Results and visualization

The evaluated knowledge was put on a self made map and the ways to school were marked by glued threads. Through the research process, games, and play the pupils became familiar with the descriptions of streets, houses, special spots and the technical terms of city geography. They were able to describe their way from and to school by writing down the essential facts.

Games like "Search each other" and "Find out who I am" were fun for the participants and aided their development of the skills to follow the ways to school and - as the main effect - to find and identify



certain classmates, their addresses and their way to reach their places of residence.

Skills: comparing different ways to and from school the children developed the essential question: "How far do I really have to walk to get to school? Whose way is shorter than mine? Who has the longest way to school?"

### 3.4 Project: 200 km school way walking per year!

It was necessary to tell the class, children, parents and authorities that the school will develop a new school program called: "Moving school 21". The program contains several aspects of health promotion. Part of the program is to enlarge the possibilities for game, play and sport for all children during their fulltime school day. One example for this is the project Blue Shoes: Start the day with a 500m-walk to school by foot (including other attractive chances for game and play).

Impulse and new orientation: The idea of a 500 meter walk encouraged the children to find out where to start and where to finish this 500m-distance.



PICTURE 3



PICTURE 4

### 3.5 Lectures in movement (3)

Well equipped with pencil, paper, roadmaps and instruments for measuring the distances (wheels), the pupils followed the ways to school which were used by most of them (main ways to school which were found and defined in the previous working phases). They checked the distances and marked the key points (start points for the 500 meter walk to school) with blue oil paint on the pavement (blue shoes). The work, the instrument (wheel) and the painting of blue shoes on the pavement to mark the starting points were very popular with the children.

### 4. Final remarks

For the teachers we developed cross subject model lessons which can be found in this brochure (in Italian language).

Still going strong From 2003 until today, this school program has inspired its children to change their daily attitudes and instilled in

them a desire to walk to school with "Blue Shoes". The meeting points were installed and furnished with street signs. To stabilize a long term success for the health promotion aims (school program: Moving School 21) by walking (in total: 200 km a year), police security educated 5th class children to accompany the first class children from meeting points to school. Teachers asked all parents in the program of Blue Shoes to refrain from using cars as a means to taxi children to school. Up to now many children were honoured for walking more than 150 km in one year and they each received a beautiful t-shirt from the Blue Shoes organization.



PICTURE 5

---

*Il secondo Rapporto sui percorsi casa-scuola e pedibus in provincia di Treviso è il risultato di un percorso intrapreso dalla Provincia di Treviso a seguito dei progetti europei PIMMS (2005-2007) e PIMMS TRANSFER (2009-2011).*

---

**PIANO STRATEGICO  
DELLA PROVINCIA DI TREVISO**

**PROTOCOLLO D'INTESA**

tra

**PROVINCIA DI TREVISO**

**ULSS 7 - ULSS 8 - ULSS 9**

**UFFICIO SCOLASTICO TERRITORIALE**

**PRESIDENTI DELLE CONFERENZE DEI SINDACI  
ULSS 7 - ULSS 8 - ULSS 9**

per

**LA PROMOZIONE DEI PERCORSI CASA-SCUOLA SICURI A PIEDI  
E IN BICICLETTA IN PROVINCIA DI TREVISO**



## PREMESSO CHE

- nella Marca Trevigiana è in corso la realizzazione di un Piano Strategico;
- il Piano Strategico è una politica organica e generalista di governance del territorio ed è il terreno su cui si verifica la capacità dell'intera Marca di esprimere un progetto condiviso di sviluppo;
- il processo di pianificazione strategica è l'ambito più adeguato per identificare, coordinare e costruire in modo condiviso progetti di intervento e sviluppo per la Marca;
- il Piano Strategico, oltre a definire un nuovo modello di sviluppo adatto ad interpretare positivamente il nuovo contesto competitivo, ha l'obiettivo di intervenire e migliorare la vivibilità e la qualità del territorio e la qualità della vita dei cittadini;
- le azioni e i progetti di intervento definiti nel presente Protocollo vanno a formare parte integrante del Piano Strategico.

La mobilità nelle città è un tema cruciale che si è imposto con forza all'attenzione dell'opinione pubblica, come elemento essenziale per le strategie di sviluppo sostenibile nonché per le implicazioni con l'assetto urbano, la sicurezza stradale e la qualità dell'aria; in tale contesto il mondo della scuola può agire in maniera propositiva ed attiva educando i ragazzi, cittadini del futuro, a stili di vita che migliorino la qualità della vita e della salute.

L'ambiente in cui viviamo è frutto di scelte urbanistiche che necessitano di essere opportunamente pianificate e, se necessario, modificate, tenendo presente che esse hanno un'influenza diretta sulla salute; da ciò consegue la sempre maggiore attenzione a riqualificare lo spazio urbano e riorganizzare le modalità di trasporto. Le scuole e gli spazi attorno ad esse rappresentano parti di città dove favorire modalità di trasporto che privilegino gli spostamenti a piedi o in bicicletta e di moderazione del traffico al fine di favorire una maggiore sicurezza dell'utenza debole.

A livello europeo, queste tematiche trovano riferimento nei principi dello "sviluppo sostenibile", della "precauzione per un'azione preventiva" e della "responsabilizzazione e partecipazione", come previsto, ad esempio, citando i principali:

- dall'art. 6 del Trattato che istituisce la Comunità Europea (nella versione consolidata riportata nella G.U.C.E. C 325 del 24.12.2002) che afferma che "le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche ed azioni comunitarie di cui all'art. 3, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile";
- dalla Comunicazione della Commissione del 9 febbraio 2005 "Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici" (G.U.C.E C 125 del 21 maggio 2005);
- dalla Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo relativa ad una Strategia tematica sull'ambiente urbano atto connesso alla Comunicazione della Commissione dell'11 febbraio 2004, dal titolo: "Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano" (G.U.C.E C 98 del 23.04.2004) che individua una strategia europea per l'ambiente urbano, incentrata sul concetto di sviluppo sostenibile, sulla riduzione dell'impatto dei trasporti urbani e volta a rafforzare la lotta all'inquinamento e le azioni di risanamento delle città;
- dal Libro Bianco sulla politica dei trasporti (2001-2010) che pone gli utenti al centro della politica di trasporto, volta a lottare contro gli incidenti, armonizzare le sanzioni e favorire lo sviluppo di tecnologie più sicure e meno inquinanti;

- dalla Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, che definisce e stabilisce obiettivi di qualità dell'aria ambiente al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso.

A livello nazionale tali concetti trovano riferimento nella normativa ambientale e di mobility management, tra le principali si ricordano:

- il D.M. 27 marzo 1998 con il quale il Ministero dell'Ambiente ha introdotto una serie di disposizioni volte alla promozione di forme di mobilità sostenibile;
- l'art. 30 del D.Lgs 30 aprile 1995 n. 285 (Nuovo Codice della Strada) che prevede, da parte delle Amministrazioni locali, la predisposizione dei Piani Urbani del Traffico (PUT) e relativi piani particolareggiati, e l'art.22, comma 1 della Legge n. 340/2000 che istituisce i Piani Urbani della Mobilità (PUM);
- il D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" che richiede espressamente che i Piani di Qualità dell'aria siano integrati e coerenti con gli altri documenti di pianificazione e di programmazione sia regionale che locale;
- la bozza della revisione del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera predisposta dalla Regione Veneto, con la collaborazione dell'Osservatorio Aria di ARPAV, nel quale viene fatto esplicito riferimento alla necessità di razionalizzare e organizzare la mobilità soprattutto in ambito urbano.

I progetti di percorsi sicuri casa-scuola a piedi e in bicicletta trovano inoltre riferimento nei principi della sicurezza stradale:

- la Comunicazione della Commissione - Programma di Azione Europeo per la Sicurezza Stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione Europea entro il 2010: una responsabilità condivisa e il Programma di Azione Sicurezza Stradale: Programma d'Azione Europeo per la Sicurezza Stradale (2003-2010), che prevedono una serie di misure come il rafforzamento dei controlli stradali, il miglioramento delle infrastrutture stradali e azioni intese a migliorare il comportamento degli utenti al fine di ridurre del 50% il tasso dei decessi entro il 2010;
- la Comunicazione della Commissione Europea n. 74 del 2006 quale revisione del Terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale (European Road Safety Action Programme Mid-Term Review) in cui sono stati analizzati i dati di incidentalità dei paesi membri, rivelando che c'è stata una riduzione del numero di morti rispetto al 2000, ma non sufficiente a raggiungere il traguardo prefissato per il 2010;
- la Legge n. 144 del 17 maggio 1999 che ha introdotto il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS).

Infine, questi progetti hanno ricadute anche in tema di promozione della salute stimolando il movimento fisico al fine di contrastare in primis la sedentarietà, quale fattore di rischio per le malattie cronico degenerative.

Un obiettivo della sanità è la diffusione dell'attività fisica, attraverso l'attivazione di interventi di dimostrata efficacia. Gli effetti positivi di una diffusa attività fisica a livello di comunità sono evidenti sia a livello sociale che economico. Questo può essere raggiunto solo attraverso politiche sanitarie mirate, condivisione di obiettivi e individuazione delle responsabilità.

Il progetto nazionale Guadagnare Salute riprende la strategia dell'Organizzazione Mondiale della Sanità "Gaining Health" con l'obiettivo di favorire l'adozione di quei comportamenti quotidiani che siano in grado di contrastare l'insorgenza di patologie croniche, facendo così guadagnare "anni di vita in salute" ai cittadini. Il piano si articola in quattro programmi specifici basilari: la promozione della corretta alimentazione, la promozione dell'attività fisica, la lotta al tabagismo e la lotta all'abuso di alcol.

Il Piano Regionale della Prevenzione del Veneto per il triennio 2010-2012 (delibera n. 3139 del 14.12.2010) ha inserito Guadagnare Salute nella programmazione. Nello specifico il Piano prevede numerose azioni di promozione dell'attività motoria compresi i percorsi casa scuole. Una delle novità di Guadagnare Salute è la sinergia d'azione che coinvolge non solo il Sistema sanitario, ma anche diversi Ministeri, Regioni, Comuni, organizzazioni appartenenti al mondo delle imprese, del sindacato e dell'associazionismo.

In questa logica si inserisce anche la Carta di Toronto, la cui adesione è attivamente proposta dall'Azienda ULSS9. La Carta di Toronto è uno strumento per favorire uno stile di vita attivo e sostenibile per tutti per decisori e operatori impegnati nella promozione dell'attività fisica.

## **CONSIDERATO CHE**

La Provincia di Treviso da tempo è partner in progetti europei in tema di mobilità sostenibile (OROS, PIMMS, PIMMS Transfer e PIMMS Capital) con l'obiettivo di sostenere e promuovere le migliori pratiche relative alla mobilità alternativa all'automobile privata ed a comportamenti di sostenibilità ambientali rivolti soprattutto alle generazioni più giovani. Inoltre la Provincia ha aderito al programma I.N.F.E.A. avviato dal Ministero dell'Ambiente e finalizzato a diffondere iniziative idonee a rafforzare le conoscenze su temi ambientali, favorire la sensibilità e la consapevolezza verso l'ambiente, promuovere il cambiamento di comportamenti collettivi e individuali puntando, in primo luogo, sui giovani.

A partire dall'anno scolastico 2009-2010, la Provincia di Treviso bandisce annualmente il concorso a premi "La scuola va in città", con il supporto tecnico scientifico dell'Associazione Moving School 21, rivolto alle scuole primarie e secondarie di I grado per stimolare gli insegnanti, i ragazzi e le loro famiglie a realizzare e rendere pratica quotidiana i percorsi casa-scuola sicuri a piedi o in bicicletta, sensibilizzando a ridurre l'uso dell'automobile per limitare il traffico e l'inquinamento che ne consegue.

L'obiettivo, a lungo termine, che la Provincia intende perseguire è quello di incidere sul modello di vita dei bambini, dei ragazzi e delle loro famiglie per ciò che concerne la mobilità, mettendo in evidenza come il problema degli spostamenti in città debba cercare e trovare soluzioni più compatibili con la sostenibilità urbana, con la salute e la qualità della vita. Costituisce inoltre uno stimolo per un approccio integrato ai problemi che riguardano gli spazi urbani, in particolare per quanto concerne le competenze urbanistiche, educative e della salute.

Da numerosi anni le Aziende ULSS del territorio provinciale trevigiano (ULSS7, ULSS8 e ULSS9) promuovono e sostengono le iniziative di percorsi casa-scuola sicuri, sia nella forma a piedi che in bicicletta, come attività di educazione alla salute. Tali iniziative rientrano quindi nei programmi di promozione della salute che le stesse aziende realizzano con il coinvolgimento anche di istituzioni diverse e favorendo la partecipazione attiva, dalle singole persone (scelte e comportamenti individuali) alle comunità nel loro insieme (comportamenti e scelte sociali), dai contesti di vita (politiche di tutela) all'ambiente (modifiche e miglioramenti degli ambienti di vita). Tali azioni sono espressione delle molte esperienze nazionali ed internazionali e

ormai hanno applicato questi principi nella progettazione di attività a favore della salute (applicazioni di "Agenda 21" dell'ONU; Progetto "Città Sane" e "Comunità Sane" dell'OMS) rendendo disponibili numerosi strumenti validati che consentono di riprodurre il modello progettuale.

Un sempre maggior numero di Comuni ha avviato progetti pluriennali assieme alle Scuole, supportati dalla collaborazione di genitori, associazioni di volontari e referenti delle aziende ULSS. Nel territorio dell'ULSS 9, i progetti pedibus sono stati avviati in primis nel Comune di Treviso con il coinvolgimento attivo dell'Associazione Pedibus Treviso e la sottoscrizione di un protocollo tra Amministrazione comunale, le Direzioni Didattiche, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta e l'associazione stessa con la predisposizione di materiali operativi. Tale esperienza è poi stata estesa ad altri Comuni del territorio dell'ULSS 9 ed ad oggi i progetti sono avviati in 19 Comuni.

Nel territorio dell'ULSS 8 sono state attivate le progettualità pedibus coinvolgendo scuole, genitori volontari e amministrazioni comunali con l'avvio di 31 percorsi-linee.

Nel territorio dell'ULSS 7 è stato possibile, in tempi brevi, l'avvio di circa 49 percorsi Pedibus e tale esperienza è stata scelta nel 2009 tra i 330 progetti presentati a livello nazionale e i 44 provenienti dalla Regione Veneto al Forum Nazionale della Pubblica Amministrazione come migliore "Pratica per Guadagnare Salute" e premiata.

L'Ufficio Scolastico Territoriale di Treviso ha promosso e sostenuto, nell'ambito delle Educazioni, progetti relativi alla promozione della salute, all'educazione ambientale, all'educazione alla cittadinanza attiva, all'educazione all'Europa, in coerenza con le direttive e gli orientamenti nazionali;

Le iniziative di educazione alla salute sono fortemente orientate alla promozione di comportamenti e stili di vita sani e alla costruzione di una cittadinanza attiva attraverso azioni sinergiche e concertate con le istituzioni presenti nel territorio; in particolare, ha inserito il progetto pluriennale di ricerca azione "Moving School 21 per la promozione della salute, sicurezza e performance a scuola" nel programma di interventi per l'educazione alla salute nell'a.s. 2006/07 dell'Ufficio Interventi Educativi dell'USP di Treviso, nota protocollo n° 1004/a16-4 del 29 giugno 2006, attuando corsi di formazione che hanno coinvolto un centinaio di insegnanti di oltre 30 scuole in provincia di Treviso sui temi della qualità degli spazi scolastici e urbani, del miglioramento dell'apprendimento, dell'integrazione tra didattica e iniziative quali i percorsi casa scuola in autonomia; Moving School 21 si è sviluppato in una cornice europea, sia per la sua genesi (percorso di ricerca e sperimentazione attraverso 2 Programmi Intensivi Erasmus e il progetto Socrates Comenius KCS Kids Create School in Berlin/England/Italy - La Scuola creata dai Bambini a Berlino, in Inghilterra, in Italia) sia per il suo sviluppo che vede una cooperazione con istituzioni scolastiche e territoriali della città di Berlino.

L'Associazione Culturale Pediatri, attiva in provincia di Treviso dal 1999 su formazione, ricerca ed advocacy sulle tematiche della salute infantile, da 6 anni si interessa delle correlazioni tra l'inquinamento ambientale e la salute dei bambini ed agisce per contrastare questi effetti.

A tal fine ha collaborato attivamente alle seguenti azioni: sensibilizzazione e formazione scientifica dei medici sui rischi di patologie correlate all'inquinamento ambientale, mediante corsi di formazione specifici ed interventi in occasione di diversi incontri scientifici; sensibilizzazione delle famiglie dei propri assistiti anche mediante la distribuzione negli studi medici di materiale appositamente predisposto; collaborazione attiva a progetti di educazione scolastica, tra cui si segnala in particolare il progetto "Bambini diamoci una mano per un mondo possibile" sviluppato in provincia di Padova con il coinvolgimento di 120 scuole di infanzia. Inoltre nel 2010 l'Associazione ha pubblicato il libro "Inquinamento e salute dei bambini Cosa c'è da sapere, cosa c'è da fare" (Pensiero Scientifico Editore, Roma, 2010) unico ancor oggi nel panorama editoriale scientifico italiano.

## **TUTTO CIÒ PREMESSO**

i Sottoscrittori, consapevoli del buon esito delle attività finora svolte e della sempre maggiore necessità di iniziative di questo genere, al fine anche di ottenere una migliore attenzione sull'utenza debole, nonché con la volontà di garantire che le iniziative di percorsi casa-scuola sicuri a piedi e in bicicletta siano promosse in modo capillare e durevole, facilitandone l'accessibilità a quanti più scolari possibile, convengono e stipulano quanto segue:

### **Articolo 1**

#### **OBIETTIVI DEL PRESENTE PROTOCOLLO**

- collaborare per la realizzazione di un comune progetto finalizzato al raggiungimento dei seguenti scopi: promuovere la consapevolezza della necessità di una mobilità sostenibile con particolare riferimento all'intorno delle scuole, incoraggiare il cambiamento di comportamenti e di abitudini di ragazzi ed adulti in ambito di mobilità scolastica (percorsi casa-scuola), promuovere il movimento fisico e migliorare la sicurezza stradale;
- diffondere tali iniziative con attività comuni coinvolgendo soggetti diversi: amministratori, tecnici, insegnanti, studenti, famiglie e associazioni al fine di avviare politiche condivise di sicurezza stradale, mobilità sostenibile, qualità dell'aria e miglioramento della qualità della vita;
- incoraggiare ed incentivare scelte tecniche ed urbanistiche volte a favorire lo spostamento a piedi e in bicicletta in particolare nell'intorno delle scuole, considerando gli strumenti urbanistici comunali, i piani di settore della mobilità (PUT, Piano delle piste ciclabili, etc.) e di risanamento ambientale;
- fornire linee guida e di indirizzo utili ai Comuni, alle scuole e alle associazioni coinvolte nei percorsi casa-scuola per implementare tali iniziative, nel rispetto della diversità delle realtà locali;
- favorire lo scambio di buone pratiche e l'attivazione di modelli cooperativi di lavoro tra gli enti coinvolti, al fine di migliorare la conoscenza e la pratica;
- promuovere la ricerca sull'aspetto della qualità di vita e della salute dei bambini.

### **Articolo 2**

#### **COMPITI DELLA PROVINCIA**

- coordinare ed assistere il Gruppo di Coordinamento Provinciale istituito con il presente Protocollo al fine di promuovere i percorsi casa-scuola sicuri, sia nella forma a piedi che in bicicletta;
- promuovere ed organizzare eventi, giornate di studio e corsi di formazione, momenti di sensibilizzazione coinvolgendo vari enti, in primis le amministrazioni comunali e le scuole del territorio provinciale;
- divulgare queste iniziative e quanto realizzato dal Gruppo di Coordinamento Provinciale, in termini di buone pratiche e risultati raggiunti;
- creare interesse ed attenzione su queste iniziative all'interno dell'Ente provinciale, con particolare riferimento agli uffici Sicurezza Stradale, Lavori Pubblici e Progetti Speciali al fine di trovare sinergie.

### **Articolo 3**

#### **COMPITI DELLE ULSS**

- promuovere i percorsi casa-scuola sicuri, sia nella forma a piedi che in bicicletta, sia di altre forme sperimentate, nei territori comunali di competenza;
- inserire i percorsi casa-scuola nella propria proposta di promozione della salute rivolta alle scuole;
- analizzare ed elaborare i dati delle indagini forniti dalle scuole del proprio territorio;
- partecipare all'organizzazione di eventi culturali, corsi di formazione e convegni sul tema rivolti in primis alle amministrazioni comunali e alle scuole del territorio provinciale;
- inviare, almeno annualmente, lo stato di attuazione dei progetti di percorsi casa-scuola secondo le modalità definite dal Gruppo di Coordinamento Provinciale;
- informare periodicamente le Conferenze dei Sindaci dei rispettivi territori di competenza, divulgando le attività sviluppate e proposte dal Gruppo di Coordinamento Provinciale.

### **Articolo 4**

#### **COMPITI DELL'UFFICIO SCOLASTICO TERRITORIALE**

- adoperarsi per sostenere e promuovere il progetto di percorsi casa-scuola sicuri nella forma a piedi o in bicicletta sia di altre forme sperimentate, nelle scuole del territorio provinciale;
- divulgare le attività sviluppate e proposte dal Gruppo di Coordinamento Provinciale agli istituti scolastici, nei modi ritenuti più opportuni;
- promuovere l'inserimento della promozione dei percorsi casa-scuola nei Piani di Offerta Formativa (POF) delle scuole;
- partecipare all'organizzazione di eventi culturali, corsi di formazione e convegni sul tema rivolti in primis alle amministrazioni comunali e alle scuole del territorio provinciale;
- promuovere un monitoraggio riferito alla relazione tra didattica e progetti di percorsi casa-scuola, con lo sviluppo delle competenze/conoscenze.

### **Articolo 5**

#### **COMPITI DEI PRESIDENTI DELLE CONFERENZE DEI SINDACI**

- diffondere, almeno una volta l'anno, durante le assemblee delle Conferenze dei Sindaci dei territori di competenza, le iniziative, le attività e i risultati conseguiti in esito a questo Protocollo, secondo modalità appropriate.

### **Articolo 6**

#### **COSTITUZIONE DEL GRUPPO DI COORDINAMENTO PROVINCIALE**

Il Gruppo di Coordinamento Provinciale è formato da un referente per ognuno dei seguenti soggetti: Provincia di Treviso, ciascuna ULSS del territorio provinciale, Ufficio Scolastico Territoriale, Associazione onlus Moving School 21, in qualità di esperto, e Associazione culturale Pediatri, sezione di Asolo, in qualità di esperto.

Il Gruppo si riunisce almeno due volte all'anno e le decisioni vengono assunte a maggioranza: la partecipazione dei componenti è a titolo gratuito. Alle convocazioni del Gruppo possono essere invitati a partecipare anche altri soggetti al fine di ampliare le esperienze ed apportare nuove conoscenze.

Il Gruppo di Coordinamento Provinciale è coordinato dalla Provincia di Treviso a cui competono le convocazioni.

## **Articolo 7**

### **COMPITI DEL GRUPPO DI COORDINAMENTO PROVINCIALE**

- perseguire ed attuare gli obiettivi individuati all'art. 1 di questo Protocollo;
- svolgere attività di monitoraggio con il coinvolgimento dei componenti del Gruppo stesso;
- stimolare l'individuazione di percorsi che favoriscano l'autonomia dei bambini e ragazzi nell'uso dei percorsi casa-scuola affinché diventino pratiche quotidiane;
- predisporre un programma annuale di attività con il coinvolgimento dei componenti del Gruppo stesso, affinché le iniziative di ciascun componente possano essere condivise e partecipate;
- pubblicare e diffondere periodicamente una sintesi delle attività svolte (eventi, incontri, etc.) e le buone pratiche raggiunte, a partire dai dati trasmessi dalle ULSS, secondo modalità definite di volta in volta;
- ricercare forme di finanziamento per la realizzazione di dette iniziative;
- promuovere forme di riconoscimento alle buone pratiche di promotori e attuatori.

## **Articolo 8**

### **LINEE GUIDA PER I COMUNI**

Al fine di attuare quanto indicato all'art.1, il presente Protocollo intende fornire delle direttive ai Comuni che intendono realizzare nel proprio territorio comunale progetti di percorsi casa-scuola; nello specifico si ritiene utile che le Amministrazioni Comunali provvedano a:

- promuovere la consapevolezza della necessità di una mobilità sostenibile in ambito scolastico con l'interessamento di soggetti diversi (tecnici, insegnanti, genitori, bambini ed associazioni);
- creare interesse ed attenzione verso queste iniziative all'interno dell'Ente comunale, anche attraverso la costituzione di un gruppo di lavoro interno intersettoriale (Ambiente, Lavori Pubblici, Istruzione, Mobilità e Infrastrutture)
- accompagnare le scuole nell'attuare tali progetti, fornendo loro analisi tecniche accurate delle problematiche viarie/infrastrutturali nell'intorno delle scuole, nonché di accessibilità e di fruibilità;
- inserire i progetti di percorsi casa-scuola nella strumentazione urbanistica comunale, di pianificazione settoriale della mobilità (PUT, Piano delle piste ciclabili, etc.) e di risanamento ambientale;

- intervenire a supporto di tali progetti con azioni temporanee es. ordinanza di chiusura temporanea della strada in orario di entrata e di uscita, e/o azioni permanenti (zone 30 km/h, modifica di accessi o restringimenti, etc.);
- favorire interventi di mobilità pedonale e ciclabile negli intorni scolastici e, più in generale, nel territorio comunale;
- impegnarsi a far proprie queste linee guida con modalità appropriate e dandone comunicazione al Gruppo di Coordinamento Provinciale.

## **Articolo 9**

### **LINEE GUIDA PER LE SCUOLE**

Al fine di implementare le esperienze già intraprese dalle scuole in tema di percorsi casa-scuola e far sì che nuovi istituti scolastici possano sviluppare tali progetti, il presente Protocollo intende fornire linee di indirizzo alle scuole, nello specifico si ritiene necessario che le Direzioni Scolastiche provvedano a:

- promuovere tali progetti con la collaborazione di insegnanti, genitori ed associazioni;
- inserire nel Piano di Offerta Formativa (POF) i temi dell'educazione alla salute e alla sicurezza (uso spazi scolastici e tragitti casa-scuola), dell'educazione ambientale e stradale includenti l'avvio e/o il mantenimento dei percorsi casa-scuola sicuri sia nella forma a piedi che in bicicletta, inclusi i percorsi in autonomia individuando almeno un docente referente all'interno del plesso scolastico;
- sviluppare progetti di percorsi casa-scuola sicuri che prevedano il coinvolgimento di soggetti istituzionali e non, in primis dell'ULSS di riferimento e dei tecnici della Polizia locale:
  - fase iniziale: incontri esplicativi, somministrazione di questionari relativi alle indagini di mobilità della scuola rivolti a genitori, allievi ed insegnanti a cadenza annuale, rielaborazione dei dati raccolti al fine di redigere un piano spostamenti casa-scuola e individuazione del corpo docente referente per tali attività (mobility manager scolastico e team di insegnanti);
  - fase di analisi: conoscenza del territorio e della viabilità intorno alla scuola e individuazione dei percorsi da mettere in sicurezza con la collaborazione di allievi, genitori, volontari ed associazioni;
  - fase di progettazione: definizione dei tracciati, proposte di segnaletica, ect.;
  - fase di realizzazione: messa in sicurezza dei percorsi, gestione dei percorsi, monitoraggio;
- coinvolgimento e supporto di associazioni e volontari per l'avvio e/o l'implementazione delle esperienze;
- garantire la copertura assicurativa degli accompagnatori;
- educare i ragazzi a scelte di mobilità sostenibile che perdurino negli anni di studio successivi.

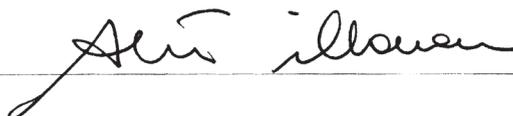
**Articolo 10**  
**DURATA DEL PROTOCOLLO D'INTESA**

Il presente Protocollo ha durata quinquennale ed è rinnovabile in forma espressa.  
In tale periodo le Parti possono concordare integrazioni e/o modifiche al presente Protocollo,  
considerate necessarie per migliorare il perseguimento degli obiettivi del Protocollo stesso.

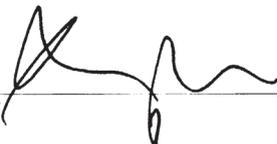
Letto, confermato e sottoscritto.

Treviso, 22 settembre 2011

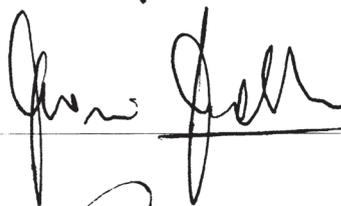
✓ Dott. Leonardo Muraro  
*Presidente della Provincia di Treviso*



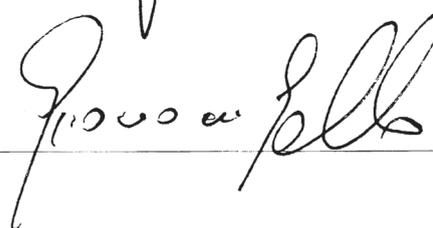
Dott. Antonio Brino  
*Direttore del Dipartimento di Prevenzione ULSS 7*



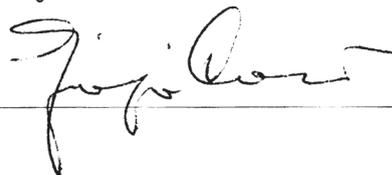
✓ Dott. Antonio D'Alba  
*Direttore del Dipartimento di Prevenzione ULSS 8*



Dott. Giovanni Gallo  
*Direttore del Dipartimento di Prevenzione ULSS 9*



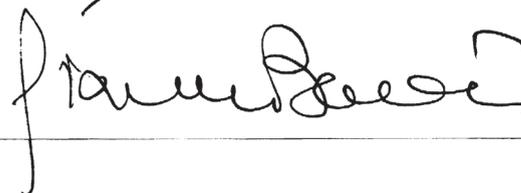
Dott. Giorgio Corà  
*Dirigente Ufficio Scolastico Territoriale di Treviso*



Ing. Alberto Maniero  
*Presidente della Conferenza dei Sindaci ULSS 7*



Dott. Fiorenzo Berton  
*Presidente della Conferenza dei Sindaci ULSS 8*



✓ On. Gian Paolo Gobbo  
*Presidente della Conferenza dei Sindaci ULSS 9*

