La soluzione:
Piano di Mobilità Scolastica

Scegliamo di camminare
se è più sicuro,
pratico, veloce e gradevole,
altrimenti la nostra preferenza
cade sull'automobile.
Favorire la mobilità lenta
sul percorso casa-scuola
significa creare le condizioni
che rendono attrattivo il camminare.

Mobilità lenta: vantaggi per tutti!

Promuovere la mobilità lenta sul tragitto casa-scuola implica numerosi vantaggi sia individuali che collettivi. Aumenta la sicurezza sulle strade, promuove uno stile di vita sano a livello psicofisico, la socializzazione dei giovani, migliora la qualità dell'aria e dello spazio urbano: la qualità di vita della intera collettività ne trae vantaggio.

... per i bambini:

- favorisce la salute fisica, attraverso il movimento quotidiano
- favorisce l'indipendenza, rendendoli autonomi
- aumenta l'autostima e l'equilibrio psichico.
- sviluppa buone capacità di analisi
- stimola la socializzazione
- è essenziale per imparare a muoversi in sicurezza
- insegna a rispettare gli altri
- insegna a conoscere l'ambiente e a rispettarlo
- è piacevole!

... per i genitori:

- contribuisce ad una armoniosa crescita del/la proprio/a bambino/a
- favorisce la salute del/la proprio/a bambino/a a lungo termine
- contribuisce ad aumentare la sicurezza nel traffico agli orari di entrata/uscita da scuola
- contribuisce a migliorare la qualità dell'aria, riducendo le emissioni nocive
- garantisce più tempo libero per le proprie incombenze, qualora i bambini vadano a scuola da soli
- migliora il budget familiare, diminuendo i costi di auto e carburante
- è la cosa giusta!

... per la scuola:

- è un fattore di eccellenza
- qualifica la scuola come attenta alle esigenze degli allievi e delle famiglie
- contribuisce alla buona salute dei propri allievi
- stimola l'attenzione e la concentrazione degli allievi
- aumenta la sicurezza stradale della zona, diminuendo il traffico attorno alla scuola
- migliora ambiente e qualità dell'aria attorno alla scuola
- consente un nuovo uso dello spazio attorno alla scuola, a favore degli allievi e della collettività
- è una scelta coraggiosa: la scuola dà l'esempio!

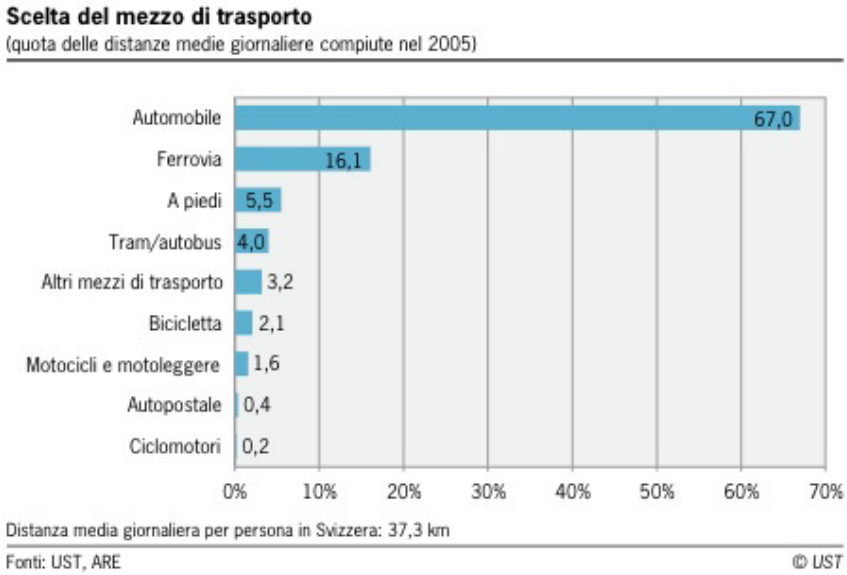
... per il comune:

- è un intervento efficace e condiviso di miglioramento della qualità dell'aria
- aumenta la qualità della vita degli abitanti della zona
- aumenta la sicurezza sulle strade della zona
- riqualifica la zona e ne aumenta l'attrattività residenziale
- rende ai cittadini spazi pubblici prima occupati dalle autovetture
- contribuisce al nuovo modello di sviluppo sostenibile, per la società che lasceremo ai nostri figli

I fattori che determinano le scelte nella mobilità scolastica

La situazione ambientale, la qualità dell'aria, l'aumento del traffico e i pericoli corsi dai bambini sul tragitto casa-scuola sono argomento di discussione quotidiana e fonte di preoccupazione per le famiglie come per gli operatori scolastici e politici.

Introdurre strategie efficaci ad incentivo della mobilità lenta non è banale, perché i fattori che influenzano la scelta individuale della modalità di spostamento sono molteplici.



Il grafico illustra la scelta del mezzo di trasporto sulla media delle distanze giornaliere (Fonte UST, ARE).

Mobilità sostenibile: perché scegliamo di andare a piedi

Per decidere se percorrere o meno un tragitto a piedi, normalmente si considerano:

- la sicurezza oggettiva e soggettiva (percepita)
- l'accessibilità del percorso e della meta
- l'attrattività e la comodità del percorso
- la distanza da percorrere
- la intermodalità, ovvero la disponibilità di mezzi alternativi o complementari
- lo scopo dello spostamento
- il tempo a disposizione
- la nostra forma fisica
- lo sforzo fisico necessario, al di là della nostra condizione
- l'eventuale trasporto di oggetti, pesi, ingombri (zaini e cartelle) etc.
- le condizioni meteo

Si sceglie di camminare se è più pratico, veloce e gradevole ed economico, altrimenti la preferenza cade -nella maggioranza dei casi- sull'automobile.

Come incentivare la mobilità lenta

Incentivare la mobilità lenta sul percorso casa-scuola significa dunque migliorare tutti gli aspetti che ne caratterizzano la scelta e renderli attrattivi.

Non potendo agire direttamente sulle condizioni metereologiche o sulla forma fisica di ogni cittadino (anche se incentivare il movimento è comunque una scelta volta all'aumento del benessere psicofisico collettivo) ci si dovrà concentrare sul risolvere o migliorare prioritariamanente i problemi legati alla sicurezza, all'accessibilità, all'attrattività, alla comodità e alla intermodalità.

Mamma e bambino in bicicletta cercano di attraversare nel traffico paralizzato di una città asiatica.

Sicurezza

La mancanza di sicurezza, oggettiva e soggettiva, è uno dei fattori chiave che ostacolano gli spostamenti pedonali.

Velocità veicolari troppo elevate e inadeguate attorno alle scuole (50 km/ora nei centri abitati, 80 km/h spesso sulle strade cantonali) e, più in generale, interferenze pericolose con le altre modalità di trasporto (auto, bus, treni), sono le principali cause di insicurezza per i pedoni, in particolare per i bambini. Passaggi pedonali insicuri; difficoltà di attaversamento; visibilità ridotta (ostacolata da siepi, muretti, recinzioni, insegne); percorsi accidentati e assenza di marciapiedi sono i primi problemi cui dare risposta.

Accessibilità

La scarsa accessibilità al percorso pedonale rappresenta un ostacolo al camminare. Attraversamenti pedonali inappropriati ed inadeguati alle necessità dei pedoni -spesso senza isole spartitraffico- lungo i percorsi o in corrispondenza delle fermate dei mezzi di trasporto pubblico sono un frequente problema. La fitta e invadente presenza di automobili in sosta, parcheggiate in modo irregolare, costituisce un fastidio per un adulto e un serio problema per un bambino, che non può vedere al di là di un cofano di un'auto nè essere visto. Anche una scarsa manutenzione delle pavimentazioni e dei selciati stradali, può costituire un problema. Allo stesso modo, l'accessibilità alla meta che dobbiamo raggiungere è determinante nella scelta della modalità di trasporto.

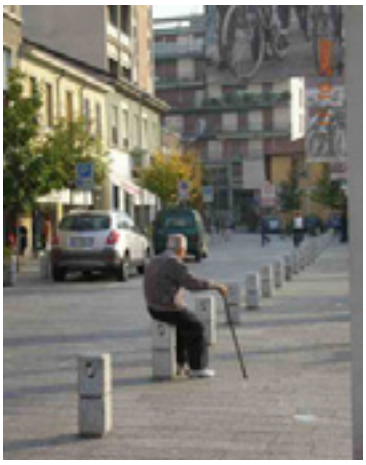
Il percorso verso la scuola può trasformarsi per un bambino in una sgradevole e pericolosa avventura.

Da ultimo, non bisogna sottovalutare le difficoltà che si possono riscontrare andando a piedi in caso di particolari situazioni meteo: pioggia e, soprattutto, neve, rendono spesso più insidioso e pericoloso il cammino.

La scarsa manutenzione dei marciapiedi e i parcheggi invadenti rendono il cammino difficoltoso, oltre che pericoloso.

Attrattività e comodità

Gli aspetti relativi all'attrattività e alla comodità del percorso sono altresì importanti: una adeguata illuminazione (si pensi alle mattine buie e ai pomeriggi d'inverno), una pavimentazione appropriata, la presenza di elementi di separazione dal rumore e dal traffico, un numero sufficiente di sedute ed altre attrezzature volte alla sosta e al ristoro, contribuiscono alla scelta della mobilità lenta.



È molto importante rendere comodo e attrattivo un percorso: prevedere una panchina ogni tanto, un luogo di sosta, favorisce la mobilità lenta e la socializzazione!

Zurigo: Mobilspiele, 2003
La città di Zurigo ha sperimentato per qualche mese una segnaletica a carattere ludico. Gli spazi urbani sono stati disegnati, colorati e resi atrattivi per tutti i pedoni, grandi e piccoli.

Per maggiori informazioni: http://www.flaneurdor.ch/home/page.aspx?page_id=1301

Intermodalità

L'intermodalità, ovvero l'integrazione di modalità di spostamento a supporto della mobilità lenta, è un ulteriore aspetto che promuove la mobilità pedonale in città, come nelle piccole realtà di paese. Parcheggi mirati e combinati con il trasporto pubblico, sistemi di park and ride ("lascia l'auto e prendi il mezzo pubblico"), nodi di interscambio con biciclette, fermate apposite dove far partire pedibus e percorsi casa-scuola pedonali (promosse dal progetto *Meglio a piedi* e chiamate di seguito fermate Scendi e vivi) sono interventi incisivi capaci di modificare le abitudini dei più caparbi automobilisti.

Park and ride: una soluzione efficace per decongestionare i centri urbani e favorire la mobilità lenta (immagine FLP Lugano-Ponte Tresa)

Stazione bus di Lugano: illuminazione, pensiline, arredo urbano contribuiscono all'attrattività del mezzo pubblico (arch. M. Botta)

Incentivare la mobilità lenta sul tragitto casa-scuola, significa rendere i percorsi sicuri, accessibili, attrattivi e confortevoli.

Il Piano di Mobilità Scolastica

Piano di Mobilità Scolastica

Un *Piano di Mobilità Scolastica* è un documento-progetto, redatto da un gruppo di lavoro appositamente costituito che, partendo dall'analisi della situazione esistente, propone una o più strategie mirate alla soluzione dei problemi individuati lungo i tragitti casa-scuola. Fondamentalmente, esso implementa la sicurezza delle strade e disincentiva l'uso dell'auto privata, aumentando la qualità urbana dei luoghi.

Il *PMS* è la soluzione più efficace e completa per risolvere i problemi legati alla mobilità da e per la scuola. Sperimentato con successo da anni nei paesi anglosassoni, esso coinvolge tutti gli attori che influiscono, direttamente o indirettamente, sulla scelta del mezzo di trasporto per raggiungere la scuola:

- direttamente: genitori, bambini, personale docente e non docente
- indirettamente: direttori scolastici, amministratori, decisori e tecnici comunali le cui indicazioni, o l'assenza delle quali, favoriscono o disincentivano la mobilità lenta sul percorso casa-scuola

Gruppo di lavoro

È importante che il gruppo di lavoro sia costituito da rappresentanti della scuola (direttore e, eventualmente, docenti), del comune (amministratori e/o capi dicastero territorio/educazione/istituzioni e/o ufficio tecnico e/o responsabile alla mobilità o delegato upi) e della locale assemblea dei genitori. Inoltre, è auspicabile l'appoggio di specialisti della mobilità lenta e scolastica esterni, di cui il GMT-SI è esempio. Attraverso l'impegno di scuola e assemblea genitori è garantito inoltre il coinvolgimento diretto degli allievi. Il processo partecipativo è un fattore chiave di successo poiché garantisce l'apporto di più informazioni e punti di vista utili alla riuscita del progetto.

Progettazione partecipata

Obiettivi e misure

Gli obiettivi e le misure adottate in un *PMS* sono mirati a risolvere concretamente i problemi locali generati dall'impatto degli spostamenti individuali da e per la scuola.

Misure tipiche di un *PMS* sono:

- l'istituzione di zone calme, definite Isole felici, dove progettare spazi a misura di bambino
- la realizzazione di apposite misure di moderazione del traffico, volte a conferire continuità, sicurezza e attrattività ai percorsi pedonali
- il contenimento e la limitazione fisica all'accesso delle auto alla scuola
- la individuazione, la segnalazione e la promozione dei percorsi casa-scuola prioritari
- la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali esistenti e/o la progettazione di quelli necessari (nel rispetto dei regolamenti)
- la realizzazione di aree attrezzate a supporto della mobilità lenta attorno alla scuola come parcheggi (coperti) per biciclette, aree di sosta e gioco, collegamenti sicuri e pratici ai mezzi di trasporto pubblico locali
- ogni altra misura, in generale, volta a promuovere la mobilità lenta, la sostenibilità e la sicurezza, fra cui numerose azioni di sensibilizzazione (educazione alla mobilità, sorveglianti volontari, pedibus, bicibus, eventi, manifestazioni, giornate senz'auto…)

Motivo di eccellenza

Il *Piano di Mobilità Scolastica Sostenibile* è motivo di eccellenza per una scuola o per un comune poiché:

- incrementa il numero di allievi che va a piedi o in bici, promuovendo salute e benessere
- riduce drasticamente il circolo vizioso delle auto attorno alla scuola
- aumenta significativamente la sicurezza stradale a beneficio dei bambini e di altri utenti deboli, come gli anziani, e di tutti gli abitanti del quartiere
- migliora la qualità dell'aria e dell'ambiente circostante, riducendo l'emissione di CO_2, polveri fini e rumore
- solleva le famiglie dall'incombenza quotidiana di accompagnare i figli a scuola
- promuove la socializzazione e la conoscenza del territorio locale
- promuove i processi partecipativi come modello decisionale
- diviene modello e stimolo per altre realtà

Efficacia di un PMS

Per essere efficace un *PMS* deve soddisfare tre criteri:

1. gestire i problemi generati dalla mobilità scolastica
2. individuare e perseguire obiettivi realizzabili
3. basarsi su un ampio consenso e su scelte condivise

Moderazione del traffico

I due capitoli che seguono sono fondamentali: nel primo si analizzano dettagliatamente le misure di moderazione del traffico in seno al *PMS*, per risolvere i principali problemi legati a sicurezza, accessibilità, attrattività e comodità dei percorsi. Esso si rivolge principalmente agli attori istituzionali, cioè alle autorità municipali (capi dicastero in carica all'educazione e al territorio, uffici tecnici, polizia) e alle direzioni scolastiche.

Sensibilizzazione

Nel secondo vengono invece proposte varie forme di sensibilizzazione che prevedono il coinvolgimento diretto dei genitori o sono più semplicemente volte alla informazione e alla divulgazione. Il capitolo si rivolge soprattutto alle assemblee genitori, alle direzioni scolastiche e ai docenti.

Modelli e strumenti operativi

Come supporto alla redazione del *PMS*, nella sezione 3 (*Piano di Mobilità Scolastica*, istruzioni per l'uso) sono proposti una serie di modelli pronti all'uso e tutte le tappe da eseguire nella realizzazione di un *Piano di Mobilità Scolastica*, con esempi pratici e materiale tecnico-operativo.

Esempi concreti: i progetti pilota

Infine, nella sezione 4 (Casi studio: i progetti pilota) sono illustrati i *Piani di Mobilità Scolastica* in corso di realizzazione a Cadenazzo, Capriasca e Caslano. Il carattere di esemplarietà dei tre modelli consente di fungere da modello teorico-pratico nella stesura di un *PMS*.

Piano di Mobilità Scolastica:
misure di moderazione del traffico

Moderazione del traffico

La moderazione del traffico è una disciplina che consente di favorire la convivenza fra i diversi utenti della strada: nata negli anni settanta in Olanda, sviluppa il concetto di "strade abitabili" (divenuto noto con il termine olandese woonerf), caratterizzate dall'alta permeabilità degli spazi.

Il termine "moderazione del traffico" viene dunque oggi spesso usato in modo non appropriato: come se l'obiettivo ultimo di questa disciplina fosse solamente una sicurezza puntuale, una misura volta, ad esempio, a percorrere o attraversare una strada in sicurezza.

Strade per tutti: favorire la convivenza degli utenti della strada

L'obiettivo della moderazione del traffico dovrebbe essere invece il perseguire spazi democratici, di convivenza, che consentano a tutti gli utenti della strada, a partire dai più deboli, di avere le medesime possibilità di godere dello spazio pubblico: sicurezza, dunque, ma anche e soprattutto qualità.

Il modello di sviluppo dello spazio stradale e pubblico cui ci siamo piegati, troppo a lungo, è stato "veicolo-centrico". L' auto privata ha invaso progressivamente spazi tradizionalmente destinati ai pedoni: le corsie carrabili sono state ampliate a favore della velocità e della scorrevolezza, si è persa la funzione sociale e urbana dei luoghi pubblici adibiti, troppo spesso, a parcheggi.

Strade e piazze hanno perso la loro identità storica e si sono trasformate da teatro e scena della vita dell'uomo, in teatro e scena dell'automobile.

Ristabilire un equilibrio

Le misure di moderazione del traffico possono contribuire a ristabilire un equilibrio, un principio di democrazia e di uguaglianza nell'uso degli spazi pubblici, favorendo la permeabilità, la possibilità di attraversamenti multipli, la fruizione e il godimento degli spazi per tutti gli utenti.

Principali cause di incidenti a carico dei pedoni

Da un'indagine condotta dall'Ufficio Prevenzione Infortuni upi nel 2007, le principali cause di incidentalità a carico dei pedoni, sono:

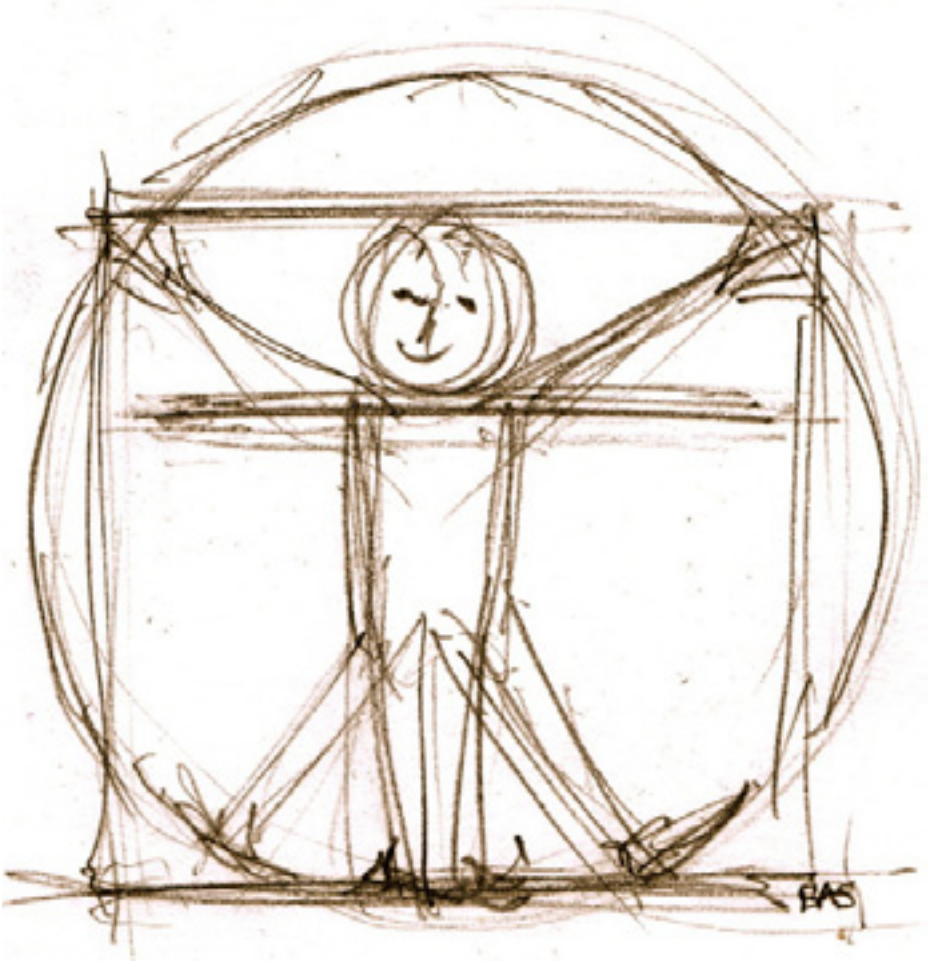
- la velocità elevata dei veicoli
- assenza di pianificazione di una rete di percorsi pedonali
- infrastruttura carente per i pedoni che attraversano nell'abitato
- veicoli a motore con frontali alti e rigidi
- superamento del limite di velocità e scelta di una velocità inadeguata
- retromarcia imprudente
- cognizione e elaborazione delle informazioni deficitarie tra bambini e anziani

Fra le principali misure proposte da upi per promuovere la sicurezza dei pedoni sulle strade ricordiamo:

- realizzare reti di percorsi pedonali mediante la pianificazione di una rete pedonale e l'integrazione dei bisogni dei pedoni nonché progettare particolarmente agli attraversamenti degli elementi infrastrutturali adeguati e specifici per i pedoni
- gestire la velocità dei veicoli motorizzati a favore dei pedoni mediante misure architettoniche, giuridiche ed educative (30 km all'ora sulle strade a funzione di servizio ed elementi di arredo specifici sulle strade a funzione di traffico, controlli della velocità, campagne legate ad azioni della polizia, sensibilizzazione nel quadro della scuola guida)

Rete di percorsi pedonali e ciclabili

Il *Piano di Mobilità Scolastica Sostenibile*, quando ben progettato, consentirebbe di sviluppare una rete di percorsi pedonali e ciclabili a sicuro supporto non solo della scuola, ma di tutto il comune.



Fino a quando l'uomo avrà bisogno delle sue gambe per camminare e delle braccia per prendere le cose, la scala del suo corpo costituirà l'ordine di grandezza dell'architettura (Rob Krier, Lo spazio della città, 1975).

A misura di bambino

Disegnare strade "a misura di bambino" significa renderle accessibili a tutti, aumentando la qualità e l'attrattività dei luoghi.

Uno spazio "a misura di bambino" non significa solamente continuo, sicuro, attrattivo, divertente, verde: significa che il parametro di progettazione è il bambino: la sua altezza, le sue capacità fisiche e motorie, le sue inclinazioni, i suoi interessi. Fra i cosiddetti utenti deboli della strada, i bambini sono quelli più esposti: diminuita capacità di vedere gli oggetti in movimento, impulsività, differente grado di concentrazione caratterizzano il loro comportamento nel traffico.

Uno spazio a misura di bambino sarà:

- continuo (senza interruzioni)
- sicuro
- privo di barriere ed ostacoli
- dove poter camminare lentamente, ma anche correre o saltare
- dove poter andare in bicicletta
- dove fare esperienza
- dove poter crescere
- dove poter guardare
- dove poter ascoltare
- dove poter parlare
- dove fare amicizia
- dove potersi incontrare
- dove poter giocare
- dove potersi fermare tranquilli

Uno spazio così concepito è uno spazio per tutti.

Moderare il traffico affinchè ciò sia realizzabile significa limitare, contenere, regolamentare il traffico veicolare, non necessariamente eliminarlo. Percorrendo una strada l'utente, sia esso conducente o pedone, dovrebbe comprendere immediatamente il comportamento da mantenere. La forma della strada, non una selva di cartelli, deve limitare la velocità dei veicoli in transito.

Strada che si spiega da sola

Sempre in Olanda è stato introdotto un concetto innovativo, quello di SER (self explaining road), letteralmente strada che si spiega da sola: essa presenta caratteristiche (ampiezza della carreggiata, segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione, ecc.) che la rendono inconfondibile, riducendo il disagio e gli errori degli automobilisti.

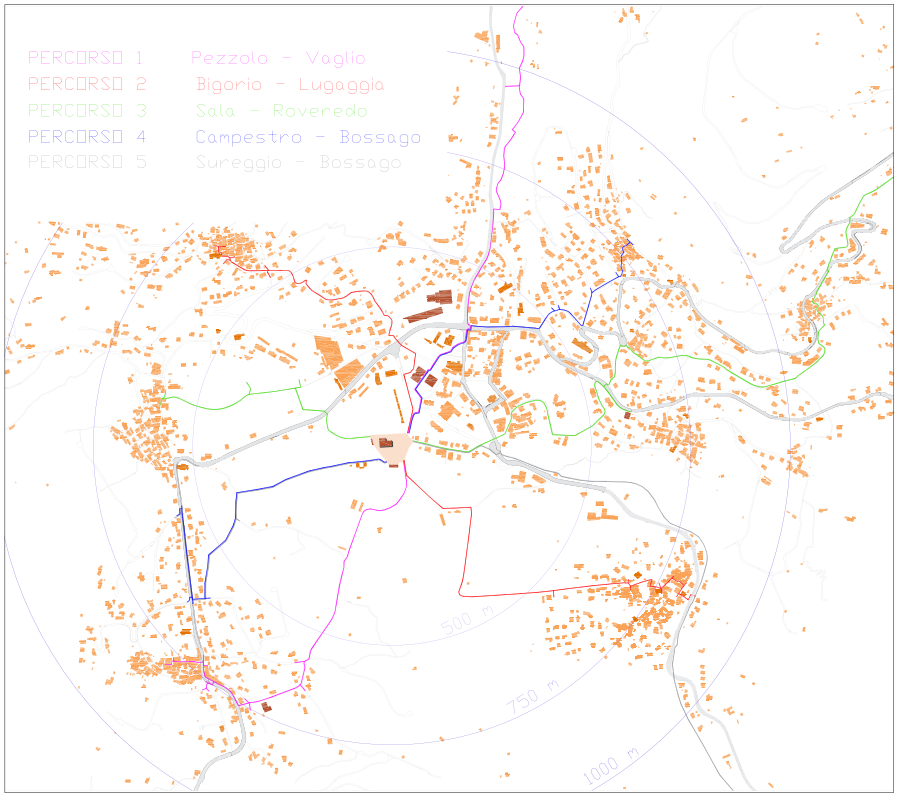
Isola felice

Questa filosofia sta alla base del concetto di Isola felice proposto attraverso il *Piano di Mobilità Scolastica*.

L' Isola felice consente ai bambini di riappropriarsi di spazi oggi occupati dalle auto.

L' Isola felice è una zona di rispetto, "a misura di bambino", il cui centro è rappresentato dall'edificio scolastico. Essa può essere rappresentata graficamente da uno o più cerchi ipotetici tracciati attorno alla scuola, di diametro compreso fra i 300-500 e i 1000 metri. Un bambino in età scolare percorre, in media, 500 metri in 10 minuti. Nell'Isola felice il bambino dovrebbe essere in grado di raggiungere la scuola, a seconda della distanza, in un tempo compreso fra i 6 e i 20 minuti.

L'immagine illustra il PMS di Capriasca: sono evidenziati 3 cerchi, corrispondenti alla distanza di 500 metri, 750 metri e 1000 metri dalla scuola (prog. arcch. I. De Luca-Schirrmeister e F. Corso Talento)



All'interno di quest'area il parametro progettuale dovrà essere il bambino e la forma e le modalità di uso delle strade dovranno essere il più possibile rivolte al traffico lento, favorendo la continuità e l'attrattività dei percorsi pedonali e, se possibile, ciclabili. Andranno favorite le velocità ridotte: dovrebbe essere sempre garantita una velocità di 30 km/h e, nei casi in cui sia evidente la concentrazione di funzioni legate alla socializzazione, al tempo libero e al commercio al dettaglio, di 20 km/h (zone di incontro).

È importante, approcciando un *Piano di Mobilità Scolastica*, rappresentare graficamente l'Isola felice: immediatamente ci si rende conto che nella maggioranza dei comuni ticinesi il cerchio tracciato coincide con l'intero abitato.

All'interno e ai margini dell'Isola felice andrà sviluppata una rete di percorsi pedonali che colleghi i principali poli di attrazione dell'infanzia: non solo la scuola, ma anche le aree di gioco, le zone sportivo-ricreative, le aree di maggiore attrazione. Rendere indipendenti i bambini sul percorso casa-scuola, significa infatti ampliare gradualmente le loro capacità e la loro autonomia.

Gli spazi e l'arredo urbano dovranno essere particolarmente pensati per i bambini e per i genitori che, a piedi o in bicicletta, vorranno accompagnarli o raggiungerli: spazi di gioco, di sosta, di parcheggio coperto dei mezzi di mobilità lenta (biciclette, trotinette, pattini a rotelle), luoghi didattici e d'incontro atti a favorire la socialità. Luoghi recuperati alle vetture e alle infrastrutture a loro dedicate che oggi assediano gli spazi intorno alle scuole.

Dall'analisi dei dati raccolti nei *Piani di Mobilità Scolastica* elaborati dai tre progetti pilota di Cadenazzo, Capriasca e Caslano, si evince che la concentrazione maggiore di pericoli lungo i percorsi casa-scuola si ha attorno all'edificio scolastico. Due fattori principali ne spiegano il motivo:

- maggiore concentrazione di bambini
- maggiore concentrazione di automobili

Concentrazione di automobili

La concentrazione di automobili è dunque il più importante problema da risolvere se vogliamo mettere in sicurezza gli spazi attorno alle scuole. Da qui nasce la necessità di debellare il circolo vizioso di auto che si muovono da e per la scuola e iniziare a modificare le abitudini delle persone, sostituendo il circolo vizioso con il circolo virtuoso. La risposta più semplice sarebbe quella di eliminare i parcheggi delle scuole e rendere l'area fronte-scuola vietata al transito veicolare. Qualora questo obiettivo fosse facilmente perseguibile, è sicuramente la scelta più idonea. Naturalmente dovranno essere garantiti il traffico locale, l'accesso ai mezzi di soccorso o di supporto alla scuola e il regolare svolgersi delle varie attività del quartiere.

Non sempre è così, però: spesso le scuole sono sede di palestre, aule multiuso e la loro funzione va al di là dell'insegnamento. Oltre a questo, sappiamo che non è con scelte totalmente impopolari e non condivise, che riusciremo a raggiungere i nostri obiettivi.

Un caso emblematico è, a questo proposito, costituito dal sostanziale fallimento dell'introduzione di divieti generali di circolazione attorno alle scuole negli orari di ingresso/uscita degli scolari, quando non recanti la dicitura "eccezione con autorizzazione municipale". La sola iscrizione "Servizio a domicilio permesso" consente infatti (Ordinanza sulla segnaletica stradale , OSStr, art. 17 eccezioni) il passaggio dei veicoli che portano o ritirano merci, di quelli degli abitanti e delle persone che vi si recano in visita o per lavori sui fondi vicini e di quelli di terzi che trasportano queste persone: questo significa, di fatto, che un genitore ha tutti i diritti di accompagnare il figlio a scuola in auto, se lo desidera, aggirando in forma perfettamente legale il divieto in questione.

La soluzione alla limitazione delle auto attorno alle scuole che abbiamo individuato nasce dallo studio di numerosi esempi in area anglosassone, dove si è incentivato un sistema di carico/scarico dei bambini in zone sicure (fermate park and stride), messe in rete con la scuola attraverso un sapiente progetto di percorsi pedonali sicuri.

Punto di fermata/raccolta Scendi e vivi

Il *Piano di Mobilità Scolastica* propone l'istituzione di speciali punti di fermata/raccolta -Scendi e vivi- dove i genitori che sono costretti ad usare l'auto per accompagnare o riprendere i figli a scuola possono fare scendere e risalire i bambini in sicurezza, senza alimentare il circolo vizioso e senza mettere in pericolo gli altri bambini che normalmente si recano a scuola a piedi.

I punti di fermata e raccolta andranno individuati prevalentemente ai margini dell'Isola felice, salvo poche eccezioni.

Il cartello scendi e vivi! proposto dal GMT-SI come punto di fermata/raccolta: nell'immagine, quello realizzato di recente nel PMS della città di Bellinzona.

Da queste fermate dovranno partire i percorsi sicuri che consentiranno agli scolari di proseguire verso la scuola a piedi (o di raggiungere il genitore al termine delle lezioni). Le fermate andranno realizzate in luoghi sicuri e appositamente dedicati. Non esiste comune che non abbia la possibilità di realizzare stalli sicuri in corrispondenza di parcheggi esistenti, o in altri luoghi idonei.

Nel caso in cui il parcheggio della scuola non possa essere chiuso al pubblico, una fermata Scendi e vivi potrebbe regolamentare l'uso del parcheggio stesso, rendendolo maggiormente sicuro. Il parcheggio resterebbe consentito al personale della scuola negli orari di lezione mentre, negli orari di ingresso e uscita degli scolari, potrebbe fungere da "rotatoria" per lasciare i bambini. È evidente che questa non è una soluzione ottimale e non è funzionale a riprendere i bambini al termine delle lezioni. Può unicamente contribuire a non sovraccaricare, in modo disordinato e pericoloso, gli spazi prospicienti la scuola al mattino.

Aumentare la sicurezza
=
Ridurre la velocità

La riduzione della velocità delle auto in circolazione all'interno di un'Isola felice è una condizione senza la quale risulterebbe impossibile aumentare il grado di sicurezza delle strade e garantire spazi "a misura di bambino". Abbiamo già visto come la riduzione di velocità riduca sensibilmente la gravità delle conseguenze in caso di urto accidentale con un pedone e, in particolare, con un bambino.

Il progetto di un'Isola felice, nell'ambito di un comune, è dunque un'occasione per riqualificare lo spazio urbano e favorire la mobilità lenta in maggior sicurezza. Le misure di moderazione del traffico da intraprendere per rendere idonei gli spazi alla circolazione dei bambini, secondo un linguaggio formale uniforme e ben comprensibile, consentirebbe infatti di ridurre il fiorire di interventi "puntuali", discontinui, qualitativamente scadenti e poco efficaci quando non addirittura controproducenti.

Zone 30

Una zona 30, ad esempio, dovrebbe essere immediatamente riconoscibile. Non basta la posa di un cartello per limitare la velocità dei veicoli: bisogna progettare l'intervento in tutta la sua globalità, a partire dalla porta di ingresso, che deve essere ben segnalata e produrre, immediatamente, l'effetto desiderato.

Sappiamo che la velocità è direttamente proporzionale alle condizioni di visibilità: una strada rettilinea favorisce alte velocità. Al contrario, una strada sinuosa, che segua le irregolarità del terreno o la cui forma sia indotta da misure architettoniche contenitive, favorisce una diminuzione della velocità. Normalmente, per realizzare "chicane" o restringimenti della sede stradale, si posizionano arredi urbani o parcheggi laterali: richiamiamo in questa sede però le analisi fatte sul comportamento dei bambini nel traffico e sulle loro reali capacità fisico-motorie. Per un bambino è estremamente difficile vedere o essere visto al di là di un cofano di un'automobile: per questo motivo consigliamo di non favorire interventi che potrebbero diminuire la visibilità di un bambino.

Eliminare gli ostacoli visivi

Anzi: primo intervento da eseguire è quello di eliminare, o ridurre al minimo, gli ostacoli al suo campo visivo: limitare soste e parcheggi in prossimità delle scuole e lungo i percorsi casa-scuola, rimuovere o adeguare gli oggetti e gli arredi (es. siepi, recinzioni non trasparenti, cartelli pubblicitari, cassonetti dell'immondizia) che potrebbero ostacolare la sua visuale.

Sono invece indicate tutte le misure che restringono o modificano la sede stradale al fine di ridurre la velocità, ma non ne pregiudicano la fruizione da parte di un bambino.

Restrizione ottica della sede stradale

Una misura di semplice attuazione e economicità, efficace unicamente quando ben progettata, è la restrizione "ottica" della sede stradale, attraverso l'introduzione di una banda centrale o laterale di differente colore e/o materiale. Se l'intervento è ben progettato, tale da non creare false sicurezze o messaggi confusi, e si integra ad altre misure più restrittive, quali il posizionamento di isole spartitraffico volte a favorire un attraversamento pedonale in due fasi, o il rialzo della sede stradale per ridurre ulteriormente la velocità nei casi più complessi, l'impatto sulla circolazione stradale è immediato e la convivenza fra i diversi utenti della strada ne è avvantaggiata.

Non bisogna dimenticare che nelle zone 30 il pedone non ha la precedenza e il passaggio pedonale (le strisce gialle) non è autorizzato.

Canobbio, fascia centrale attrezzata, isola spartitraffico (arcch. L. Custer e B. Allenbach)

Il comune di Croglio è di recente stato insignito di una speciale menzione nell'ambito del concorso "Flaneur d'or 2008", indetto da Mobilità Pedonale e ATA. Il progetto, curato dall'architetto Lorenzo Custer, applica per la prima volta in Ticino una zona a 30 km/h su strada cantonale.

L'intervento pertanto deve aumentare di fatto la permeabilità della strada, garantendo un facile e sicuro collegamento da un lato all'altro della carreggiata.

Continuità della rete pedonale

Bisogna poi sfatare il mito che sulle strade cantonali non si possono realizzare zone 30. Qualora si verificassero i requisiti di base e il tratto stradale si trovasse all'interno di un nucleo abitato o in prossimità di una scuola, si può avviare la pratica per l'istituzione di una zona 30: questa dovrà essere progettata a regola d'arte e favorire una migliore convivenza fra i vari utenti della strada.

Uno dei punti di forza applicabili ad un'Isola felice può essere la ricerca della continuità della rete pedonale: l'"attraversamento pedonale della strada" viene sostituito dall' "attraversamento veicolare del marciapiede". Ad ogni intersezione lungo il percorso casa-scuola i veicoli sono costretti a diminuire la velocità poichè la strada si sopralza a livello del marciapiede: da un punto di vista psicologico e comportamentale, la misura è estremamente efficace. Al contempo, essa abolisce le barriere architettoniche per le persone diversamente abili e per i passeggini. La continuità dei marciapiedi in corrispondenza degli incroci e dei passaggi pedonali è una ottima soluzione anche per quelle zone che dovessero mantenere il limite di circolazione a 50 km/h pur se interessate da percorsi casa-scuola.

Percorsi casa-scuola

Realizzare un percorso pedonale casa-scuola consigliato e più sicuro significa, prima di tutto, individuarne il tracciato.

Analisi dei potenziali rischi e delle criticità esistenti

Un mezzo semplice ed efficace per valutare il tragitto più idoneo è quello di allestire un'indagine che accerti quali sono i percorsi più frequentemente e intensamente utilizzati dagli scolari (cfr. questionario sulla mobilità casa-scuola, *Piano di Mobilità Scolastica*, scaricabile sul sito www.meglioapiedi.ch). A partire dall'analisi dei risultati dei questionari e dall'analisi dei rischi e delle criticità lungo i percorsi, è possibile individuare uno o più tragitti consigliabili sui quali indirizzare gli sforzi progettuali, ricordando che fra un percorso più corto e uno più lungo, ma più sicuro, è bene scegliere il secondo.

Requisiti fondamentali

I principi da rispettare e/o considerare nella progettazione di un percorso pedonale casa-scuola più sicuro sono:

- sicurezza: individuare le difficoltà e i rischi lungo il percorso (analisi e valutazione delle criticità)
- sicurezza: valutare l'introduzione di misure di moderazione del traffico e limiti di velocità
- sicurezza: censire gli attraversamenti pedonali esistenti
- sicurezza: censire le fermate dei mezzi pubblici esistenti
- attrattività: considerare lunghezza del percorso e sforzo fisico necessario (salite, discese etc.)
- attrattività: valutare la connessione dei percorsi a luoghi di interesse pubblico e/o spazi di aggregazione/tempo libero (parchi gioco, oasi ricreative, oratori)
- specificità: verificare la continuità o l'assenza del marciapiede, la compresenza di corsie a destinazione specifica (es. piste ciclabili o corsie preferenziali), le fermate di mezzi pubblici, i parcheggi, il volume di traffico
- intermodalità: valutare la messa in sicurezza e il potenziamento delle connessioni alle fermate di mezzi pubblici
- intermodalità: valutare possibili connessioni a punti di fermata/raccolta per auto private (Scendi e vivi)

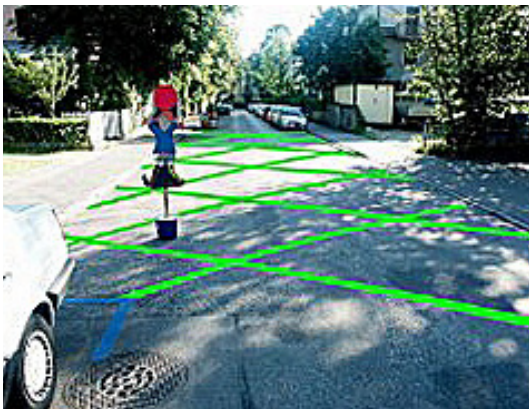
Il percorso casa-scuola raffigurato nel calendario scolastico dei bambini di Lamone Cadempino (anno scolastico 2006/2007)

Seguire un tracciato definito può ridurre le distrazioni tipiche dei bambini.

Riconoscibilità del tracciato

Rendere visibili e riconoscibili i percorsi seguiti dai bambini è estremamente importante. Segnalare un percorso casa-scuola attraverso un linguaggio grafico di comune e immediata interpretazione consente al bambino di riconoscere e riconoscersi in quel dato percorso e ne aumenta la sicurezza.

Attraversamenti pedonali troppo frequenti, luci improvvise, segnaletica artigianale, in genere difforme dalle norme vigenti, possono distrarre l'automobilista e creare confusione, anziché sicurezza.



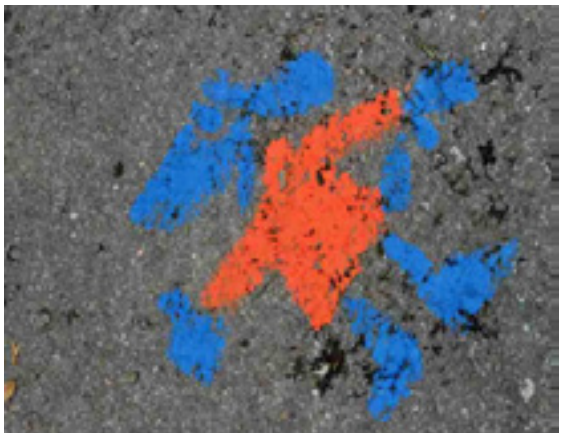
La progettazione deve essere attenta, evitare la proliferazione dei segni e garantire il rispetto delle normative vigenti.

È rigorosamente vietato l'utilizzo di colori che potrebbero confondersi con la vigente segnaletica orizzontale, in particolare il bianco e il giallo. È altresì vietato il ricorso a forme e disegni che potrebbero sovrapporsi o ricordare le forme normate per la segnaletica ufficiale, ad esempio il triangolo. Il materiale utilizzato per marcare il percorso deve rispettare gli standard relativi alla rugosità e all'attrito e non essere sdrucciolevole. Va da sè che il progetto deve essere autorizzato dalle autorità competenti e rispettare le norme vigenti.

Il *Piano di Mobilità Scolastica* propone una segnaletica direzionale uniforme, di seguito raffigurata: le possibilità, comunque, sono numerose, come numerosi sono gli esempi già realizzati.

L'esperienza del cane Peo a Caslano

A Caslano, in accordo con Scuola, Municipio e Assemblea genitori, è stato realizzato un prototipo di segnaletica lungo il percorso casa-scuola a firma di Peo, il noto cane blu protagonista delle trasmissioni per bambini della RSI.



Il percorso casa-scuola a Caslano è una divertente caccia al tesoro

Sicurezza degli attraversamenti pedonali

I bambini, ogni giorno, si divertono a seguire le tracce lasciate dal loro beniamino, che non si è certo dimenticato di segnalare loro la sicurezza e l'attenzione: ogni attraversamento pedonale è preceduto da una scritta "ALT! CONTROLLA!" e lungo il tracciato i segni sono ben visibili e collegati, come in una vera e propria pista indiana.

Il problema della sicurezza dei passaggi pedonali è di estrema importanza e attualità: abbiamo già ricordato che, ad esempio, nelle zone 30 i passaggi pedonali non sono consentiti.

Nel caso di passaggi pedonali preesistenti l'introduzione di una zona 30, se il passaggio pedonale si trova lungo un percorso casa-scuola prioritario e ne viene dimostrata l'effettiva utilità, si può richiedere il suo mantenimento, in deroga alla normativa vigente.

Questo sottolinea l'importanza della redazione del *Piano di Mobilità Scolastica*, a supporto dell'individuazione e della codificazione dei percorsi casa-scuola: esso è garanzia della realizzazione di una rete di percorsi pedonali e/o ciclabili sicuri, attrattivi e sostenibili, in grado di implementare la qualità della rete viaria comunale.

Cause di incidenti

Un passaggio pedonale dovrebbe sempre garantire la sicurezza: a maggior ragione in prossimità di una scuola. Purtroppo non è sempre così.

Le cause più frequenti di incidenti in prossimità dei passaggi pedonali possono essere:

- le scarse o insufficienti condizioni di visibilità
- la disattenzione dei conducenti
- la bassa concentrazione dei pedoni o un comportamento sbagliato (ad esempio attraversare di corsa, senza controllare l'eventuale soppraggiungere di veicoli)
- la insufficiente visibilità dei pedoni
- la inadeguata illuminazione

Come rendere sicuro un attraversamento pedonale sul percorso casa-scuola

Rendere un attraversamento pedonale sicuro, soprattutto nel caso di un percorso casa-scuola, significa dunque:

- ridurre la velocità (introdurre zone a velocità limitata, attuare interventi di moderazione del traffico)
- aumentare la visibilità per i conducenti (evitare siepi, cartelli pubblicitari, muretti, auto parcheggiate in prossimità, etc.)
- favorire la concentrazione dei conducenti (evitare troppi segnali, luci improvvise etc.)
- educare i pedoni al giusto comportamento (educazione alla mobilità)
- aumentare la visibilità dei pedoni (indossare abiti di colore chiaro, pettorine catarifrangenti)
- verificare l'illuminazione

Il passaggio pedonale demarcato con strisce gialle (art. 77 cpv 1 OSStr) deve essere realizzato solo dove è realmente necessario e dove può garantire massima sicurezza ai pedoni.

In presenza di misure incisive di moderazione del traffico, è infatti più utile rinunciare alla demarcazione dei passaggi pedonali, per offrire al pedone la possibilità di attraversare liberamente la strada. L'esperienza dimostra che non è moltiplicando i passaggi pedonali che si rende più sicura la strada. L'Ordinanza sulle Norme della Circolazione stradale (art. 47 ONC) prescrive l'obbligo di utilizzare un passaggio pedonale situato nel raggio di 50 metri dal punto di attraversamento e conferisce la precedenza al pedone sulle strisce pedonali solo se il veicolo non sia già così vicino da non avere lo spazio tecnico di fermata (ONC art. 6, cpv 1).

La reale necessità di istituire un passaggio pedonale (ad esempio ad un attraversamento critico sul percorso casa-scuola) è identificata dalla norma VSS 640.241:

- durante le ore di punta, la frequenza veicolare in corrispondenza del previsto passaggio pedonale deve essere di minimo 200-250 veicoli/ora
- durante le ore di punta, gli attraversamenti pedonali in corrispondenza del previsto passaggio deve essere di almeno 50 pedoni/ora o 100 pedoni durante le 3-5 ore più cariche del giorno
- su entrambi i lati della carreggiata deve essere disponibile un'area di attesa per i pedoni, protetta e non transitabile dai veicoli
- in corrispondenza dell'attraversamento pedonale le condizioni di visibilità devono essere ottimali per garantire l'avvistamento reciproco pedone-veicolo (nel limite di 50 km/h, una distanza di visibilità di 100 metri deve

essere la regola generale all'interno delle località su strade di grande transito. Può essere ridotta a un minimo di 55 m a condizione che il V85 – la velocità del 85% dei veicoli in transito – non superi i 50 km/h. Nel caso di strada in pendenza questa distanza va aumentata secondo quanto previsto dalla Norma VSS SN 640 090)

- la posa di un'isola centrale di protezione ed il potenziamento locale dell'illuminazione pubblica contribuiscono a migliorare la sicurezza. Il passaggio pedonale deve in tutti i casi essere adeguatamente illuminato
- il passaggio pedonale deve coincidere con il percorso più diretto. Se lo stesso si trova a più di 10 metri dalla linea ideale di attraversamento, la demarcazione deve essere evitata

Qualora non venissero soddisfatti i requisiti minimi richiesti dalle norme VSS per l'istituzione di un attraversamento pedonale (per esempio: numero insufficiente di pedoni o di veicoli all'ora di punta), la zona di attraversamento non può essere demarcata con fasce colorate trasversali o longitudinali al senso di marcia (fasce simili alle strisce gialle), ma è possibile la posa di un'isola spartitraffico per consentire l'attraversamento in due fasi.

Efficacia provata di isole spartitraffico e rialzi della sede stradale

Da un recente studio sul comportamento sulle strisce pedonali e sulla loro efficacia (Zurigo, 2009) è emerso che misure di moderazione del traffico applicate ai passaggi pedonali, quali rialzi della sede stradale e isole spartitraffico, favoriscono il rispetto delle regole da parte dei conducenti e un comportamento corretto e non affrettato da parte dei pedoni.

Monitoraggio dei passaggi pedonali

È utile monitorare sempre la situazione esistente, per verificare se sono rispettati gli standard necessari per garantire la sicurezza di un passaggio pedonale: a questo proposito si rimanda alla Direttiva per il rilievo delle caratteristiche dell'impianto e dell'esercizio dei passaggi pedonali del Dipartimento del territorio e al modulo "La sicurezza dei passaggi pedonali", proposto da upi.

Per gli interventi di moderazione del traffico sulle strade cantonali, rimandiamo alla pubblicazione "Moderazione del traffico" a cura del Gruppo per la moderazione del traffico del Dipartimento del territorio (2004) e alla normativa vigente.

Mappe dei percorsi consigliati

Percorso casa-scuola

L'immagine mostra il piano dei percorsi consigliati dell'Istituto Scolastico di Sementina. Ogni immagine propone il capolinea del percorso. La cartina viene distribuita a tutti gli scolari.

Città dei bambini

La città di Coira ha sviluppato un'interessante mappa delle principali strutture urbane ad uso dei bambini. Lo spazio della città è letto e rappresentato per i piccoli pedoni in modo semplice e innovativo!

Per maggiori informazioni:
http://churtourismus.ch/kinderstadtplan.ckm

Plan-piétons

La Città di Lugano ha pubblicato una mappa dei tempi di percorrenza tra i diversi punti di interesse della città: cittadini e turisti sono incentivati a muoversi a piedi e a fare buon uso dei mezzi pubblici.

Anche Giubiasco, Locarno e Mendrisio hanno realizzato interessanti esempi di plan-piétons.

Piano di Mobilità Scolastica:
misure di sensibilizzazione

Agire insieme

Ogni cambiamento, anche nelle abitudini, viene più facilmente accettato se condiviso. Anche la promozione della mobilità lenta sul percorso casa-scuola necessita di consenso. Sensibilizzazione e partecipazione al processo progettuale diventano così strumenti fondamentali, parte integrante dello sviluppo di un *Piano di Mobilità Scolastica*.

Assemblee genitori

In questa fase diviene determinante il contributo delle assemblee genitori, che rappresentano un'importante componente dell'assetto istituzionale della scuola avente il compito di farsi portavoce delle osservazioni, dei suggerimenti e delle critiche dei genitori sul funzionamento dell'istituto scolastico (articolo 25 della Legge della Scuola). Ad esse spetta il compito di promuovere il *Piano di Mobilità Scolastica* fra i genitori: analisi ed individuazione dei problemi maggiormente sentiti, proposta di soluzioni condivise, sollecitazione di misure specifiche adatte alle singole realtà locali. I genitori potranno partecipare attivamente alla progettazione del *Piano di Mobilità Scolastica*, definirne meglio i contorni, sostenere i bambini e le autorità. Anni di collaborazione con assemblee e gruppi genitori ci consentono di affermare che essi rivestono un ruolo chiave nella promozione della mobilità lenta.

Le proposte di seguito descritte costituiscono un repertorio cui attingere per sensibilizzare le famiglie e la comunità. Possono essere momenti di informazione, di riflessione, di progettazione o di gioco. Ogni comitato saprà scegliere le forme di sensibilizzazione più opportune nelle singole realtà locali.

A queste proposte possono riferirsi anche i docenti interessati alla promozione della mobilità lenta in ambito scolastico: auspicabile, anche se non sempre possibile, che assemblee genitori e docenti individuino un percorso comune su cui lavorare: chi con i genitori, chi con gli scolari.

Mappe dei percorsi consigliati e piano dei tempi

Disegnare una mappa dei percorsi pedonali casa-scuola più sicuri (con l'aiuto dei bambini) è un buon modo per far conoscere il territorio, sviluppare la capacità e il senso d'orientamento e favorire la mobilità sostenibile. Se poi la mappa, oltre ai percorsi consigliati, indica anche il tempo di percorrenza a piedi (in minuti), essa diventa uno strumento utile per far comprendere a tutti gli utenti, genitori compresi, che spesso andare a piedi è più conveniente sia in termini di tempo, che di economicità.

Sapere che per andare a scuola a piedi sono necessari, nella maggioranza dei casi, dai 6 ai 10 minuti, può contribuire ad incentivare il cammino e a lasciare a casa l'automobile. Queste mappe, meglio conosciute come piani pedonali (plan-piétons), stanno diffondendosi sul nostro territorio anche a servizio del tempo libero e del turismo urbano: è molto importante distribuire la mappa dei percorsi consigliati a tutti i fuochi, non solo alle famiglie interessate, per rendere noto quali percorsi, d'ora in poi, saranno utilizzati dagli scolari.

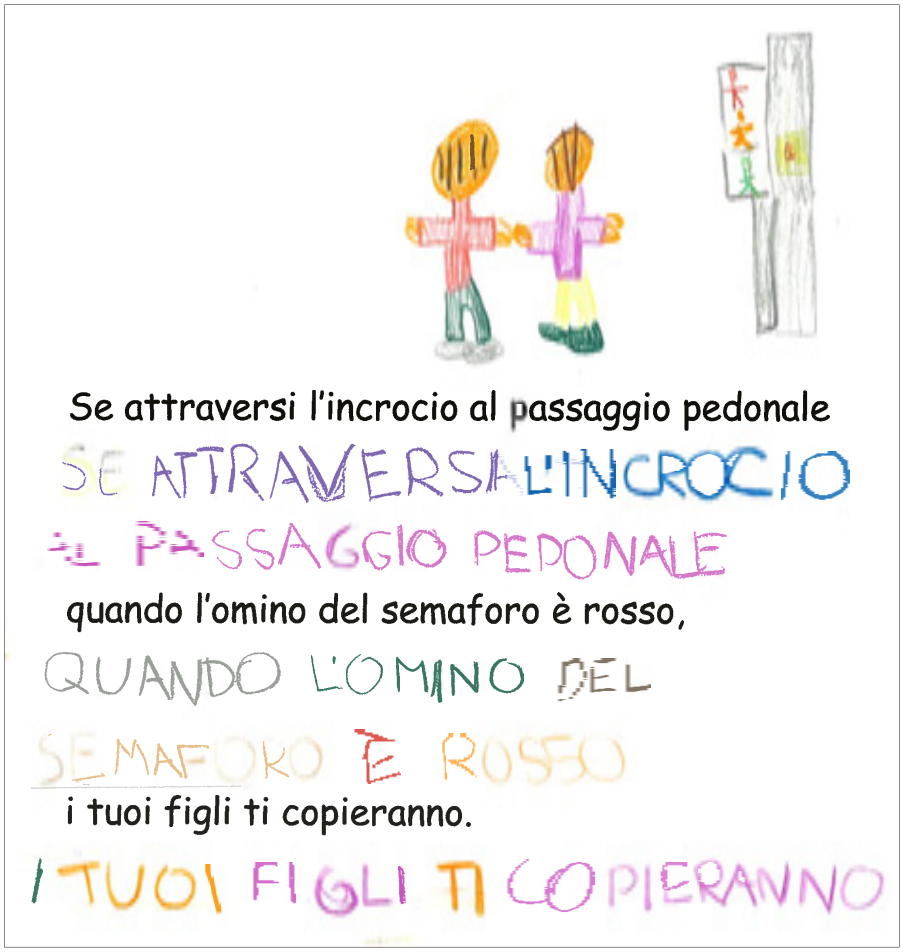
Noi siamo l'esempio

Noi adulti siamo l'esempio: le nostre abitudini, il nostro comportamento sulla strada e le nostre modalità di spostamento sono quasi sempre il principale modello di riferimento dei nostri figli.

Educazione alla mobilità

Delegare l'educazione alla mobilità unicamente alla scuola e alla polizia è riduttivo: ogni genitore dovrebbe praticarla quotidianamente con il proprio figlio. Un'assemblea genitori può organizzare facilmente pomeriggi dedicati all'educazione alla mobilità delle famiglie. Percorrere a gruppi il tragitto casa-scuola, imparando insieme -genitori e figli- le regole da rispettare e i percorsi, è una azione concreta e molto efficace. A questo proposito si possono richiedere gratuitamente all'upi (Ufficio Prevenzione Infortuni) gli opuscoli relativi all'educazione stradale per i bambini in età prescolare e scolare.

Noi siamo l'esempio



Patentino del buon pedone

Patentino del buon ciclista

Il progetto *Meglio a piedi* ha elaborato la Patente del buon pedone e la Patente del buon ciclista, personalizzabili con la fotografia di ogni bambino. Si possono richiedere al segretariato del GMT-SI, per essere distribuite a fronte di un evento particolare quale, ad esempio, una giornata dedicata all'educazione alla mobilità durante la settimana europea della mobilità (16-22 settembre di ogni anno). I bambini potranno apprendere le regole fondamentali per muoversi nel traffico e svolgere piccoli esercizi pratici lungo il percorso casa-scuola.

La patente del buon pedone realizzata dal GMT-SI da distribuire ai bambini, a seguito di esercizi di educazione alla mobilità.

Introduzione alla educazione alla mobilità per i bambini di età compresa tra i 2 e i 6 anni (upi)

- iniziate presto con l'educazione stradale: ogni occasione va sfruttata
- comportatevi in modo esemplare
- spiegate la situazione con parole semplici e fate ripetere al bambino quanto detto
- durante gli esercizi abbassatevi all'altezza degli occhi del bambino
- fate spesso gli esercizi nel quartiere dove abitate
- non fate mai gli esercizi in punti sfavorevoli (p. es. immediatamente dopo una curva)
- attenetevi al procedimento: mostrare – fare insieme – lasciar fare il bambino da solo – osservare
- lodate il bambino, conferitegli autostima
- aumentate gradualmente la difficoltà
- vestite il bambino con abiti chiari e ben visibili; molti capi d'abbigliamento dispongono già di materiale rifrangente
- controllate e fate controllare la vista del bambino

I genitori sono i maestri di educazione stradale più importanti. Chi vuole ottenere un successo duraturo, deve ripetere di tanto in tanto e per un periodo prolungato gli esercizi con il bambino

MEGLIO A PIEDI
sul percorso casa-scuola

La patente del buon pedone

In occasione di Sportissima 2009 il GMT-SI ha organizzato, in collaborazione con il Gruppo educazione stradale della Polizia Città di Lugano, un corso pratico di educazione alla mobilità e diverse attività ludico-ricreative sul tema del movimento lungo il percorso casa-scuola. La manifestazione ha avuto grande successo e, ai 250 bambini partecipanti, è stata distribuita simbolicamente una "patente del buon pedone". Potete scaricare all'indirizzo www.meglioapiedi.ch la "patente del buon pedone", personalizzabile per ogni bambino con nome e cognome e fotografia: organizzare corsi pratici per genitori e bambini è semplice e di sicuro successo!

Ammonizioni
Multe morali

Vetture parcheggiate sul marciapiede, ad ostruire passaggi pedonali o carrabili o, addirittura, in mezzo alla strada: sono scene abbastanza frequenti nelle vicinanze delle scuole durante gli orari di entrata e uscita degli scolari. L'ammonizione e la multa morale sono un incentivo amichevole ad abbandonare queste pratiche maleducate.

I bambini possono apporre sul parabrezza delle vetture dei tagliandi che ricordano all'automobilista che il suo comportamento non è corretto: nei confronti dei bambini e, più in generale, dei pedoni, delle regole, della scuola.

Le ammonizioni e le multe morali sono ottenibili presso il segretariato del GMT-SI e scaricabili gratuitamente dal sito http://www.meglioapiedi.ch

Questo strumento dà spesso risultati insperati: molti adulti infatti provano disagio e vergogna nell'essere giudicati dai figli e dai loro compagni. Il blocchetto di multe morali si può richiedere al segretariato GMT-SI oppure scaricare gratuitamente dal sito www.meglioapiedi.ch. È utile adottare questa misura di sensibilizzazione sia nel caso di eventi particolari - ad esempio la settimana europea della mobilità- che a supporto di azioni mirate all'interno del *PMS*, ad esempio a cadenza fissa settimanale, o mensile.

Già in numerose realtà italiane i bambini utilizzano le multe per denunciare gli abusi degli adulti nei confronti dei pedoni. Nell'immagine, le multe dei bambini di Roma e Pesaro, sull'esempio di Fano.

Sorveglianti volontari: occhi vigili

I sorveglianti volontari sono persone adulte, genitori, nonni, persone socialmente utili che si mettono a disposizione per sorvegliare gli incroci e i punti critici durante gli orari scolastici di ingresso/uscita da scuola. Questi "occhi vigili" devono essere ben visibili e riconoscibili dai bambini come dagli automobilisti. È dunque importante che siano vestiti in modo adeguato (gilet catarifrangente). Spesso basta una buona comunicazione per organizzare un servizio di occhi vigili a sorveglianza dei punti maggiormente critici, contribuendo così in modo efficace a rendere più sicuri i percorsi casa-scuola consigliati, a garanzia di tutti gli allievi e di tutti i genitori.

A Cadenazzo, progetto pilota *PMS*, il Municipio ha indetto un pubblico concorso per l'organizzazione del servizio "occhi vigili" sul percorso casa-scuola: molte persone hanno aderito all'iniziativa, garantendo così il controllo dei punti di attraversamento maggiormente critici.

A Biasca un gruppo di circa 40 mamme ha organizzato una vera e propria rete di sorveglianza: 60 "occhi vigili" controllano quotidianamente le strade negli orari di entrata/uscita da scuola. In questo modo, i bambini percorrono il tragitto casa-scuola da soli, in tutta sicurezza, osservati a distanza.

La città contemporanea ha visto lo sviluppo di forme di gestione degli spazi sempre meno pubbliche e condivise e sempre più individuali: in definitiva l'automobile ci ha reso tutti un pò egoisti e poco ci interessa di quello che succede in strada. Abituati a un'indifferenza e un egoismo abbastanza diffusi, anche quando andiamo a piedi difficilmente siamo propensi all'ascolto. Promuovere una città partecipe, attenta e amica significa anche proporre azioni che implichino forme di controllo sociale del territorio.

Negozi/commercianti amici sul percorso casa-scuola

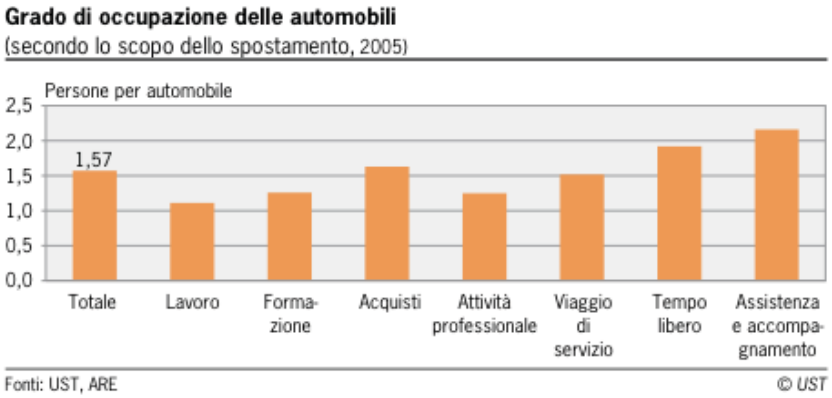
Adesivo che il negozio amico può facilmente esporre in vetrina, impegnandosi in una sorveglianza "discreta".

Questo è il principale obiettivo della costituzione della rete dei commercianti amici del *Meglio a piedi*. Si tratta di individuare, lungo i percorsi casa-scuola, una rete di commercianti disposti ad esporre sulla loro vetrina un adesivo o un logo che li riconosca come "amici dei bambini" lungo il percorso casa-scuola. Essi saranno disponibili ad aiutare, o molto più semplicemente sostenere, un bambino che avesse un attimo di difficoltà lungo il tragitto. La rete così creata serve a rafforzare e a promuovere ulteriormente l'andare a piedi, potenziando l'immagine di "città amica", dove anche i negozianti possono diventare monitori della sicurezza locale a favore dei bambini.

Condivisione dell'auto

Dall'ultimo microcensimento eseguito in Svizzera (2005) emerge che la media di occupazione di un'auto in circolazione è di 1,57 persone. Ciò significa che le auto circolano quasi vuote. (Fonte UST, ARE)

Dall'ultimo microcensimento eseguito in Svizzera (2005) emerge che la media di occupazione di un'auto in circolazione è di 1,57 persone. Ciò significa che le auto circolano quasi vuote. Nelle inchieste condotte in Ticino sulle auto che accompagnano bambini a scuola (questionari sulla mobilità dei comuni pilota) si evince che raramente si trasporta più di un bambino.



Lo stesso discorso vale per il personale docente e non docente abituato a viaggiare sostanzialmente solo.

La condivisione dell'auto è una pratica che consente di ridurre il volume di traffico con evidenti benefici:

- sostituisce da tre a quattro singole auto
- contribuisce a ridurre il traffico
- riduce le emissioni di CO2
- contribuisce ad aumentare la sicurezza delle strade

La condivisione dell'auto è quindi un ottimo compromesso: favorire questa pratica fra le famiglie e presso il personale che lavora a scuola, potrebbe equivalere a ridurre almeno di un terzo le auto in circolazione! È un importante contributo all'avvio del circolo virtuoso. Naturalmente non si deve pensare che i genitori -tranne qualche caso isolato- decidano da soli di condividere l'auto. L' assemblea dei genitori può organizzare delle griglie in base alla provenienza dei bambini e alla modalità di spostamento scelta: verificata la necessità della condivisione dell'auto in alcune strade o quartieri (ad esempio, quando 4-6 bambini si muovono verso la scuola in automobile provenendo da un solo isolato o da una medesima strada) si può suggerire ai genitori confinanti di fare "a turno" ad accompagnare i bambini non più verso la scuola, ma verso le fermate "scendi e vivi", in modo che da lì i bambini possano raggiungere la scuola a piedi, in compagnia.

Animazione e progettazione partecipata

Occorre puntare innanzitutto sul progetto educativo. Fare progettare i bambini, ascoltarli, renderli partecipi, raccogliere i loro stimoli e tentare di organizzarli, non come puro esercizio di fantasia.

Sarebbe auspicabile che ogni comune e ogni scuola arrivassero ad avere, a breve termine, un *Piano di Mobilità Scolastica*, frutto della partecipazione e dell'azione congiunta di bambini, genitori, docenti e autorità.

Sul sito www.meglioapiedi.ch potrete scaricare alcune schede per organizzare attività, giochi, concorsi, progetti con e per i bambini della vostra scuola. Sono utilizzabili sia in ambito scolastico, durante le ore di lezione, che in ambito ludico, durante il tempo libero.

L'esperienza pilota di Fano

In seno al laboratorio "La città dei bambini" e dalla richiesta di maggiore autonomia dei bambini è nato, nel marzo del 1995, il progetto "A scuola ci andiamo da soli" che rappresenta una piccola rivoluzione nel favorire l'autonomia dei bambini, assunti a parametro della qualità di vita dei cittadini. Per maggiori informazioni: http://www.lacittadeibambini.org/news/20080603.htm

Investire nella comunicazione e condividere il *Piano di Mobilità Scolastica* con la cittadinanza è fondamentale per ottenere successo. È necessario attivarsi per divulgare le idee, accoglierne nuove, metterle in rete.

Eventi, manifestazioni, serate pubbliche, conferenze

Utili sono tutte le occasioni che richiamano l'attenzione del pubblico. Dall'adesione a manifestazioni ufficiali esistenti (settimana europea della mobilità, giornate senz'auto etc.) all'allestimento di mostre o all'organizzazione di eventi particolari (come la chiusura di una strada, di un quartiere, di un'area attorno a una scuola).

Indire concorsi specifici in ambito scolastico, che abbiano a tema la mobilità lenta (strategie, benefici, progetti etc.) è altresì efficace. Si possono fare concorsi di disegno, di fotografia, di cinematografia, ma anche di risparmio di emissioni nocive o vere e proprie gare per premiare chi riesce a percorrere a piedi più chilometri in una settimana o nel corso dell'anno scolastico.

Caslano, manifestazione "Faremo strada", in occasione della Settimana della mobilità 2008

Pedibus

Il pedibus, letteralmente un autobus che va a piedi, è un esempio di strategia efficace per promuovere la mobilità lenta lungo il percorso casa-scuola: esso effettua fermate regolari, si avvale di due adulti (volontari) in testa e in coda al gruppo (conducenti), si muove con qualsiasi tempo e offre garanzie a tutti quei genitori che sono incerti sul lasciare andare i loro bambini a piedi da soli.

È inoltre un ottimo modo per socializzare, stringere nuove amicizie, e imparare le principali regole della strada.

Il bicibus a Caslano in occasione della giornata senz'auto 2009.

Bicibus

Attraente alternativa al pedibus è il bicibus, indicato però solo per bambini pratici della circolazione stradale e in contesti prevalentemente pianeggianti. Per realizzare un servizio bicibus suggeriamo di seguire la procedura proposta di seguito per il servizio pedibus: a questa, va aggiunta la distribuzione di opuscoli (upi) sulla sicurezza a due ruote.

Il casco: sempre!

Organizzare un bicibus o incentivare la mobilità ciclabile sul percorso casa-scuola significa rendere molto attenti i bambini alle regole da rispettare e al comportamento da tenere in strada. Un genitore dovrebbe sempre assicurarsi che il proprio figlio indossi il casco andando in bicicletta. Organizzare eventi e manifestazioni di sensibilizzazione può contribuire a radicare l'uso del casco nel comportamento abituale dei bambini.

Rendersi visibili: sempre!

Abbiamo già tante volte richiamato la necessità di rendere visibili i bambini nel traffico: abituarli ad indossare abiti chiari e pettorine catarifrangenti è una buona pratica fondamentale.

Un PMS dovrebbe sempre prevedere la distribuzione di pettorine catarifrangenti a tutti gli scolari e abituarli ad indossarle per affrontare il traffico quotidiano.

La recente campagna nazionale pedibus di Promozione Salute Svizzera (sostenuta dal Dipartimento della sanità e della socialità e di Meglio a piedi)

Il pedibus a Sonvico-Dino

Per fare movimento

Esplorare il proprio quartiere

Diminuire traffico e inquinamento

Insieme per divertirsi

Bambini più allegri e sicuri di sé

Un buon esempio per tutti

Svegliarsi per bene e arrivare belli vispi a scuola

Lo slogan pedibus pubblicato sul calendario 2007 "Meglio a piedi" di Lamone-Cadempino

Pedibus in 14 mosse

Vediamo ora nel dettaglio i quattrodici punti necessari per organizzare un pedibus. Sul sito www.meglioapiedi.ch, alla voce Pedibus Kit, potrete trovare, personalizzabile a piacere, tutto ciò che vi serve per allestire un servizio pedibus:

- questionario per genitori
- questionario per bambini
- formulario di iscrizione
- regolamento del pedibus
- vademecum del conducente
- piano degli orari settimanale
- modulo di assicurazione gratuita per i conducenti con la Zurigo Assicurazioni (a cura dell'upi)
- cartelli delle fermate da plastificare

1. Organizzare un gruppo di progetto

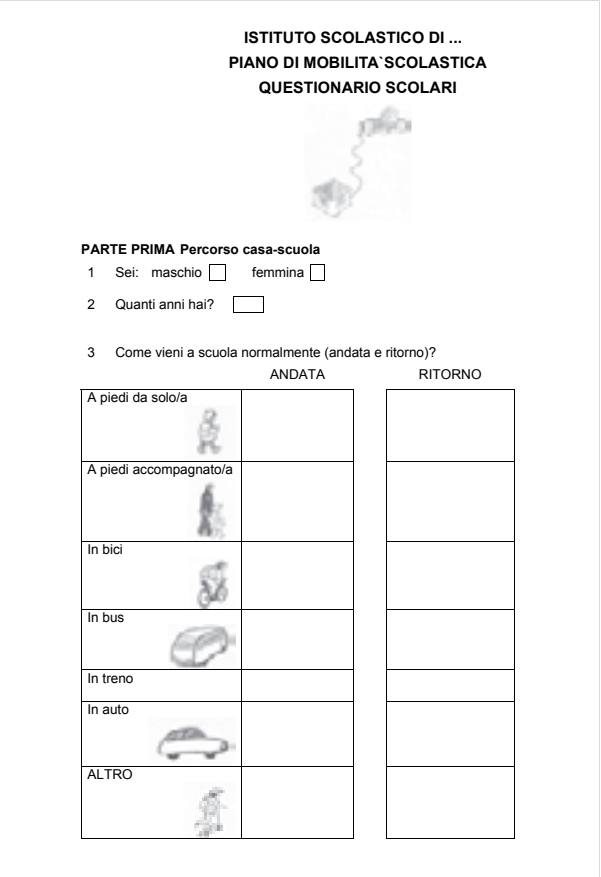
Organizzate un gruppo che si occupi di progettare, allestire e garantire il servizio: il progetto può partire direttamente dalla direzione scolastica, ma può anche essere frutto dell'iniziativa dell'assemblea genitori.

2. Contattare la direzione scolastica

Comunicate le vostre intenzioni e avviate una collaborazione con la direzione della scuola: vi aiuterà a distribuire il materiale, vi aggiornerà su eventuali modifiche negli orari, vi metterà in contatto con altri interlocutori come la polizia, il municipio, etc.

3. Allestire un'indagine preliminare

Conoscere la realtà e la modalità degli spostamenti, i pericoli maggiormente sentiti dalle famiglie, i disagi avvertiti dai bambini, i loro indirizzi, aiuta a pianificare il progetto e a fornire basi convincenti.



ISTITUTO SCOLASTICO DI ...
PIANO DI MOBILITA`SCOLASTICA
QUESTIONARIO SCOLARI

PARTE PRIMA Percorso casa-scuola

1 Sei: maschio ☐ femmina ☐

2 Quanti anni hai? ☐

3 Come vieni a scuola normalmente (andata e ritorno)?

	ANDATA	RITORNO
A piedi da solo/a		
A piedi accompagnato/a		
In bici		
In bus		
In treno		
In auto		
ALTRO		

Esempio di formulario

Distribuite un questionario a tutte le famiglie al fine di stabilire:

a. quanti e quali genitori sono disposti a collaborare

b. quanti e quali bambini sono interessati ad usufruire del servizio

c. indirizzi dei bambini interessati, per progettare le linee pedibus

4. Analizzare i risultati del questionario

Analizzate i risultati dei questionari e stabilite le zone in cui si concentra il maggior numero di bambini e genitori interessati a prendere parte al pedibus. È utile organizzarsi con una piantina della zona per disegnare, sulla carta, le possibili linee di pedibus.

5. Incontrare i genitori interessati

Organizzate riunioni e incontri con i genitori interessati al fine di stabilire:

a. la disponibilità di ognuno

b. gli itinerari più idonei

c. le fermate e gli orari lungo il tragitto

Per ogni viaggio sono necessari due adulti conducenti: un autista in testa, un controllore in coda, per garantire il controllo di tutti i bambini. Essi dovrebbero dotarsi di un gilet catarifrangente, per essere ben riconoscibili e visibili sia dai bambini che dagli utenti della strada. Il GMT-SI fornisce gratuitamente, a richiesta, un set completo di gilets per ogni linea attivata.

6. Identificare le linee pedibus

L'itinerario ideale non dovrebbe superare la lunghezza di 1-1.5 km e, partendo dal capolinea stabilito, compiere il percorso più sicuro fino alla scuola. Le fermate vanno individuate in modo da essere le più convenienti in relazione alla provenienza di ogni singolo bambino e alla pericolosità dei percorsi. Si possono istituire più linee, contraddistinte da differenti colori o disegni, a seconda della complessità territoriale e della richiesta.

Il GMT-SI fornisce, a richiesta, il modello plastificato delle fermate da apporre sul percorso, dove si dovranno poi annunciare gli orari del servizio.

7. Calcolare i tempi di percorrenza

Percorrete l'itinerario stabilito "a passo di bambino" per verificarne i tempi di percorrenza. Definite l'orario di partenza dal capolinea e l'orario di passaggio ad ogni fermata, per raggiungere in tempo la scuola: considerate 1 o 2 minuti di attesa ad ogni fermata per calcolare i tempi in modo corretto.

8. Garantire la visibilità

Tutti i partecipanti, bambini e adulti, dovrebbero indossare indumenti ad alta visibilità: su richiesta, il GMT-SI può fornire le pettorine catarifrangenti per i bambini e i gilets per i conducenti.

Occhi vigili a Biasca

9. Allestire un piano degli orari

Compilate il piano degli orari settimanale per tutti i genitori volontari conducenti definendo, per ogni giorno della settimana e per ogni tratta, chi sono i conducenti e chi funge da sostituto in caso di emergenza.

Prevedete un conducente ogni 8 bambini circa.

10. Badge

Create, eventualmente, un distintivo (badge) per permettere l'individuazione del conducente della linea da parte del bambino.

11. Preparare le lettere di adesione e di iscrizione al servizio

Tutti i genitori dei bambini che usufruiranno del servizio pedibus dovranno firmare una lettera di iscrizione e di accettazione delle regole e delle condizioni del servizio. Regolamento e sicurezza sono irrinunciabili: fare sottoscrivere l'adesione al servizio contribuirà a garantire la buona riuscita del pedibus, evitando malintesi circa orari, regole, comportamenti da tenere.

12. Stipulare l'assicurazione upi conducenti

L'ufficio prevenzione infortuni upi ha stipulato, per tutte le persone conducenti di un pedibus, un'assicurazione infortuni e responsabilità civile a livello federale presso la Zurigo Assicurazioni. Questa assicurazione copre gli adulti conducenti in caso d'incidente ma, attenzione, non i bambini. È gratuita, in quanto presa a carico dall'upi. Non prevede limitazioni in merito al numero di conducenti iscritti per ogni linea di pedibus. Non è soggetta a condizioni particolari quali l'utilizzo obbligatorio di un gilet catarifrangente o altro. Ha una durata contrattuale di 18 mesi, rinnovabile.

Vi incoraggiamo vivamente a stipulare quest'assicurazione per i conducenti di ogni linea di pedibus. È una garanzia supplementare in materia di sicurezza per tutti i partecipanti ed un sostegno alle persone che assumono di fatto la responsabilità di condurre una linea di pedibus.

13. Garantire la frequenza del servizio

È importante specificare la frequenza del servizio che si intende offrire: quotidiana, settimanale, bisettimanale, un solo giorno o più alla settimana, etc.

Il pedibus dovrà prestare servizio con continuità, indipendentemente dalle condizioni atmosferiche.

14. Sensibilizzare

È auspicabile organizzare iniziative di sensibilizzazione per pubblicizzare e fare conoscere il pedibus.

Ecco qualche esempio di manifestazioni ed eventi per i quali potrete ottenere la nostra consulenza:

- festa di inaugurazione in occasione del primo giorno di servizio
- rappresentazione teatrale "Mario e Luzia vanno a piedi" (luzia.e.mario@gmx.net)
- cerimonia di fine anno scolastico per la consegna degli attestati di partecipazione a tutti i bambini che hanno usufruito del servizio pedibus
- distribuzione gratuita di contapassi e adesivi *Meglio a piedi* a conducenti e bambini
- premiazione dei bambini più assidui nella frequenza pedibus
- allestimento mostre, serate informative ed eventi correlati

Spesso il Pedibus è il primo passo per avviare una corretta sensibilizzazione sul progetto *Meglio a piedi* e svolge un'importante azione propedeutica. Bambini e genitori si abituano a percorrere il tragitto casa-scuola a piedi, in sicurezza, con gli amici. Quando i bambini che hanno iniziato a 6 anni ad andare a scuola col Pedibus arriveranno alla terza elementare, avranno acquisito un'ottima conoscenza delle regole della strada e dei percorsi più sicuri: ciò consentirà loro di affrontare, questa volta in piena autonomia, l'avventura fra casa e scuola.

Alcuni momenti di sensibilizzazione e intrattenimento: lo spettacolo cabarettistico Mario e Luzia vanno a scuola a piedi e piccoli clown addestrati dal circo Fortuna; una merenda e un pomeriggio di giochi insieme, sono tutte misure di sensibilizzazione molto apprezzate.

Perché il *pedibus*?

la parola ai bambini...

- Mi piace il pedibus perché posso stare davanti e aiutare a tirare la corda. Tengo il posto per il mio amico Alberto che prende il pedibus vicino alla scuola media e chiacchieriamo.
  Andrea 9 anni

- Mi piace andare a scuola con il pedibus perché arrivo 5 minuti prima che suoni la campanella così posso giocare. Poi mi piace perché mentre vado a scuola posso chiacchierare e fare amicizia con altri bambini di altre classi.
  Federica 7 anni

- Io vado a scuola con il pedibus perché da casa mia con la macchina ci vuole più tempo.
  Matteo 6 anni

- Io vado a scuola con il pedibus perché mi piace molto camminare, poi andando a piedi si vedono molte cose interessanti che in macchina non posso vedere, vedo le nuvolette che si spostano, poi le foglie con le lumachine sopra, il sole giallo che splende, la luna che va giù, accarezzo gli animaletti (cani e gatti), vedo la mia mamma che arriva dal lavoro, viene a prendermi e camminiamo assieme.
  Vittoria 6 anni

- Mi piace il pedibus perché non inquina e anche perché, siccome è un lungo filo attaccato a tutti,si può parlare tranquillamente (senza i cellulari che fanno un po' rimbecillire) e respirare aria pura.
  Tommaso 11 anni

- Andare a scuola con il pedibus per me e mia sorella è una bella cosa perché ci divertiamo con gli altri bambini, ridiamo, scherziamo. A volte facciamo a gara con le altre linee a chi arriva prima. Ed è soprattutto salutare perché c'è un motivo in più per fare un po' di movimento. Insomma è una bella iniziativa e bisogna ringraziare chi ha avuto questa idea.
  Anna 9 anni e Giulia 6 anni

- Mi piace il pedibus perché posso andare a scuola in compagnia di altri bambini, è un modo per conoscerci di più. Mi sento libero perché non sono accompagnato dai miei genitori, ma allo stesso tempo protetto perché sono accompagnato da persone adulte. L'unica cosa che mi dispiace è che la mia linea verde c'è solo di mercoledì.
  Alex 9 anni

- Osservo molte cose belle con calma.
  Corinne 8 anni.

- Lungo il tragitto posso arrampicarmi sugli alberi.
  Giorgio 7 anni.

- Non devo aspettare la mamma per uscire.
  Aline 7 anni.

Perché il *pedibus*?

la parola ai genitori...

- Il pedibus è un'ottima idea. Protegge i bambini e risolve il problema dell'accompagnamento lungo il percorso casa-scuola per i genitori.
- Come mamma, il pedibus è un vero e proprio sollievo!
- Invece di accompagnare i miei figli quattro volte al giorno lungo il percorso casa-scuola, ora li accompagno solo due volte alla settimana.
  Un bel cambiamento per una madre di famiglia!
- So che mio figlio è accompagnato a scuola in tutta sicurezza.
- Il pedibus è la prova che è possibile organizzare, con semplici mezzi, dei progetti per rendere le città più sicure, vivibili e conviviali.
- Il pedibus funziona ovunque, in città come nei paesini. È un'idea brillante!