

Piano di Mobilità Scolastica



La mobilità scolastica motorizzata ha conseguenze sull'intero sistema dei trasporti: causa congestioni locali attorno alle sedi scolastiche, aumenta il rischio di incidenti stradali, peggiora la qualità dell'aria che respiriamo e, più in generale, dell'ambiente. Negli ultimi 20 anni il modo di andare a scuola dei bambini è cambiato: se un tempo andare a piedi o in bicicletta era la norma, oggi, attraverso la diffusione dell'automobile, il trasporto passivo ha sostituito quello attivo.

Ogni genitore vorrebbe che il proprio figlio potesse affrontare quotidianamente da solo il percorso casa-scuola in totale sicurezza e serenità: la possibilità di fare "cattivi incontri" o perdersi e, soprattutto, il traffico intenso e il pericolo di incidenti, tuttavia, frenano spesso le migliori intenzioni. Queste paure, molto concrete e difficilmente confutabili, inducono molti genitori ad accompagnare i figli con l'auto, contribuendo a far insorgere un circolo vizioso che, lungi dal risolvere il problema, fa aumentare il traffico, l'insicurezza e i rischi reali di incidente. La situazione che si viene a creare è paradossale: le paure dei genitori generano un meccanismo attraverso il quale essi stessi divengono la potenziale maggior causa di pericolo.

La sicurezza è il primo e generale elemento che permette ai pedoni di utilizzare lo spazio urbano. Senza sicurezza genitori e bambini non sceglieranno, né potranno essere indotti a scegliere, la mobilità lenta sul percorso casa-scuola. Il traffico intorno alle scuole negli orari di ingresso/uscita genera una situazione di maggiore rischio proprio laddove i pericoli dovrebbero essere quasi assenti. Auto in doppia fila, parcheggi non regolamentari, movimenti affrettati e scoordinati di veicoli e persone, congestione, affollamento: tutto contribuisce a rendere inadatti i movimenti naturali di un bambino. È difficile scorgerlo dietro l'ingombro di una vettura o mentre attraversa, spesso di corsa, la strada. La situazione caotica di fronte alla scuola è molto diversa da quelle in cui egli dimostra generalmente buona padronanza dei movimenti e del mezzo che eventualmente conduce (bicicletta, triciclo), come ad es. durante una passeggiata all'aria aperta nel fine settimana.

Conoscere il comportamento di un bambino nel traffico è il punto di partenza per una corretta pianificazione della mobilità casa-scuola: consente di prevedere e ridurre i potenziali pericoli attraverso scelte e azioni mirate. Un bambino ha capacità percettive e reattive differenti rispetto a quelle di un adulto. Un bambino (alto non più di 130 cm intorno ai 7-8 anni) ha un campo visivo limitato rispetto a quello di un adulto: non è in grado di scorgere un veicolo che si avvicina dietro ad un altro veicolo più vicino. Ha una visione

periferica ancora poco dettagliata, non percepisce particolari importanti con “la coda dell’occhio”: un bambino vede la strada come un adulto che cammini in ginocchio indossando un paraocchi. Inoltre, la sua visuale è frequentemente ridotta da sagome e ingombri: un’auto parcheggiata, una bicicletta, una siepe, un cassonetto dell’immondizia costituiscono per lui ostacoli visivi. Gli impediscono di vedere e di essere visto. Un bambino non è in grado di comprendere la velocità con cui si avvicina un veicolo (la valutazione avviene secondo un meccanismo di confronto spazio/temporale fra i differenti angoli visuali dell’oggetto che si avvicina e il tempo impiegato nella variazione degli angoli, che verrà appreso dal bambino -con l’esperienza- solo in età più adulta). Sempre per inesperienza, un bambino non sa valutare quanto spazio e quanto tempo sono necessari ad un’automobile per fermarsi. Confonde spesso la realtà con la fantasia: per un bambino un’auto si ferma immediatamente, per incanto. A questo, si aggiunge che un bambino non è in grado di comprendere la fonte di un suono, o di un rumore.

Alla guida, la vista incide per il 91% delle capacità percettive. Il campo visivo (regione dello spazio misurata in gradi di angolo visivo che può essere vista da entrambi gli occhi quando lo sguardo viene tenuto fisso su un punto) è inversamente proporzionale alla velocità di crociera: più aumenta la velocità del veicolo, più diminuisce il campo visivo del conducente. Analizziamo le conseguenze di un urto accidentale di un pedone con un veicolo in marcia. A 50 km/h, l’automobilista necessita di uno spazio di reazione e frenata superiore ai 25 metri. Ciò comporta l’ineluttabilità dell’urto, paragonabile, in termini di conseguenze per il pedone, a una caduta dal terzo piano di un edificio. A 30 km/h, lo spazio di reazione e frenata del veicolo sarebbe inferiore ai 14 metri e le conseguenze della collisione sul pedone paragonabili ad una caduta dal primo piano. Circa il 5% dei pedoni colpiti a 30 km/h vengono uccisi, il 45% a 50 km/h e l’85% a 65 km/h (Fonte: Ashton and Mackay, 1979). Una velocità di 30 km/h dovrebbe essere pertanto la velocità massima di circolazione consentita in prossimità di scuole e percorsi casa-scuola. A 30 km/h si può evitare di investire un bambino a 50 km/h, no! L’accesso alle auto nelle aree attorno alle scuole deve essere limitato e i percorsi consigliati casa-scuola individuati in modo da essere il più sicuri possibile. I bambini vanno educati alla mobilità ma, ancor prima, bisogna educare genitori e docenti: a dare l’esempio, a fornire regole chiare e precise, a favorire l’autonomia dei propri figli e allievi pur senza dimenticare la sicurezza. Solo i bambini che vanno regolarmente a scuola a piedi o in bicicletta da soli acquisiscono la necessaria competenza per circolare sulle strade in maggiore sicurezza.

I bambini di oggi sono di fatto “bambini blindati”: in casa, nella cameretta, davanti alla televisione, alla play station, in giardino, nei parchi gioco. In questi luoghi, di fatto specializzati, l’unica esperienza consentita è quella che già si conosce, l’avventura è finta e i pericoli inesistenti. Qui i bambini difficilmente potranno crescere e acquisire autonomia e competenze. Favorire la mobilità lenta attraverso un piano di mobilità scolastica significa prima di tutto assumere i bambini a parametro progettuale, in grado di determinare una nuova qualità urbana e dei luoghi: significa dare loro una chance in più. Scegliere la mobilità lenta sul percorso casa-scuola contribuisce significativamente ad aumentare la sicurezza sulle strade e a risolvere i problemi legati alla congestione veicolare.

È risaputo che l’attività fisica favorisce nel bambino uno sviluppo armonioso a livello fisico, psichico e sociale: educa ad uno stile di vita sano, attivo, favorisce l’indipendenza, stimola curiosità e intelletto, aiuta a gestire e contenere lo stress e aumenta l’autostima. Il movimento quotidiano serve per rinforzare le ossa, stimolare il sistema cardio-circolatorio, sviluppare i muscoli, mantenere l’elasticità e la tonicità e migliorare destrezza ed equilibrio. Periodi troppo lunghi di sedentarietà e inattività (ad esempio davanti alla televisione, alla play-station o accompagnati in automobile), cui spesso si associa un’alimentazione non equilibrata, sono nocivi alla salute dei nostri bambini: sovrappeso, obesità e malattie del

sistema cardiocircolatorio sono sempre più frequenti in età infantile. L'inattività favorisce inoltre l'insorgere di malattie croniche che si manifesteranno solo in età adulta. L'OMS (Organizzazione Mondiale della Sanità) ha da tempo lanciato l'allarme obesità riguardo ai bambini: un rapido sguardo alle statistiche mostra quanto il problema sia oggi concreto e quanto sia necessario intervenire al più presto.

Lo stile di vita e le abitudini di un adulto, anche negli spostamenti quotidiani, sono determinanti per la salute propria e dei propri figli: per questo è necessario favorire l'affermazione di modelli sani da imitare sollecitando, ad esempio, l'aumento dell'attività fisica di adulti e bambini attraverso il trasporto attivo (camminare lentamente, 4 km/ora, 3.2 km/h nel caso di un bambino) e scoraggiando il trasporto passivo (andare in auto). Incentivare i genitori ad accompagnare a piedi i bambini a scuola e, col tempo, a lasciarli andare da soli, promuove il benessere psicofisico e suggerisce la pratica di uno stile di vita sano capace di ridurre il rischio di malattie croniche in età adulta.

Perché non partire dal percorso casa-scuola? Esso, in media non superiore al chilometro, consente ai bambini di camminare per circa 10-15 minuti quattro volte al giorno. Una considerevole parte dell'attività fisica quotidiana necessaria, quando non tutta, sarebbe così garantita. La salute fisica e motoria non costituisce l'unico indicatore di benessere e di crescita armonica di un bambino. Il suo sviluppo psichico, profondamente legato a quello fisico, ne determina indipendenza, vivacità intellettuale, autostima, tanto che movimento e sport sembrano favorire un migliore rendimento scolastico e una migliore socializzazione e integrazione. Scegliere la mobilità lenta sul percorso casa-scuola contribuisce significativamente alla salute e al benessere psicofisico dei bambini e della intera collettività. L'ambiente è tutto ciò che ci circonda, dove ognuno di noi vive, la cui qualità determina in gran parte la qualità stessa della nostra esistenza: è il prodotto delle nostre scelte. Lo sviluppo sostenibile è l'insieme di quelle scelte -individuali e collettive- che influenzano l'evoluzione dell'ambiente in cui viviamo. Il Rapporto Brundtland, redatto dalla Commissione mondiale per l'ambiente e lo sviluppo dell'ONU (1983) definisce lo "sviluppo sostenibile" come "uno sviluppo che soddisfi i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri". Non si tratta dunque di trovare un compromesso, si tratta di scegliere di trasformare il nostro territorio e il nostro ambiente in modo di non comprometterli e, se possibile, di contribuire a salvaguardare le risorse disponibili, non a ridurle.

La mobilità scolastica ha un forte impatto sull'ambiente. Per dieci mesi all'anno una scuola è un elemento catalizzatore di mobilità quotidiana: quattro volte al giorno, a orari definiti, vi si recano:

- allievi
- genitori che li accompagnano
- docenti
- personale non docente

Quattro gruppi di utenti dei quali, i genitori, sono di passaggio: lasciano i propri figli a scuola e, almeno nel 50% dei casi, rientrano immediatamente a casa.

Scegliere la mobilità lenta sul percorso casa-scuola contribuisce significativamente alla salvaguardia dell'ambiente e al miglioramento della qualità dell'aria che respiriamo.

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.

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. 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 meteorologiche 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 prioritariamente i problemi legati alla sicurezza, all'accessibilità, all'attrattività, alla comodità e alla intermodalità.

Un Piano di Mobilità Scolastica è motivo indiscusso di eccellenza per ogni scuola e ogni Comune, promuove la salute e il benessere dei cittadini, favorisce la convivenza fra i vari utenti della strada, potenzia e rende attrattiva la rete dei percorsi pedonali: per tutti.

Devono essere censiti e analizzati tutti i punti pericolosi lungo il percorso casa-scuola.

Viene analizzata la rete esistente di percorsi pedonali. Si considerano come zone a forte rischio tutte quelle che concentrano, agli orari di ingresso/uscita degli allievi, gruppi cospicui di bambini o di automobili (fermate scuolabus/autoguidovie di linea/macchine private ma anche pedibus o bicibus).

Il Piano di Mobilità Scolastica, volto a gestire i problemi generati dalla mobilità scolastica di un comune, ha la finalità di:

- porre in sicurezza i percorsi casa-scuola e le fermate dei mezzi pubblici
- ridurre drasticamente il circolo vizioso delle auto attorno alle scuole
- aumentare significativamente la sicurezza stradale a beneficio dei bambini e di altri utenti deboli, come gli anziani, e di tutti gli abitanti di un comune
- individuare una rete di percorsi pedonali a livello comunale a misura di bambino, dunque adatti a tutte le età, sviluppando sinergie con la rete dei sentieri locale e con i principali poli di attrazione pubblica, del tempo libero, escursionistica
- integrare le scelte di moderazione del traffico necessarie con i progetti già in corso di elaborazione/realizzazione
- migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente circostante, riducendo l'emissione di Co₂, polveri sottili e rumore

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.

Come? Introducendo:

- zone calme, le Isole felici, dove progettare spazi a misura di bambino
- le fermate Scendi e vivi, dove le auto possono lasciar scendere i bambini per farli proseguire su un percorso pedonale sicuro
- apposite misure di moderazione del traffico, volte a conferire continuità, sicurezza e attrattiva ai percorsi pedonali
- la limitazione fisica all'accesso delle auto alla scuola
- l'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
- 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, pedibus, bicibus, eventi, manifestazioni, giornate senz'auto...)

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.

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.

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.

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.

Isola felice

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. 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). 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.

Fermate scendi e vivi

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. 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. 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.

Percorso casa-scuola

Nella progettazione di un percorso pedonale casa-scuola più sicuro sono:

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

Rendere visibili e riconoscibili i percorsi è estremamente importante, consente al bambino di riconoscere e riconoscersi nel e ne aumenta la 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 sdruciolevole. Va da sé che il progetto deve essere autorizzato dalle autorità competenti e rispettare le norme vigenti.

Passaggi pedonali

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 sopraggiungere di veicoli)
- la insufficiente visibilità dei pedoni
- la inadeguata illuminazione

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

- 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

L'esperienza dimostra che non è moltiplicando i passaggi pedonali che si rende più sicura la strada.

Da un recente studio sul comportamento sulle strisce pedonali e sulla loro efficacia 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.

Misure di sensibilizzazione

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.

In questa fase diviene determinante il contributo delle assemblee genitori: ad esse spetta il compito di promuovere il Piano di Mobilità Scolastica fra i genitori, la cui partecipazione è fondamentale alla riuscita del progetto.

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 nella 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.

Mappa dei percorsi

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.

Educazione alla mobilità

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. 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. 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 sul percorso casa-scuola

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. Questo strumento dà spesso risultati insperati: molti adulti infatti provano disagio e vergogna nell'essere giudicati dai figli e dai loro compagni. 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.

Occhio vigile

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.

Spazi amici

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 po' 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 implicino forme di controllo sociale del territorio. Questo è il principale obiettivo degli SPAZI AMICI. 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 "spazi amici" 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 auto

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.

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.

Manifestazioni ed eventi

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. 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.

Materiale ricavato dal sito: <http://www.meglioapiedi.ch/strumenti/manuale>