

SOSTENIBILE E SICURA in Emilia-Romagna



Questo documento è prodotto da:

Centro Tematico Regionale Educazione alla Sostenibilità e Reportistica Ambientale di
Arpae Emilia-Romagna
Paolo Tamburini

Elaborazione e testi di:

Centro Antartide – Università Verde di Bologna APS
Marco Pollastri, Sara Branchini
Diatesi
Valter Baruzzi

La realizzazione è stata realizzata nell'ambito del Programma Regionale INFEAS nel progetto regionale Mobilityamoci (Programma Regionale INFEAS 2020/23) con il coordinamento di Stefania Bertolini, CTR Educazione alla Sostenibilità e Reportistica Ambientale di Arpae Emilia-Romagna, dei seguenti enti:

Città Metropolitana di Bologna
Comune di Cesena – CEAS Multicentro Cesena
Comune di Ferrara – CEAS Centro Idea
Comune di Imola - CEAS Imolese
Comune di Noceto – Arpae Area Ovest
Comune di Portomaggiore
Comune di Rimini – CEAS Multicentro Rimini
Comune di Savignano sul Panaro – CEAS Valle del Panaro
Comune di Scandiano – CEAS Terre Reggiane
Unione Romagna Faentina – CEAS Romagna faentina

Impaginazione e grafica:

Redesign Società Cooperativa



Coordinamento



DIATESI

Mobilità scolastica sostenibile e sicura in Emilia-Romagna

*Linee guida per una strategia di lungo periodo
predisponendo una Programmazione Territoriale della Mobilità Scolastica
Sostenibile e Sicura (PTM3S), sullo sfondo del cambiamento climatico,
per una città delle relazioni, educativa e attenta alla salute.*

Sommario

Prefazione	06
Introduzione	07
Guida alla lettura	08
Premessa	09
01 L'INFLUENZA DELLA MOBILITÀ SCOLASTICA SULLE COMUNITÀ URBANE	10
Qualità urbana e spazi delle città a dimensione di bambini e bambine	14
Autonomia e sviluppo psicofisico	15
Competenze per la sicurezza stradale, l'esperienza e il curriculum	15
Movimento e salute	16
Qualità dell'aria e rumore	16
Comunità e inclusione	17
02 I TRE ASSI PER UNA MOBILITÀ SCOLASTICA SOSTENIBILE E SICURA: DALLA STRATEGIA ALLA PROGRAMMAZIONE	18
03 CHE COS'È IL PTM3S?	25
04 UNA VISIONE D'INSIEME DEI PASSI VERSO IL PTM3S	29
STEP 1: approvazione dichiarazione di intenti	32
STEP 2: attivazione Tavolo Intersettoriale Comunale	32
STEP 3: definizione della strategia locale per la mobilità scolastica sostenibile	33
STEP 4: accordo con le Istituzioni scolastiche	33
STEP 5: analisi del contesto e definizione condivisa degli obiettivi specifici	34
STEP 6: metodologia e strategia operativa	34
STEP 7: applicazione, verifica e revisione	34
STEP 8: approvazione finale	35
STEP 9: monitoraggio e valutazione	35
05 GLI ELEMENTI INDISPENSABILI DI UN PROGRAMMA TERRITORIALE PER LA MOBILITÀ SCOLASTICA SOSTENIBILE E SICURA	37
05.1 Visione strategica locale	41
05.2 Analisi del contesto	42
05.3 Approccio e metodologia	42

05.4 Individuazione e descrizione degli obiettivi	45
05.5 Strategia operativa - linee d'indirizzo	46
05.6 Sistema organizzativo	47
05.7 Sistema di monitoraggio e valutazione	48
06 INDICATORI E STRUMENTI DI MISURAZIONE DISPONIBILI	51
Indicatori di processo	52
Indicatori di risultato	54
Indicatori trasportistico-ambientali	54
Indicatori educativi e del contesto educativo	56
Indicatori di comunità	57
Indicatori trasversali	57
07 ALTRI PIANI E RIFERIMENTI NORMATIVI PER LA MOBILITÀ SCOLASTICA SOSTENIBILE E SICURA	59
Normativa europea	60
Normativa nazionale	61
Normativa regionale	62

Prefazione

“Mettere un piede davanti all'altro è la prima grande sfida che affrontiamo in quanto esseri umani, pochi mesi dopo essere nati. È la nostra prima conquista di autonomia.”

Shane O'Mara

Camminare e pedalare sono gesti semplici, ma profondi. Sono la prima forma di libertà che impariamo da bambini, il modo più naturale per scoprire il mondo, per imparare a conoscerlo e a prendercene cura.

Oggi, restituire valore a questi gesti significa credere in una società che rimette al centro le persone, la salute, la qualità della vita e la relazione con l'ambiente.

La mobilità sostenibile e sicura è, prima di tutto, un grande progetto educativo e culturale. Riguarda la capacità di una comunità di crescere insieme, di insegnare alle nuove generazioni il rispetto degli altri, la responsabilità verso il bene comune, la consapevolezza che ogni scelta quotidiana può migliorare la vita di tutti.

In questo senso, la scuola è il luogo dove tutto può cominciare: è la palestra della cittadinanza, il punto di partenza per costruire comportamenti e abitudini che durano nel tempo. Favorire gli spostamenti a piedi o in bicicletta, rendere sicuri i percorsi casa-scuola, ridare spazio ai bambini e alle bambine nelle strade e nelle piazze, significa educare alla libertà e alla fiducia, formare cittadini più autonomi, consapevoli e attenti agli altri.

E, allo stesso tempo, significa costruire città più inclusive e accoglienti, capaci di mettere al centro le persone e non i veicoli, la vita e non il traffico.

Le giovani generazioni hanno un ruolo decisivo in questa transizione: con la loro curiosità e la loro energia possono guidare un cambiamento che riguarda tutti.

Ma per riuscirci serve un'alleanza tra istituzioni, scuola, famiglie e comunità, capace di trasformare ogni piccolo gesto – un passo, una pedalata, un incontro per strada – in un segno concreto di futuro condiviso.

La mobilità attiva non è solo un modo diverso di muoversi, è un modo diverso di vivere. Significa scegliere la lentezza come valore, la sicurezza come diritto, la sostenibilità come visione.

È un invito a immaginare insieme una Regione e un Paese dove crescere camminando sia la forma più semplice e naturale di costruire il domani.

Irene Priolo

Assessora all'Ambiente, Programmazione territoriale, Mobilità e Trasporti,
Infrastrutture - Regione Emilia-Romagna

Introduzione

Paolo Tamburini, CTR Educazione alla sostenibilità di ARPAE

Risale all'ormai lontano 2010 il primo progetto regionale integrato sulla mobilità scolastica sostenibile e sicura. In quella prima sperimentazione si sono messe le basi concrete, ancora in embrione, per condividere un nuovo modo per generare cambiamento: una metodologia di lavoro che coinvolga nelle scelte i cittadini che abitano, lavorano o studiano nel territorio in cui si vuole realizzare concretamente un'opera. Si è trattato di unire le forze e le risorse congiunte di diversi enti, integrando gli strumenti educativi e partecipativi con i programmi delle amministrazioni. La Rete dei Ceas con il Coordinamento regionale e le azioni educative, il Servizio Politiche Familiari, Infanzia e Adolescenza con il supporto metodologico di Camina, il Servizio Mobilità Urbana e Trasporto Locale, attraverso il finanziamento al 50% ai Comuni e gli stessi investendo il 50% per la realizzazione delle opere leggere necessarie al miglioramento della mobilità scolastica nei luoghi identificati attraverso il progetto, lavorando assieme alle comunità dei territori, hanno messo in evidenza una innovativa possibilità di gestire la mobilità. Andando oltre la teoria, intendendola come supporto indispensabile, si è dimostrata la possibilità, come ci ricordava l'allora Direttore generale alle reti e alla mobilità della Regione Emilia-Romagna quanto sia fondamentale “.. che anche ingegneri, architetti, e chi in generale progetta gli interventi sulla città abbia la consapevolezza che, accanto al dato tecnico-statistico di cui disponiamo, va considerata la percezione dei fruitori del territorio, al fine di avvicinare il nostro modo di progettare alle esigenze percepite dai ragazzi, genitori ed educatori. La progettazione dovrebbe uscire dagli uffici tecnici ed andare sempre più verso la strada, incontrando cittadini e utenti.” (in Rivista Centocielci dicembre 2010, pag. 3).

Dal 2010 ad oggi è proseguito l'impegno della rete INFEAS sulla mobilità scolastica sostenibile con una pluralità di progetti di sistema ma al contempo molte altre cose sono cambiate, dalla crisi climatica alla pandemia e alla povertà educativa in continuo aumento, fino alle difficoltà sociali legate alla gestione dei grandi spostamenti delle popolazioni e alle guerre mai sopite. Sembra quasi illusorio, ma quando si prova a stare sul territorio concretamente, con responsabilità e consapevolezza, come in questi casi, supportati da linee programmatiche evidenziate in diversi Piani Regionali, la reciproca fiducia cresce e crescono tante azioni tra loro strettamente correlate da un comune sistema di principi e assonanze. Perché per affrontare le tante crisi occorre davvero partire da visioni strategiche comuni che, dai piccoli Comuni a quelli più grandi, in coerenza con i Piani regionali, siano in grado di tenere insieme la complessità dei diversi bisogni e di prendere quelle direzioni che abbiano davvero una prospettiva intersettoriale e multidisciplinare.

In questo senso la mobilità scolastica rappresenta un concreto campo non solo di sperimentazioni, già avviate con progetti regionali come **Mobilityamoci** e con campagne, da **Siamo nati per camminare**, a **Liberiamo l'aria** e molti altri, ma di sviluppo di una strategia comune che metta in stretta relazione le reali esigenze delle comunità, dell'ambiente e delle amministrazioni.

Il Documento che qui vi presentiamo vuole proprio andare in questa direzione: raccontarvi una possibile strategia per predisporre a livello regionale, un **Piano Territoriale della Mobilità Scolastica Sostenibile e Sicura (PTM3S)** in linea con quanto detto sopra e con quanto sperimentato in questi anni.

Guida alla lettura

di Marco Pollastri e Valter Baruzzi

Per affrontare la crisi climatica occorre agire su vari fronti, con una buona strategia e un piano d'azione, da attuare mettendo in gioco organizzazione e metodi capaci di coinvolgere, valorizzare e accrescere le sensibilità e le competenze di persone e comunità verso il cambiamento degli stili di vita. Un cambiamento che richiede il contributo delle persone di ogni età, compresi bambini, ragazzi e giovani, per contrastare il riscaldamento globale, con miriadi di azioni concrete.

La mobilità scolastica è uno degli ambiti in cui, da subito, ragazze, ragazzi e adulti insieme possono agire efficacemente e fare la differenza.

Questo documento ha lo scopo di facilitare la realizzazione e la diffusione regionale di Programmi Territoriali di Mobilità Scolastica Sicura e Sostenibile (PTM3S). Non intende essere un documento onnicomprensivo o un modello da seguire pedissequamente, ma proporsi come strumento di stimolo e orientamento. Racconta le fasi attraverso cui si realizza un PTM3S, approfondisce gli elementi di cui si compone, i problemi che si incontrano nella sua attuazione e fornisce qualche suggerimento su come affrontarli.

Nella stesura di questa proposta ci poniamo dal punto di vista delle Amministrazioni Comunali, nella prospettiva del dialogo fra scuole, quartieri e comuni, verso la promozione di progetti di comunità in cui ragazzi, genitori e altri cittadini entrino in gioco e divengano protagonisti.

La strategia e il metodo di lavoro che proponiamo vanno intesi come un sostegno alla progettazione, un accompagnamento affidabile e rigoroso al lavoro sul campo, che richiede tuttavia di essere attuato mettendo in gioco immaginazione e creatività, per rispondere alle esigenze specifiche di ogni contesto territoriale.

Strategia e metodo stanno già dando buona prova di sé in varie realtà e stanno divenendo un punto di riferimento in diversi territori dell'Emilia-Romagna.

I primi due capitoli evidenziano gli impatti della mobilità scolastica sulle comunità urbane e propongono un'operatività fondata su tre assi indispensabili: trasporti, viabilità e ambiente; educazione e formazione; sviluppo di comunità.

Il terzo e quarto capitolo descrivono come si struttura un Programma territoriale per la mobilità scolastica sostenibile e sicura (PTM3S) e i passi necessari per realizzarlo.

Il quinto ed il sesto capitolo approfondiscono gli elementi indispensabili per realizzare un PTM3S, dalla visione strategica alla valutazione strategica attraverso specifici indicatori.

Il documento si chiude con un capitolo dedicato ai quadri normativi europeo, nazionale e regionale.

Premessa

Una strategia per la mobilità scolastica sostenibile e sicura

Il tema della mobilità scolastica ha assunto una particolare centralità strategica nelle realtà urbane di ogni dimensione, per molteplici motivi: l'impatto che la pandemia ha avuto sulla gestione dei flussi verso le scuole, la crescente sensibilità verso i temi della sostenibilità, della qualità dell'aria e del cambiamento climatico, il progressivo affermarsi dei concetti della vivibilità urbana e della riflessione sui modelli delle Città dei 15 minuti e delle Città a 30 km/h, nella cornice più ampia della città della prossimità e delle relazioni. Elementi questi già evidenziati nel **PRIT 2025 (Piano Regionale Integrato dei Trasporti)**, approvato con Delibera di Assemblea Regionale n° 59 del 23/12/2021, ma anche nel **Piano Regionale della Prevenzione (PRP) 2021-2025** dell'Emilia-Romagna che si pone in continuità con obiettivi e indirizzi della L.R.19/2018 (Promozione della salute, del benessere della persona e della comunità e prevenzione primaria) o nel **Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020)**, attualmente in vigore, che anticipa il PAIR 2030 in discussione, o nella **Strategia Regionale Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile**.

Non si tratta quindi solo di ragionare ed intervenire limitandosi a singole azioni sugli spostamenti da casa a scuola, ma di dar vita a visioni strategiche locali, coerenti con le politiche regionali, capaci di pensare la complessità, di tradurla in Programmi Territoriali di Mobilità Scolastica Sostenibile e Sicura (PTM3S) dalle scuole dell'infanzia all'università, per sostenere progetti che impattino sull'insieme delle comunità, con benefici nel breve e lungo termine, riguardanti la pluralità di ambiti che la mobilità chiama in gioco.

La pianificazione della mobilità scolastica sostenibile, infatti, rappresenta un volano, sia per i suoi effetti sulla qualità ambientale (aria e rumore in primis), dovuti alla riduzione del traffico motorizzato in prossimità delle scuole (e quindi più in generale nella città), sia per le occasioni educative e di sviluppo di relazioni che offre, sia per i benefici derivanti da stili di vita più sani, per città più sicure e vivibili e per la crescita di comunità.

Negli anni sono state realizzate azioni verso una mobilità scolastica più sostenibile che, tuttavia, sono state spesso limitate nel tempo e nello spazio e, in genere, poco coordinate a livello dei singoli territori. Ci pare quindi necessario mettere in atto a livello locale l'approccio strategico regionale e una coerente pianificazione capace di governare efficacemente la complessità, tenendo in relazione fin dall'avvio le dimensioni trasportistica ambientale, educativa e comunitaria, che caratterizzano la mobilità scolastica sostenibile e sicura, in una prospettiva intersettoriale e multidisciplinare, di medio-lungo periodo. Uffici comunali e di Quartiere, Istituti scolastici, Dipartimenti di salute pubblica, enti del terzo settore, famiglie e altri cittadini sono gli attori di questo processo, in ciascun territorio.

Si tratta di un approccio rispondente alla necessità e alla volontà di operare con una maggiore sistematicità, in modo coerente, sinergico e diffuso. Un approccio che si fonda sulla formulazione e sull'attuazione di Piani di mobilità scolastica, che esplicitino linee di indirizzo organizzative e operative idonee a perseguire quegli obiettivi educativi, di sviluppo sostenibile e di crescita di comunità cui abbiamo accennato e che approfondiremo nelle prossime pagine.

01

L'influenza della mobilità scolastica sulle comunità urbane



Comunità e inclusione

La mobilità scolastica attiva e di prossimità rafforza legami e condivisione fra le persone per la crescita del capitale sociale.

Autonomia e sviluppo psicofisico

Una ricerca del 2010 posiziona l'Italia fra gli ultimi posti in Europa per autonomia degli studenti delle scuole dell'obbligo negli spostamenti casa-scuola. La mobilità attiva aiuta ad acquisire competenze per lo sviluppo cognitivo e psicosociale dei bambini e delle bambine.

Qualità dell'aria e rumore

L'inquinamento dell'aria provoca ogni anno in Italia oltre 84.400 morti premature e le persone che vivono in pianura o nelle aree circostanti respirano livelli 4 volte superiori ai limiti di riferimenti dell'Organizzazione Mondiale della Sanità. Inoltre il rumore da traffico urbano è responsabile di oltre un milione di anni di vita persa in Europa.



Qualità urbana e spazi
delle città a dimensione
di bambini e bambine

Con la mobilità scolastica attiva si
ridisegna un diverso uso degli spazi
urbani ridefinendo la gerarchia
della strada e la qualità degli spazi
pubblici per tutti e tutte.

L'abitudine a muoversi in maniera
attiva nella quotidianità e anche per
piccoli tratti è fondamentale per
acquisire stili di vita sani
e sostenibili.

Movimento
e salute



Attraverso la pratica della mobilità
attiva si acquisiscono e consolidano
quelle competenze utili a muoversi
in sicurezza in città di pari passo
con la pratica dell'autonomia.

Competenze
per la sicurezza
stradale, l'esperienza
e il curriculum



L'influenza della mobilità scolastica sulle comunità urbane

La mobilità scolastica si intreccia e produce impatti su diverse dimensioni ambientali e sociali. Per dieci mesi all'anno ogni scuola rappresenta un elemento catalizzatore di mobilità quotidiana. Due volte al giorno, a orari definiti, vi si recano prevalentemente in auto quattro gruppi di utenti: docenti, personale non docente, allievi e genitori. Si genera così un impatto che ha risvolti dal punto di vista della sostenibilità, delle relazioni e sulla dimensione educativa, incidendo in maniera significativa sul contesto urbano e, più specificamente, sullo sviluppo psicofisico e le competenze di bambine e bambini, ragazzi e giovani e, più in generale, sulla vita degli adulti coinvolti.

Qualità urbana e spazi delle città a dimensione di bambini e bambine

Nel corso degli anni lo sviluppo delle città ha portato progressivamente a disegnare le città in funzione della mobilità veicolare a discapito degli spazi per le persone, che si sono progressivamente ridotti. Si sono quindi ritagliate nel tessuto urbano piccole aree attrezzate dedicate ai bambini, e non solo, che diventano luoghi circoscritti, recintati e spesso particolarmente affollati, riservando alle auto e alle loro servitù gran parte degli spazi delle città. Da tempo i cortili condominiali non sono più spazi comuni, le strade sono impraticabili al gioco, le piazze hanno perso gran parte della loro funzione di spazio di socializzazione. All'uscita da scuola il passaggio verso la famiglia è frenetico: non esiste quasi più un tempo di sosta, si riparte subito per "spostare" i bambini verso altre attività svolte in spazi chiusi, o a casa, o, quando possibile, in un'area giochi con attrezzature molto strutturate e poco flessibili che impediscono o condizionano il gioco libero. Sono aree senza varietà paesaggistica, che non facilitano relazioni e scambio tra i bambini.

Intervenire sugli ambiti scolastici e sugli spostamenti sostenibili casa-scuola significa affermare un diverso "uso" della città più a dimensione di bambini. Senza dimenticare che il tema della fruibilità della città riguarda anche persone anziane, fragili, persone con disabilità permanente o temporanee e genitori che si spostano insieme ai figli in età prescolare.





Autonomia e sviluppo psicofisico

Studi, ricerche e l'osservazione empirica mostrano con una certa evidenza che, negli ultimi decenni, è diminuita l'autonomia dei bambini, in particolare nel percorso casa-scuola. In merito a questo aspetto, nel 2010 la ricerca internazionale "Children's Independent Mobility" di Spencer e Blades posizionava l'Italia al penultimo posto tra i 16 paesi europei partecipanti. In Italia oltre i 2/3 degli studenti delle scuole dell'obbligo si recano quotidianamente a scuola in automobile.

È ormai scientificamente dimostrato che uno stile di vita sedentario ha implicazioni negative sullo sviluppo cognitivo e psicosociale, in particolare in età evolutiva. Come sostenuto da Spencer e Blades, i bambini non si proteggono limitandone la libertà di spostamento e sottostimandone abilità e conoscenze, ma permettendo loro (sia pure con un'adeguata gradualità) di interagire con il loro ambiente di vita, la cui conoscenza produce un senso maggiore di sicurezza.

Competenze per la sicurezza stradale, l'esperienza e il curriculum

Con la pratica della mobilità attiva negli spostamenti casa-scuola bambini e ragazzi vivono esperienze fondamentali per l'acquisizione delle competenze che aiutano a prevenire i rischi sulla strada. Ancora oggi la maggior parte degli incidenti stradali avvengono in area urbana e, per ridurre i rischi, non è sufficiente la conoscenza della teoria della sicurezza stradale, delle norme del codice della strada: è necessario, insieme agli adulti di riferimento, imparare progressivamente a metter in pratica e imparare quelle semplici regole che aiutano a crescere in sicurezza e autonomia.

Muoversi a piedi o in bicicletta aiuta i più piccoli a sviluppare le competenze relative alla sicurezza reale e percepita. È inoltre dimostrato che la presenza in strada di bambini e bambine e, più in generale, di pedoni e ciclisti, induce gli automobilisti a prestare maggiore attenzione e a ridurre la velocità, che è una delle principali cause degli incidenti stradali.

Anche il tema degli apprendimenti trasferibili è molto interessante. Uno sguardo all'ampio panorama delle attività curriculari della scuola dell'infanzia, primaria e secondaria di primo grado, mostra che molti apprendimenti di cui la scuola si occupa (educazione sensoriale, psicomotricità, conoscenza dell'ambiente, educazione alla cittadinanza, comunicazione, ecc.) mirano a far acquisire a bambini e ragazzi conoscenze e abilità che risultano fondamentali quando diverranno utenti della strada in autonomia. In tal senso, queste competenze che afferiscono a un ipotetico "corso di educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale" possono essere direttamente "trasferibili" alla pratica. Non sempre la scuola ne è consapevole, ma si apre con questa affermazione un capitolo che è opportuno approfondire in altra sede. Si tratta di competenze che, illuminate dai valori della responsabilità civica, vanno apprese lungo l'intero arco della carriera scolastica e che richiedono dialogo fra istituzioni, collaborazione fra scuola e famiglie e che necessitano di essere rafforzate e consolidate da un impegno costante e coerente del mondo adulto, nella prospettiva della "Convenzione internazionale sui diritti dell'infanzia".



Movimento e salute

Secondo l'indagine OKkio alla Salute 2019, in Emilia-Romagna il 26% dei bambini di 8-9 anni è in eccesso ponderale (19% in sovrappeso e 7% con obesità), la prevalenza diminuisce nell'adolescenza: 18% negli 11enni, 15% nella fascia 13-15enni. L'attività fisica è una delle principali azioni che possiamo consentire, incentivare e far praticare a bambini, ragazzi e giovani, per la lotta all'obesità.

La pratica quotidiana di attività fisica, che comincia alla mattina negli spostamenti casa-scuola, è il primo passo per prevenire patologie e per consolidare un'abitudine al movimento, che accompagnerà bambine e bambini per il resto della loro vita.

L'attività fisica ha un effetto protettivo ed è efficace nella prevenzione di alcune patologie (malattie cardiache, diabete, ictus, tumori del colon e della mammella, depressione, deficit cognitivi e molte altre Malattie Croniche Non Trasmissibili).

I comportamenti non salutari si instaurano spesso già durante l'infanzia e l'adolescenza. L'attività fisica ha effetti benefici per le persone di tutte le età (compresi genitori e nonni), e a persone con particolari patologie l'esercizio fisico quotidiano, nella forma del camminare o pedalare, viene prescritto come se fosse un farmaco, avendo effetti analoghi sulla salute.

Qualità dell'aria e rumore

La Pianura Padana è tra le aree peggiori in Europa e al Mondo in termini di inquinamento atmosferico. Una recente inchiesta ha rilevato che più di un terzo delle persone che vivono in pianura e nelle aree circostanti respira un'aria con livelli di inquinanti quattro volte superiori al limite di riferimento dell'Organizzazione Mondiale della Sanità. Secondo l'Agenzia Europea dell'Ambiente (AEA) l'inquinamento dell'aria provoca ogni anno in Italia circa 84.400 morti premature, colpendo soprattutto i più piccoli (allergie, asma e infezioni alle vie respiratorie) e gli anziani, con un aumento del rischio di patologie cardiache e della circolazione sanguigna. Se si considera che attualmente la maggior parte degli spostamenti casa-scuola e ritorno avviene con l'automobile privata, si comprende come anche questi percorsi, spesso brevi, abbiano un impatto non secondario su una situazione comunque grave a livello di inquinamento dell'aria.

Oltre alla qualità dell'aria l'altro elemento ormai persistente nei contesti urbani è il rumore, al quale siamo esposti per gran parte della giornata, ma di cui acquisiamo piena consapevolezza solo quando ci allontaniamo dalle strade, entriamo in un parco o in una zona isolata.

In Europa il rumore da traffico urbano è responsabile di oltre un milione di anni di vita persi per malattia, disabilità o mortalità prematura. Lo rivela il primo rapporto sull'impatto sanitario del rumore e le linee guida del 2018 realizzate dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (Europa). Il rumore causa o contribuisce non solo a fastidio e disturbi del sonno, ma anche a infarti, difficoltà di apprendimento, e tinnito auricolare.





Comunità e inclusione

Il tempo non frenetico del camminare o pedalare in gruppo verso la scuola, attraverso un'organizzazione facilitata dalla scuola e che vede il protagonismo delle famiglie anche in ottica di intergenerazionalità, favorisce le relazioni e ha un forte impatto anche sulle dinamiche legate alla socialità, alla costruzione di comunità e all'inclusione.

Se il trasporto in auto si traduce spesso in una esperienza individuale, acuita dal setting chiuso e isolato dell'abitacolo dell'auto, il cammino in gruppo favorisce momenti di esplorazione collettiva del territorio, lascia tempo al dialogo e al confronto, agli incontri, alla conoscenza dell'ambiente, invita a una socialità informale, leggera e non strutturata, tanto di bambini e ragazzi tra pari, quanto dei loro accompagnatori.

Lo scambio quotidiano e la collaborazione per l'organizzazione e la pratica, che si tratti di pedibus alla primaria, gruppi di cammino alla secondaria, o spostamenti autonomi con compagni e compagne di scuola, rispondono a un'esigenza di educazione e di pratica dell'autonomia che riguarda la maggior parte dei genitori. È un elemento che contribuisce in maniera sostanziale alla costruzione di quella fiducia diffusa che rappresenta uno degli elementi costitutivi del capitale sociale delle nostre comunità. Capitale sociale? Sì, non solo nel rafforzare legami e condivisione tra persone e famiglie con un background comune, ma anche nel facilitare gli incontri quotidiani e l'empatia fra famiglie dalle abitudini e provenienze più varie. Persone nate in mondi diversi e distanti fra loro, hanno l'opportunità di avvicinarsi in virtù di un'esperienza che espande quella scolastica e la pone in correlazione con la vita di comunità, di prossimità, di vicinato allargato. In questo senso, se ben progettata, un'esperienza di mobilità sostenibile e sicura sul percorso casa scuola può rappresentare il primo tassello di processi di inclusione e di coesione a vari livelli.



I tre assi per una mobilità scolastica sostenibile e sicura: dalla strategia alla programmazione



Trasporti,
viabilità
e ambiente

Educazione
e formazione





Trasporti,
viabilità
e ambiente



Sviluppo
di comunità

Educazione
e formazione



I tre assi per una mobilità scolastica sostenibile e sicura: dalla strategia alla programmazione

Non c'è dubbio, la mobilità scolastica sostenibile e sicura presenta una complessità interessante, che chiama in gioco gli ambiti di vita di bambini e ragazzi e la rete di relazioni che scuola e famiglie, cittadini e associazioni, quartieri e comuni tessono quotidianamente a questo riguardo.

In maniera più tangibile rispetto ad altri ambiti, dunque, la mobilità scolastica permette di incidere su una pluralità di temi, con un'ampia articolazione di possibili benefici, perché i suoi impatti riguardano mobilità urbana, qualità dell'aria, spazi urbani, educazione e salute, inclusione, socialità, autonomia e sicurezza e altro ancora.

Questa pluralità di impatti presuppone un approccio intersettoriale e multidisciplinare, che consenta di valorizzare queste pratiche su molteplici fronti, superando i punti di vista settoriali dei trasporti e dell'ambiente, per cogliere le straordinarie occasioni di cambiamento culturale e di crescita per il territorio che la mobilità scolastica offre.

A tal fine occorre immaginare una strategia e una conseguente programmazione fondata su tre pilastri, che consideriamo assi operativi indispensabili:

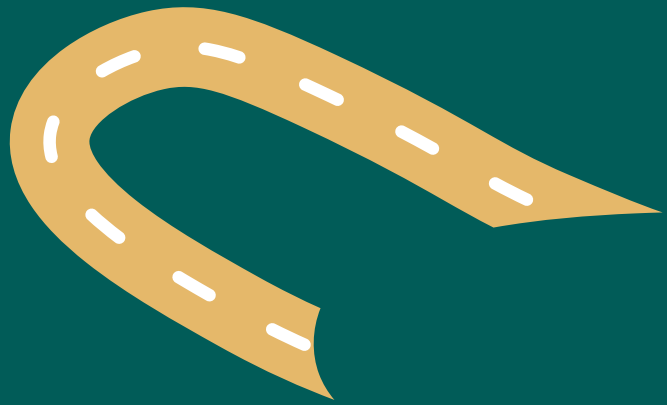
- TRASPORTI, VIABILITÀ E AMBIENTE
- EDUCAZIONE E FORMAZIONE
- SVILUPPO DI COMUNITÀ

Per trasporti, viabilità e ambiente si intendono tutte le attività necessarie alla pianificazione e alla gestione degli spostamenti in ottica di sostenibilità e sicurezza, compresa la definizione dei relativi interventi infrastrutturali temporanei e permanenti. Azioni che si rivolgono all'ambito più fisico del tessuto urbano e alla valutazione delle matrici ambientali, qualità dell'aria in primis.

Con i termini educazione e formazione si intende l'insieme dei contesti e delle azioni che afferiscono a famiglie, scuola, città e non solo, dai quali dipende l'incremento delle competenze trasversali delle giovani generazioni, correlate alla sostenibilità, così come, allo sviluppo dell'autonomia, alle relazioni interpersonali, alla conoscenza e alla cura del territorio... Un'azione educativa che a tutti gli effetti implica pluridisciplinarietà e richiede di essere sostenuta dalla collaborazione fra i diversi attori territoriali e dal dialogo interistituzionale.

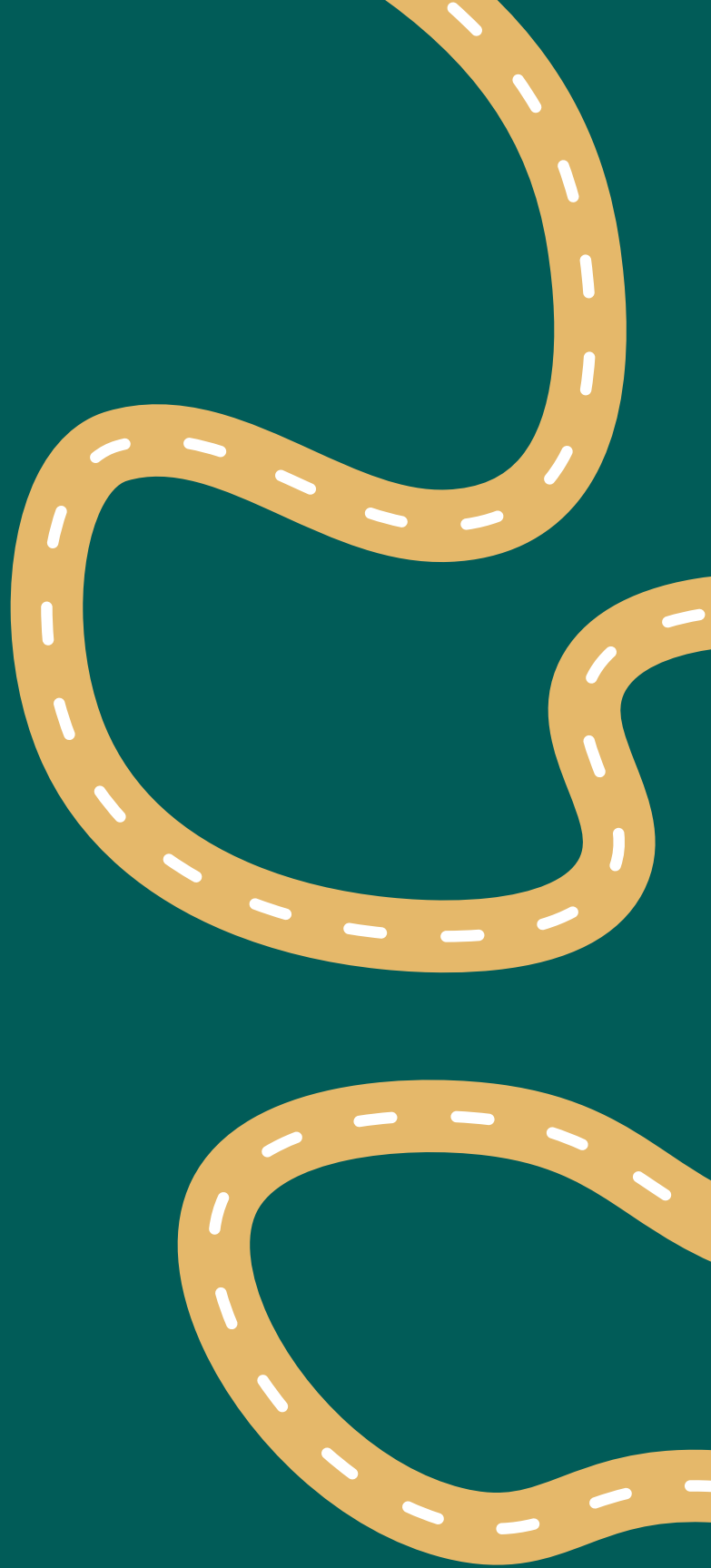
Riguardano la crescita di comunità, le pratiche orientate al rafforzamento dei legami di collaborazione e delle relazioni fra le componenti di un territorio (non solo in ambito scolastico) e che trovano nelle esperienze di mobilità scolastica sostenibile una straordinaria opportunità di sviluppo locale e realizzazione di miglioramenti concreti.

L'elemento più significativo, che intendiamo qui evidenziare, è proprio l'equilibrio che si può ed è opportuno favorire e mantenere fra i diversi "assi", valorizzando azioni sinergiche tra loro. Rendere esplicite le modalità con cui costruire e praticare questo sistema virtuoso è uno dei principali obiettivi di questo lavoro, come vedremo nei prossimi capitoli.



03

Che cos'è
il PTM3S?





03

Che cos'è il PTM3S?

Il Programma è uno strumento (attualmente non normato) che, integrandosi con altri Piani di sviluppo territoriale ed urbano, si ispira ad una visione strategica e fornisce indicazioni organizzative e operative, per compiere passi concreti verso la direzione auspicata: un aumento della pedonalità e di altre modalità sostenibili sui percorsi casa scuola così come una riduzione di mezzi a motore in prossimità delle scuole, con effetti benefici per la comunità.

È uno strumento che deve essere predisposto in stretta relazione con gli altri strumenti di pianificazione di cui si è dotato il territorio, non solo dal punto di vista urbanistico e della mobilità, ma anche da quello educativo e sociale.

Il PTM3S si sviluppa a livello dell'intero territorio comunale coinvolgendo progressivamente tutte le realtà scolastiche presenti, dall'infanzia all'università. Questo strumento intende quindi svolgere la funzione di cornice di riferimento per lo sviluppo di pratiche di mobilità scolastica sostenibile e sicura a livello locale, mettendo a sistema le diverse azioni in un quadro sinergico, definendone anche gli obiettivi di sviluppo nel tempo.

Facendo riferimento alla visione strategica, un PTM3S aiuta ad avere uno sguardo d'insieme e a procedere, passo passo, a:

- descrivere con indicatori validi e comparabili la situazione di partenza del contesto in cui si intende operare, per comprenderne criticità e opportunità, considerando possibilmente tutte le fasce di età, dalla scuola dell'infanzia all'università;
- scegliere obiettivi misurabili di mobilità scolastica sostenibile e sicura, individuando i corrispondenti indicatori;
- definire le modalità organizzative interne all'Amministrazione per sviluppare al meglio le attività;
- avviare progressivamente la collaborazione con diversi attori sociali e istituzionali, chiarendo reciprocamente ruoli e funzioni e adottando metodologie partecipative;
- proporre l'approccio basato sulla strategia dei "tre assi", improntata a intersectorialità e multidisciplinarietà;
- evidenziare linee d'indirizzo operative e programmare l'insieme delle azioni da sviluppare;
- monitorare il processo e valutare il livello di raggiungimento degli obiettivi, nel tempo stabilito, in termini di cambiamento documentabile rispetto alla situazione di partenza.

Il PTM3S deve essere elaborato dall'Amministrazione locale, in stretta collaborazione con gli altri attori territoriali, in primo luogo le Istituzioni scolastiche.

Una visione d'insieme dei passi verso il PTM3S





Analisi del contesto
e definizione condivisa
degli obiettivi specifici

STEP 5



Accordo con
le Istituzioni
scolastiche

STEP 6



Metodologia
e strategia
operativa

STEP 9



Monitoraggio
e valutazione

SCUOLA

Una visione d'insieme dei passi verso il PTM3S



Di seguito vengono illustrati sinteticamente gli step attraverso i quali arrivare alla definizione del Programma Urbano per la Mobilità Scolastica Sostenibile e Sicura. È un'indicazione generale che fornisce un'esemplificazione di come sviluppare gli elementi di una programmazione, passo dopo passo.

I primi 3 STEP si riferiscono alla riflessione interna al Comune e alla messa a punto dei documenti e dell'organizzazione che rappresentano il punto di riferimento per il dialogo col territorio. Riguardano la visione strategica regionale entro cui si situano le strategie locali, l'approccio e i metodi che l'Amministrazione comunale pone come oggetto di confronto da cui partire per elaborare il Programma.

STEP 1: approvazione dichiarazione di intenti

È opportuno che la promozione della mobilità scolastica sostenibile e sicura prenda avvio da una Dichiarazione d'Intenti, che espliciti finalità e orientamenti condivisi dalla Giunta, che mantenga uno sguardo d'insieme sullo sviluppo del Programma, in via di definizione, e individui fin da subito uno o più assessorati di riferimento. Questa scelta va formalizzata con un Atto che espliciti gli intenti dell'Amministrazione e la necessità del coinvolgimento di tutti i Settori interessati, per dare concretezza e forza alla trasversalità con cui il progetto intende realizzarsi.

STEP 2: attivazione Tavolo Intersectoriale Comunale

Il secondo passaggio formale è la costituzione del Tavolo Intersectoriale Comunale per la mobilità scolastica sostenibile e sicura in cui sono rappresentati i vari Settori.

Non è necessario che subito ne facciano parte tutti i Settori, ma conviene partire da un primo nucleo costituito da quelli più direttamente interessati e/o attivi su queste tematiche: ad esempio Mobilità, Ambiente, Scuola... Il coinvolgimento di altri Settori può essere quindi progressivo, in relazione all'emergere di tematiche e problematiche che richiedano la loro partecipazione. Il Tavolo potrà essere di volta in volta aperto anche ad altri Enti del territorio, come ad esempio il Distretto socio-sanitario e i rappresentanti territoriali del mondo della Scuola (es. Ufficio Scolastico Territoriale).

Le modalità di funzionamento del Tavolo saranno definite a livello locale in ottica di efficacia ed efficienza, prevedendo l'individuazione di funzionari dedicati e di un Ufficio di riferimento e valutando il numero e l'articolazione dei soggetti partecipanti.

STEP 3: definizione della strategia locale per la mobilità scolastica sostenibile

A questo punto la definizione di un Documento preliminare di strategia locale per la mobilità scolastica sostenibile e sicura diviene premessa necessaria per dialogare col territorio e per indirizzare il futuro Programma e le successive azioni. Rappresenta la base di discussione con gli altri attori territoriali, a partire dalle Istituzioni scolastiche.

La discussione verterà sulle problematiche e sulle criticità alle quali il Programma si prefigge di fornire risposte. Il documento che ne risulterà esplicherà finalità e coerenti metodi di lavoro, ponendo in evidenza le dimensioni intersettoriali e interistituzionali, che possono essere sintetizzate dai “tre assi della mobilità scolastica sostenibile e sicura”, dai quali si possono cominciare a evincere le azioni da sviluppare, non definite a priori.

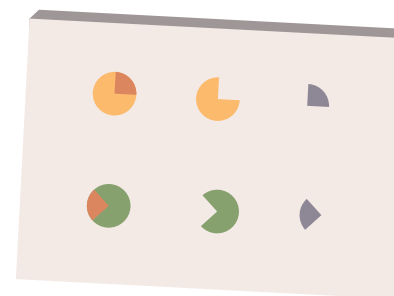
Si tratta di un passaggio fondamentale a cui è opportuno dedicare la giusta attenzione in quanto rappresenta, come detto, la base su cui costruire il confronto fra i diversi Settori comunali e con gli altri Enti. Per questo motivo il Documento preliminare cresce e si aggiorna lungo tutto il percorso di confronto e accoglie le proposte migliorative e integrative che ne scaturiscono.

Dallo STEP 4, l'Amministrazione comunale si apre al dialogo col territorio. Il Documento preliminare di visione strategica è ora il punto di riferimento per avviare dialogo e riflessioni con le Istituzioni scolastiche e altri soggetti del territorio, verso la definizione condivisa del PTM3S. Avendo come oggetto la mobilità scolastica, proponendo una riflessione aperta ad altri contributi, si avviano o si approfondiscono relazioni che creano le premesse del fare insieme.

STEP 4: accordo con le Istituzioni scolastiche

Una volta precisato e condiviso nell'ambito dell'Amministrazione il Documento preliminare di visione strategica, questo viene presentato alle Istituzioni scolastiche del territorio (Istituti Comprensivi, Istituti Secondari di II grado, ecc..) per una loro valutazione, integrazione e condivisione affinché divenga patrimonio comune. Questo passaggio è necessario per giungere alla sottoscrizione di un Protocollo di collaborazione che espliciti i ruoli e le funzioni di ciascun soggetto sottoscrittore. Si tratta di un accordo con le Istituzioni scolastiche in un quadro di condivisione del problema della mobilità scolastica, e delle tematiche correlate, e di ricerca condivisa delle possibili soluzioni sottolineando l'approccio dei “tre assi” e l'approccio intersettoriale e interistituzionale. L'impegno dell'Istituzione scolastica sarà orientato soprattutto a esplicitare la dimensione socio-educativa della mobilità scolastica, a nominare un Mobility manager scolastico o un/una docente referente della mobilità scolastica, a dialogare con studenti e famiglie invitandoli a divenire protagonisti. Nei singoli territori gli Istituti scolastici saranno chiamati a formalizzare la loro adesione anche attraverso l'inserimento del tema della mobilità scolastica sostenibile e sicura all'interno del Piano Triennale dell'Offerta Formativa (PTOF).





STEP 5: analisi del contesto e definizione condivisa degli obiettivi specifici

Il Tavolo intersettoriale (di cui può far parte anche il Distretto sociosanitario), in collaborazione con le Istituzioni scolastiche, condivide obiettivi e indicatori, raccoglie e valuta i dati che riguardano la mobilità scolastica e i temi ad essa correlati.

L'analisi della situazione di partenza consente di giungere alla definizione di obiettivi generali e specifici.

Gli strumenti e le modalità utili alla raccolta ed elaborazione dei dati necessari alle valutazioni appena descritte saranno funzionali anche alle successive fasi di monitoraggio.

STEP 6: metodologia e strategia operativa

La condivisione della metodologia e dell'approccio sono propedeutici alla strutturazione della Strategia operativa, che definisce le azioni da realizzare a un livello generale (territorio comunale) e un livello più specifico (singoli Istituti e relativi plessi scolastici). L'approccio suggerito è quello che considera la mobilità scolastica come un progetto di comunità, con approccio interistituzionale, intersettoriale e multidisciplinare.

A questo punto è prevista una prima stesura del PTM3S che poi dovrà essere eventualmente aggiornato nella sua sezione di strategia operativa alla luce della successiva applicazione.

Con lo STEP 7 si prevede l'azione sul campo, che può consistere in sperimentazioni, avvio o consolidamento di azioni già avviate.

STEP 7: applicazione, verifica e revisione

Muovendo dalla visione strategica che l'orienta, l'Amministrazione comunale ha messo a punto documenti e organizzazione interna. Il Programma prevede la collaborazione con la scuola, l'analisi del contesto e l'individuazione di obiettivi e indicatori.

È indispensabile una riflessione su metodologie e strategie operative insieme alla Scuola, con cui il dialogo è avviato. Il Programma prevede l'avvio del dialogo con famiglie e studenti e lo sviluppo di un itinerario operativo, con varie azioni progettuali in diverse realtà scolastiche. Le azioni volte alla promozione della mobilità scolastica sostenibile vanno previste su un ampio ventaglio di possibilità: dai pedibus ai bicibus, dalle strade scolastiche ai gruppi di cammino e ad altro ancora, sempre operando con l'approccio dei "3 assi". Saranno le riflessioni sul contesto in cui si opera e il dialogo con gli attori a orientarci verso la scelta delle azioni che si riterranno più adeguate. Una volta avviate, lungo il percorso, occorre accertarsi della congruità delle modalità organizzative e dell'impostazione generale (indicatori di processo) per apportare eventuali modifiche e aggiustamenti. Come già evidenziato, tali attività dovranno essere previste, programmate e svolte in piena condivisione con i diversi soggetti coinvolti, a partire dalle Istituzioni scolastiche.



STEP 8: approvazione finale

A conclusione delle fasi di confronto con il territorio e di sperimentazione delle prime azioni si procederà alla definizione finale del Programma Territoriale della Mobilità Scolastica Sostenibile e Sicura a partire dal Documento di strategia locale per la mobilità scolastica sostenibile e sicura e con l'integrazione dei Documenti prodotti per le diverse fasi precedentemente illustrate. Il Programma dovrà essere approvato dalla Giunta o dal Consiglio comunale secondo le modalità ritenute più funzionali al territorio.

STEP 9: monitoraggio e valutazione

Il monitoraggio non è un vero e proprio passo, ma un'azione che accompagna il processo progettuale e si avvale di **indicatori di processo**, che descrivono l'organizzazione e le azioni preliminari che Comune e Scuola si danno per rispondere passo passo alle esigenze operative del Programma: non danno indicazioni sui risultati, ma se e come le azioni necessarie alla realizzazione del piano sono state realizzate.

A conclusione di ciascun anno scolastico sarà necessario **valutare** il raggiungimento degli **obiettivi** attraverso **indicatori di risultato**, inizialmente impostati. Questo passaggio è fondamentale per disporre di utili indicazioni sull'implementazione del Programma e sul suo sviluppo. Il Programma deve essere infatti interpretato come uno strumento dinamico che deve saper leggere le evoluzioni del territorio e gli impatti delle attività promosse.

Il monitoraggio e la valutazione consentono di riflettere su ciò che si sta facendo e che si è fatto, creando un contesto di apprendimento dall'esperienza.

Quando il Programma sarà approvato si potrà passare alla fase operativa sul campo, come previsto nei vari STEP.



Gli elementi indispensabili di un Programma Territoriale per la Mobilità Scolastica Sostenibile e Sicura



Approccio
e metodologia

Visione e
strategia locale

Analisi del
contesto

SCUOLA

Sistema
organizzativo

Individuazione e
descrizione degli
obiettivi

Sistema di
monitoraggio e
valutazione

Strategia operativa
linee di indirizzo

COMUNE



Gli elementi indispensabili di un Programma Territoriale per la Mobilità Scolastica Sostenibile e Sicura

Questa proposta nasce con l'obiettivo di coinvolgere progressivamente il territorio comunale in un percorso finalizzato a promuovere la mobilità scolastica sostenibile e sicura, secondo l'approccio dei tre assi, cui abbiamo già fatto riferimento: trasporti e ambiente, educazione e formazione, partecipazione e sviluppo di comunità.

Non si tratta di un'azione limitata nel tempo, ma di un processo (scandito in annualità scolastiche) che va attivato e curato nel medio-lungo periodo, monitorando i processi e valutando il raggiungimento degli obiettivi, definendone progressivamente di nuovi, evolutivi e coerenti con altri Piani locali. Si descrivono qui alcune indicazioni propedeutiche alla definizione di un PTM3S: passaggi importanti per giungere all'elaborazione di una strategia, fornendo nel contempo suggerimenti concreti per l'attuazione del Programma, dopo che l'Amministrazione locale lo abbia approvato. E' opportuno inoltre che il Programma, al fine di facilitare il raggiungimento degli obiettivi individuati, comprenda anche una parte specificamente dedicata al sistema organizzativo e gestionale.

Il PTM3S si articola su vari livelli:

- **Visione e strategia locale** _ esprime le aspirazioni dell'Amministrazione, esplicita i traguardi auspicati e la strada da intraprendere, con uno sguardo al presente e al futuro, facendo tesoro delle esperienze passate. Un disegno strategico locale, coerente con la visione regionale, ipotizzato ed espresso con chiarezza, serve a implementare il dialogo fra le istituzioni e i cittadini.
- **Analisi del contesto** _ è la fotografia della situazione di partenza in cui si sta operando o si andrà ad operare. Tiene conto dei "tre assi", come chiavi di lettura, basandosi su specifici indicatori di contesto, indispensabili sia per descrivere la situazione iniziale, sia per immaginare il cambiamento desiderato, valutato anno per anno, in collaborazione con gli stakeholder.
- **Approccio e metodologia** _ esplicitano l'atteggiamento e i modi di operare con i quali si intendono sviluppare le diverse fasi di attuazione del Programma, che si articola in una varietà di azioni, più o meno complesse. Nel nostro caso saranno caratterizzati dalla necessità di facilitare la più ampia partecipazione ad ogni livello.
- **Individuazione e descrizione degli obiettivi** _ rappresentano le mete, il cui raggiungimento potrà essere valutato con indicatori di risultato e indicatori di processo.
- **Strategia operativa - linee di indirizzo** _ è la pianificazione delle diverse azioni (progetti), in coerenza con approccio e metodologia con cui si intendono perseguire gli obiettivi definiti.
- **Sistema organizzativo** _ è fondamentale definire le modalità organizzative con le quali si intende sviluppare il Programma. Questa sezione illustra anche il nesso fra organizzazione e sviluppo della collaborazione fra i Settori comunali coinvolti, il dialogo e la collaborazione con le altre istituzioni, le famiglie, gli studenti e, più in generale, i vari stakeholders.
- **Sistema di monitoraggio e valutazione** _ sono le procedure che si intendono utilizzare

per documentare il percorso di lavoro e il raggiungimento o meno degli obiettivi perseguiti, in riferimento agli indicatori di processo e di risultato. Queste azioni, indispensabili a comprendere la direzione di marcia e valutare i risultati raggiunti, devono necessariamente prevedere il coinvolgimento degli attori più attivi operativamente e la restituzione pubblica dei risultati a stakeholder e altri cittadini.

Strategia, analisi del contesto e esplicitazione degli obiettivi, procedono in stretta relazione fra loro. Possiamo dire, semplificando, che la strategia indica la strada e la direzione che vorremmo prendere sulla base dei nostri valori di riferimento, l'analisi del contesto fornisce dati chiave, elaborando i quali sapremo da dove partiamo e potremo decidere come procedere, con azioni che mirino ad obiettivi specifici, che possiamo considerare le diverse tappe verso il cambiamento atteso. Gli obiettivi sono i cambiamenti concreti (ben definiti) che intendiamo raggiungere con le azioni progettuali, partendo dalla realtà in cui ci troviamo, dalle opportunità che offre e dalle problematiche che presenta.

05.1 Visione strategica locale

Lo sguardo e le aspirazioni dell'Amministrazione, aprono spazi di condivisione sul piano dell'immaginario urbano, alimentano il desiderio di partecipare e sono il primo passo di un'azione sinergica verso un cambiamento possibile. Rappresentano il punto di partenza del dialogo con gli stakeholder, verso la pianificazione di una mobilità scolastica sostenibile e sicura, anche quando nel territorio sono scarse consapevolezza e istanze specifiche su questi temi.

APPROFONDIMENTO

L'idea di organizzare pedibus in tutte le scuole primarie di una città può essere considerata una strategia? No, non sarebbe una strategia: semplicemente ci si proporrebbe di moltiplicare dovunque un progetto che rappresenta una possibile risposta, non necessariamente utile o praticabile in tutte le realtà. Capita quando qualcuno si innamora di un progetto che ha dato buona prova di sé in altre realtà e decide che va diffuso anche nella sua città.

L'esperienza racconta che in alcuni territori sono attivi pedibus, accanto ad altre opzioni possibili: bicibus, strade scolastiche, "nonni vigili" che presidiano punti pericolosi in modo da consentire una maggiore autonomia dei bambini, strade o piazze scolastiche, ecc.

I pedibus, fra l'altro, non sono una risposta per studenti della secondaria di 1° grado, per i quali possiamo immaginare gruppi di cammino, ad esempio, o l'uso autonomo della ciclo-pedonalità o il trasporto pubblico, in realtà urbane che lo consentano.

E per le secondarie di 2° grado e l'università? Anche per questa fascia di studenti vanno valutati i dati che riguardano le forme di mobilità in uso, occorre quindi attivare forme di dialogo interistituzionale e coinvolgimento degli studenti per immaginare localmente, a livello di Istituti scolastici e di Poli universitari, azioni coerenti verso una mobilità più sostenibile.

Una visione strategica immagina l'avvio di azioni di mobilità scolastica sostenibile, che durino nel tempo, tenendo conto del sistema scolastico locale, sullo sfondo del cambiamento climatico e di altri aspetti rilevanti, quali la qualità dell'aria, la sicurezza stradale, la salute, l'apprendimento esperienziale, la vita della comunità, ecc. Si occupa della mobilità di bambine, bambini e studenti, dalla scuola dell'infanzia all'università e anche della mobilità degli adulti che lavorano nelle scuole.



Negli ulteriori approfondimenti ci riferiremo prevalentemente alle esperienze della scuola primaria e secondaria di 1° grado.

La visione strategica a livello locale è quindi il frutto del confronto fra le diverse componenti, interne alle istituzioni e presenti nel territorio, che si sviluppa sulle tematiche della mobilità scolastica, con un approccio intersettoriale e multidisciplinare. Indica la rotta da seguire e nasce da un'approfondita analisi della situazione, per concordare finalità e obiettivi dell'intero processo. La fotografia dell'esistente è il punto di partenza per immaginare i miglioramenti possibili, con un approccio partecipato, concreto e sostenibile.

05.2 Analisi del contesto

Come evidenziato, obiettivi concreti e credibili debbono essere commisurati alla situazione di partenza per descrivere la quale ci si avvale di indicatori di contesto idonei. Alcuni dati saranno già disponibili e potranno essere forniti dai mobility manager d'area o da altri settori. Se vi sono altri dati ritenuti necessari, potranno essere raccolti attraverso specifiche indagini, eventualmente in collaborazione con altri soggetti operanti sul territorio, utilizzando appositi indicatori. La fotografia del contesto consentirà un'analisi e una lettura competente della realtà, che porranno in evidenza aspetti positivi da potenziare e criticità da superare. Questo lavoro di ricerca, che andrà realizzato in collaborazione con gli attori del Programma, fornisce quindi riferimenti precisi e condivisi, su cui poter basare la costruzione dell'itinerario operativo, esplicitando obiettivi generali validi per il contesto in cui si opera (ad esempio, avviare percorsi di mobilità scolastica sostenibile in tutti gli Istituti scolastici di un territorio, entro una determinata data) e obiettivi più specifici (riguardanti le azioni da mettere in cantiere nei singoli Istituti scolastici o i servizi e gli incentivi per gli studenti universitari, al fine di favorire l'uso della ciclopedità, dei mezzi pubblici o di una multimodalità sostenibile).

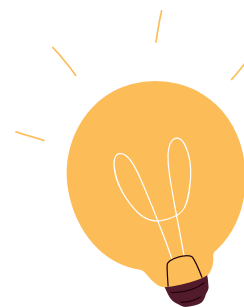
APPROFONDIMENTO

Come coinvolgere docenti, genitori e studenti fin dalla fase di raccolta dei dati per la lettura del contesto? Sugeriamo di ispirarsi ai metodi della ricerca/intervento, che usa le occasioni di indagine per costruire relazioni e avviare collaborazioni con le persone e i gruppi che si intervistano o con cui semplicemente si dialoga per avere informazioni. In che senso costruire relazioni? Condividendo opinioni, intenzioni, altre conoscenze acquisite, creando così un clima favorevole a un affinamento della sensibilità nei confronti della mobilità scolastica e dei temi ad essa correlati.

Si raccolgono dati non solo per conoscere una situazione: mentre si analizza, si conosce, si osserva, si prende coscienza... si favorisce una presa di coscienza degli interlocutori, facendo sì che la situazione in cui operiamo evolva fin dall'avvio del lavoro.

05.3 Approccio e metodologia

Fin dall'avvio del percorso è opportuno che i vari attori condividano l'approccio (termine che consideriamo sinonimo di atteggiamento, sia verso la strategia e i contenuti del lavoro, sia verso le persone con cui si collabora e gli altri interlocutori) e la metodologia che intendono



utilizzare per lo sviluppo e la gestione delle attività, per esplicitarli e darne massima visibilità, testimoniandoli attraverso l'azione.

Un cambiamento dei comportamenti di mobilità scolastica verso una maggiore sostenibilità, che divenga a tutti gli effetti cultura e stile di vita, come abbiamo detto, richiede un impegno interistituzionale, intersettoriale e multidisciplinare. Va sottolineato che il dialogo fra e con i rappresentanti e gli operatori delle istituzioni e il coinvolgimento degli abitanti deve essere improntato a metodologie partecipative, che facilitino assunzione di responsabilità e messa in gioco delle risorse personali e di comunità.

Approccio e metodologia devono quindi essere orientati alla condivisione e alla comprensione della realtà e delle dinamiche sociali del territorio in cui si opera, con la disponibilità ad accogliere sviluppi positivi originali, non previsti, che le progettualità potranno avere nel corso del tempo. Nel contempo è necessario mantenere aperto il dialogo informale, accanto ai momenti più strutturati di confronto, per cogliere le potenziali collaborazioni e innovazioni lungo il cammino.

Nei processi volti a facilitare un cambiamento culturale, in sostanza, è opportuno che il modo di operare sia coerente con i valori di riferimento, tesi ad alimentare la partecipazione e il desiderio di un miglioramento, che può essere realizzato unicamente con l'impegno della comunità.

APPROFONDIMENTO

Pensiamo, ad esempio, alle occasioni di incontro con gruppi di persone che desideriamo coinvolgere o con i quali, già coinvolti, ci interessa trovare soluzione a problemi emersi.

È opportuno ricordare ancora una volta che, in ogni contesto e ai vari livelli, il cambiamento non può essere imposto, altrimenti, sia pure usando le più sofisticate modalità manipolative, è destinato a non radicarsi e ad avere vita breve.

I cambiamenti che durano nel tempo e si trasformano in “stili di vita” sono quelli che nascono dal basso, di cui sono autori protagonisti coloro che li debbono poi praticare quotidianamente nella loro routine di vita.

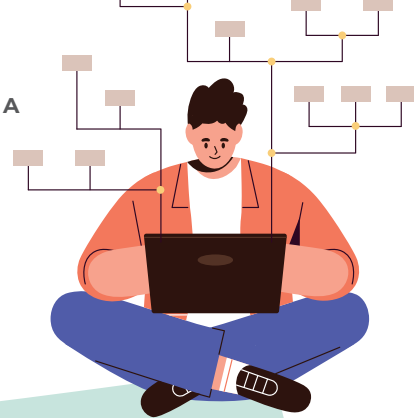
Alcuni esempi di situazioni, metodi e tecniche.

Assemblee _ Hanno di solito una funzione informativa e sono occasione di dialogo e confronto. Non sono contesti adatti a prendere decisioni. Di solito parlano le persone abituate a intervenire in pubblico, non consentono di approfondire i temi emersi, né un confronto efficace fra diversi punti di vista.

Le assemblee, tuttavia, sono il contesto adatto per capire quanto ampio sia il numero delle persone che non si esprimono, quanto vario sia il ventaglio delle opinioni espresse e se emergano posizioni incompatibili fra loro e potenziali o evidenti conflitti.

L'espressione della varietà di opinioni e anche l'insorgere di contrasti vanno considerati una risorsa: ci possono infatti aiutare a intuire le difficoltà che si incontreranno, a immaginare come affrontarle e come coinvolgere le persone che abitualmente non si esprimono.

A seconda dei temi e dei problemi da approfondire, occorre chiudere le assemblee evidenziando i nodi aperti e le divergenze, per proporre una seconda occasione evitando di organizzare lo stesso tipo di incontri assembleari, favorendo concretezza e anche dialogo nell'ambito di gruppi di medio-piccola entità. Come? Scegliendo fra vari metodi e tecniche ampiamente sperimentate nell'urbanistica partecipata, nella gestione dei conflitti e in altre pratiche di ascolto attivo ormai consolidate.



Passeggiata di quartiere _ Incontrarsi nei luoghi di cui si parla per toccare con mano (e con piede) ciò di cui si parla è sempre una buona idea. Se le divergenze o i dubbi riguardano spazi urbani, si può ricorrere ad alcune passeggiate di quartiere, con i genitori di volta in volta interessati, impegnando i partecipanti non solo a descrivere disagi o rischi, dubbi e preoccupazione, ma provando subito a immaginare concretamente e, se siamo fortunati, a trovare insieme soluzioni alternative praticabili. Se partecipa anche qualche tecnico, ad esempio un operatore della polizia locale o un rappresentante del quartiere che si occupa di mobilità scolastica, si accrescono le possibilità di condividere anche competenze che risulteranno utili quando ci si ritroverà in assemblea, facendola precedere possibilmente da un World caffè.

Outreach _ Questa metodologia propone una forma di partecipazione riassumibile nella frase “andiamo a parlare con le persone dove sono, piuttosto che aspettarci che vengano da noi”. Ovviamente occorre scegliere il momento giusto della settimana. In questo senso, anche una passeggiata di quartiere, se adeguatamente preparata, può consentire di coinvolgere nel dialogo gli abitanti di un isolato, le persone che frequentano un Centro sociale, altri genitori che abitano in zona...

World caffè _ È un metodo che consente di scambiare idee e discutere in modo informale. Chi ha cominciato a praticare questo metodo, finendo poi col dargli anche un nome, ha sviluppato la consapevolezza che nelle pause caffè degli incontri formali si sviluppano di solito conversazioni interessanti, le persone si lasciano andare ed emergono a volte anche idee innovative che nessuno avrebbe raccontato alzando la mano in assemblea. Si genera comunque empatia e un clima che facilita il lavoro. Occorre uno spazio con piccoli tavoli, per gruppi di quattro o cinque persone che, in attesa che l'assemblea abbia inizio, dialogano fra loro sui temi all'ordine del giorno (il volantino con invito e odg è sul tavolo), sorvegliando un tè o un caffè, con biscotti o salatini a disposizione, proprio come fossero al tavolino di un bar. I gruppi di invitati al bar dovrebbero sedersi secondo il criterio “non con gli amici” o “con le persone che conosco meno”.

L'avvio dell'assemblea può avvenire semplicemente invitando le persone a girare le sedie in modo funzionale a parlare e ad interagire col grande gruppo. Decisivo a questo punto è lo stile di conduzione dell'assemblea.

Analisi SWOT _ È uno strumento nato oltre 50 anni fa, in ambienti e situazioni in cui si deve prendere una decisione. L'acronimo fa riferimento a quattro termini in lingua inglese che marcano le fasi di analisi di una situazione, attraverso l'individuazione di punti di forza, opportunità o vantaggi, rischi o minacce e punti deboli. Ovviamente va adattato al contesto. Può essere attuato lavorando in gruppi di entità medio-piccola, che poi si riuniscono insieme per condividere le riflessioni.

Innumerevoli sono i metodi già lungamente sperimentati anche in Italia, che vanno a nostro avviso interpretati senza rigidità, rendendoli funzionali alle esigenze, anche con la capacità di integrarli reciprocamente.

Con metodi e tecniche tipiche dei “laboratori di progettazione partecipata” e della “ricerca intervento”, con le “passeggiate di quartiere”, la “discussione facilitata”, “la ricerca di ciò che è positivo” e altro... è possibile coinvolgere studenti di ogni età.

Accanto all'approccio e alle metodologie, è importante ricordare come lo sviluppo di un PT-M3S sia prima di tutto un percorso di costruzione e manutenzione di reti, a più livelli (locale, scolastico e anche istituzionale): una parte strategica di questo processo è senza dubbio

l'individuazione e il coinvolgimento dei loro componenti (intesi anche come stakeholder) e l'atteggiamento continuativo di cura delle relazioni. Altrettanto fondamentale è la riflessione sulle caratteristiche istituzionali ed organizzative delle diverse reti, per individuare e analizzare gli strumenti organizzativi ed operativi che l'Ente locale (o le figure deputate al coordinamento e alla manutenzione della rete) possono attivare per cercare di attuare i paradigmi della governance. L'attenzione va posta sulla funzionalità delle reti (quindi con riferimento agli obiettivi e ai compiti di ciascuno) piuttosto che alla dimensione strutturale (basata su organizzazione e ruoli). E' altrettanto importante il taglio collaborativo e non competitivo delle reti: accanto a queste caratteristiche è in ogni caso rilevante partire, nella definizione della governance, da un'analisi degli equilibri e delle relazioni esistenti. Ciò per definire al meglio percorsi organizzativi efficaci rispetto agli obiettivi stabiliti, in un lavoro quasi quotidiano di analisi e cura.

05.4 Individuazione e descrizione degli obiettivi

Il percorso di un PTM3S dovrebbe avere una declinazione pluriennale (almeno triennale), in modo da consentire lo sviluppo di un processo graduale, verso un cambiamento che richieda il tempo necessario per avviarsi e/o consolidarsi.

Alla luce delle elaborazioni sviluppate nelle sezioni precedenti, possiamo immaginare gli obiettivi come risultati di passi concreti (di periodo medio-breve) verso gli orizzonti desiderati (finalità di lungo periodo correlate alla visione). Attraverso adeguati e coerenti indicatori (di processo e di risultato) si riuscirà a monitorare il percorso e a valutarne i risultati.

L'analisi del contesto (vedi cap. 4 Step 5) aiuterà a descrivere la situazione della realtà dove si intende intervenire e ci fornirà indicazioni sulle opportunità e sulle criticità che un territorio presenta. Attraverso riflessione e approfondimento, si individueranno le criticità da superare, le azioni da proporre, gli obiettivi e relativi indicatori di risultato.

Gli indicatori di processo riguardano alcuni aspetti organizzativi, gestionali, metodologici e alcune azioni propedeutiche all'avvio e all'implementazione del percorso.

Gli indicatori di risultato devono riferirsi ad obiettivi specifici, avere una declinazione che consenta indicazioni quantitative o qualitative, essere chiari (avere lo stesso significato per tutti gli attori), validi (misurare ciò che viene richiesto loro di misurare), verificabili e precisi (utilizzare un'unità di misura affidabile) e sensibili (tenere conto di eventuali cambiamenti della situazione).

Nella loro individuazione occorre tener conto delle risorse disponibili (anche in termini di competenze) ed è possibile rimodulare le proposte presentate nel cap.6 (Indicatori di risultato, pag.54), eventualmente integrandole o ridefinendole in relazione alla situazione di ciascuna realtà, pur mantenendo alcuni indicatori comuni (come ad esempio quelli relativi alle percentuali di modalità di spostamento), che consentono l'elaborazione di stime sulla riduzione delle emissioni di gas climalteranti.

Gli obiettivi devono essere fissati con un riferimento temporale, che permetta di tener sotto controllo l'itinerario del percorso operativo, anche osservando gli indicatori di processo che ne accompagnano l'evolversi.

APPROFONDIMENTO

La valutazione del risultato, anno per anno, riguarda i Km camminati o pedalati in sostituzione dell'uso dell'auto privata e la stima della quantità di emissioni inquinanti risparmiate in questo modo. L'organizzazione e l'attivazione di un pedibus, di un gruppo di cammino o del car pooling, dove queste siano alcune delle azioni sostenibili adottate, può essere considerato un indicatore di processo. La relazione con la qualità dell'aria è indiretta e conseguente alla riduzione stimabile di emissione di sostanze inquinanti.

05.5 Strategia operativa - linee d'indirizzo

Le linee d'indirizzo del programma di lavoro devono consentire di definire e programmare con coerenza l'insieme delle azioni necessarie a raggiungere gli obiettivi concordati. Rappresentano uno degli elementi più delicati del Programma, perché occorre evitare che l'operatività nei fatti contraddica la visione strategica e le intenzioni dichiarate.

APPROFONDIMENTO

Riferendoci alla visione strategica e alla politica dei tre assi, che evidenzia come la mobilità scolastica sia anche un'occasione di impegno e sviluppo di comunità, la scelta eventuale di affidare l'accompagnamento di gruppi di studenti della primaria a operatori incaricati formalmente, che ricevano un compenso, trasforma un progetto di comunità in un servizio, di cui le famiglie potrebbe decidere di avvalersi o meno, pagando il costo corrispondente o fruendone gratuitamente qualora il costo sia completamente a carico dell'Amministrazione comunale e quindi di tutti i cittadini.

Per i Comuni dotati di risorse a tal fine destinabili potrebbe essere "comodo". La conseguenza è che si perderebbe un'occasione. Accadrebbe infatti l'esatto contrario di ciò che si sviluppa col dialogo partecipato fra Comune, Ceas, scuola e, famiglie che, per quanto faticoso possa apparire a chi osserva con sguardo burocratico, genera arricchimento di relazioni, dinamiche di gruppo capaci di estendersi ad altri ambiti, sviluppo di comunità, rappresenta un esempio pedagogico, sociale e culturale di cura del bene comune e molto altro ancora. Si creano contesti e relazioni che, se caldeggiati da scuole e comuni, consentono e facilitano un passaggio di consegne fra famiglie in uscita dalla primaria e secondaria e famiglie in ingresso, innescando un virtuoso dialogo che garantisce la continuità dell'esperienza, pur col mutare delle persone.

Le linee di indirizzo operative debbono essere chiare nei loro elementi fondanti, ma al contempo versatili per consentire di tener conto, nel corso delle azioni, dei contributi degli attori coinvolti, di eventuali cambiamenti di scenario o di ostacoli imprevisti, che si frappongano allo sviluppo delle attività. Ci riferiamo qui ad una sorta di meta-obiettivo, che consiste nel favorire una graduale corresponsabilizzazione dei vari attori coinvolti, generando occasioni in cui la comunità si renda protagonista e divenga volano di continuità. Quest'ultimo aspetto è fondamentale, affinché le azioni transitino dalla dimensione del progetto a quella dello stile di vita e del cambiamento culturale.

Le azioni debbono avere una prospettiva temporale di medio periodo (indicativamente tre anni), prevedendo una programmazione almeno annuale, su cui declinare gli obiettivi.



05.6 Sistema organizzativo

La struttura organizzativa è quell'insieme di regole e procedure, ruoli, funzioni, relazioni e responsabilità che delineano come un Ente sia orientato al raggiungimento degli obiettivi. Questo aspetto è funzionale proprio a sottolineare come la realizzazione di un Programma necessiti di un'efficace organizzazione che consenta il dialogo nell'ambito dell'Amministrazione fra i diversi Settori coinvolti e la gestione delle relazioni con tutti i soggetti esterni, al fine di promuovere la massima collaborazione ed efficacia delle azioni. La struttura organizzativa deve interpretare al meglio il contesto territoriale, allo scopo di valorizzare, nell'ambito del sistema, i vari ruoli e le diverse funzioni e competenze presenti.

L'organizzazione può evolvere in forme nuove e variare nella sua struttura, durante le diverse fasi del lavoro, e comunque può essere "rimodulata" in base all'esito delle varie attività, pur mantenendosi coerente con l'ispirazione di fondo.

APPROFONDIMENTO

Ci pare interessante riflettere su un aspetto spesso inespresso. In questo genere di azioni il sistema organizzativo funziona quando è diffusa la consapevolezza della dimensione comunitaria delle azioni che si realizzano. Una consapevolezza che è indispensabile appartenga sia agli attori istituzionali del processo, sia alle persone e ai gruppi progressivamente coinvolti nel cambiamento.

Certo il cambiamento di stili di vita e di comportamenti non è semplice. L'assunzione di responsabilità di alcuni genera a volte pretese verso altri cittadini, possono emergere punti di vista diversi e la legittima manifestazione di interessi a volte contrastanti. Pensiamo ad esempio ai conflitti fra pedoni e ciclisti sull'uso dei marciapiedi o alle esigenze della mobilità sostenibile e sicura accanto all'irritazione degli abitanti di una strada in cui alcuni stalli dedicati al parcheggio siano stati "sacrificati" alla sicurezza dei pedoni.

A volte non sono veri e propri conflitti, ma divergenze che creano disagio, ostacolando il fluire delle azioni. Ci possono anche essere difficoltà di dialogo con alcuni docenti o con un gruppo di genitori o fra operatori comunali di settori diversi. Che dire poi dell'indifferenza che si manifesta a volte sia fra i colleghi, sia fra le persone che desideriamo coinvolgere?

Chi deve occuparsi di questi... "inconvenienti"? Fra i promotori istituzionali e i loro collaboratori ci possono essere persone esperte di partecipazione o di gestione dei conflitti, ma non crediamo sia ragionevole pensare che conflitti e indifferenza vadano affrontati unicamente da specialisti. L'attenzione a prevenire equivoci e incomprensioni che possono causare conflitti, l'impegno all'ascolto attivo, la volontà di comunicare empaticamente e pensare alle conseguenze del proprio operato (immaginandolo nell'articolato sistema del PTM3S e delle azioni locali) sta in primo luogo in capo a ciascun operatore istituzionale, a qualsiasi Settore comunale egli appartenga. Far emergere e condividere questo approccio è uno degli obiettivi del Tavolo intersettoriale della mobilità scolastica in ambito comunale, al quale spetta anche il compito di coinvolgere Scuola e Azienda sanitaria fin dall'avvio, per occuparsi insieme di dialogare con le famiglie, mantenersi entro i confini istituzionali, gettare ponti fra le varie competenze e responsabilità, non limitarsi a presidiare i confini e le missioni istituzionali.

05.7 Sistema di monitoraggio e valutazione

Il monitoraggio deve declinarsi rispetto agli obiettivi di processo e di risultato. E' opportuno che sia adeguatamente strutturato per disporre di dati che consentano di capire i cambiamenti in corso, la necessità di eventuali rimodulazioni delle attività e fornire indicazioni utili per la valutazione.

È opportuno che questo sistema accompagni con continuità lo sviluppo delle attività, fornendo elementi di comprensione rispetto a ciò che accade lungo l'itinerario progettuale.

Il monitoraggio e la valutazione si possono avvalere degli indicatori che sono illustrati di seguito (cap. 6) e rappresentano un riferimento indispensabile. Come già evidenziato vanno modulati in relazione al contesto in cui si opera e alle informazioni disponibili o che è possibile reperire, considerando che i cambiamenti auspicati possono variare in base alle diverse realtà territoriali.





Indicatori e strumenti di misurazione disponibili

Indicatori e strumenti di misurazione disponibili

Gli indicatori considerati sono suddivisi in **indicatori di processo** e **indicatori di risultato**. I primi misurano l'appropriatezza del processo in relazione al suo svolgimento e sono uno strumento utile a verificare, mentre le attività sono in corso, che siano stati messi in campo tutti gli accorgimenti necessari alla implementazione del programma. I secondi misurano il raggiungimento degli obiettivi specifici delle attività programmate, solitamente espressi in valori quantitativi.

Tutti gli indicatori di seguito illustrati sono proposti a titolo esemplificativo: debbono infatti essere adattati al contesto locale.

Indicatori di processo

Gli indicatori di processo sono utili a verificare che l'attivazione della strategia per una mobilità scolastica sicura e sostenibile stia procedendo in maniera efficace a livello di sistema e che si stia avanzando considerando tutti gli step necessari.

Ciascun ambito di verifica non va inteso come una voce di una checklist di auto attestazione ma dovrà essere corredato da specifici indicatori che ne attestino la realizzazione o meno (documenti, lettere di convocazione, elenchi di partecipanti, protocolli d'intesa...).

Sul fronte del lavoro interno all'Amministrazione

AMBITO	POSSIBILI INDICATORI
Individuare Assessore e Dirigente che condividano le finalità con i soggetti attuatori (es. CEAS) e curino gli aspetti formali	Delega dell'Assessore, Settore di riferimento del Dirigente, delibera approvata contestuale, atti amministrativi contestuali Referente del Ceas incaricato
Avvio e cura del dialogo con gli Istituti Scolastici	Numero Istituti coinvolti (rispetto al totale di quelli presenti nel territorio) nelle fasi preliminari e in quelle operative, elenco persone di riferimento per ogni Istituto, documenti prodotti, comunicazioni, elenco riunioni effettuate
Avvio e cura del dialogo con l'Azienda Sanitaria Locale	Persona/e di riferimento, documenti prodotti, comunicazioni, elenco riunioni effettuate

AMBITO	POSSIBILI INDICATORI
Avvio e cura del dialogo con altri soggetti attivi	Mappa stakeholder, documenti prodotti, comunicazioni, elenco riunioni effettuate
Attivazione di un ufficio di coordinamento	Operatore/i di riferimento, documenti prodotti, eventuale delibera
Attivazione del Tavolo intersettoriale della mobilità scolastica	Deleghe partecipanti, elenco incontri effettuati, eventuali verbali o note prodotti
Attivazione di una rete di soggetti di riferimento con ruoli e responsabilità operative da spendere sul campo, nelle scuole, con le famiglie, con gli/le studenti	Strutturazione della rete con referenti, ruoli e funzioni

Sul fronte del lavoro con gli Istituti scolastici:

AMBITO	POSSIBILI INDICATORI
Disponibilità dei Dirigenti scolastici a co-progettare le azioni da realizzare, direttamente o tramite loro rappresentanti	Nomina di Mobility Manager scolastici o insegnanti referenti per la mobilità scolastica
Coinvolgimento del Collegio Docenti	Inserimento delle tematiche del mobility management scolastico in Odg degli incontri e relativi verbali
L'esplicitazione del nesso fra curriculum e mobilità scolastica sostenibile	Inserimento nel PTOF del tema della mobilità scolastica sostenibile
Individuazione di gruppi di docenti disponibili a collaborare, coinvolgendo fin dall'avvio gli studenti e le studentesse sul piano della didattica curricolare	Referenti e competenze
Dialogo con le famiglie	Incontri e altri canali di comunicazione attivati
Azioni attivate	Numero linee pedibus/bicibus, gruppi di cammino, ecc...

Il processo si può tenere sotto controllo, accertando la realizzazione di iniziative o adempimenti amministrativi che abbiano una dimensione organizzativa o metodologica osservabile e documentabile.



Indicatori di risultato

Gli indicatori individuati per la fase iniziale di valutazione dello stato dell'arte e per i successivi monitoraggi sono organizzati secondo i tre assi:

- TRASPORTI, VIABILITÀ E AMBIENTE
- EDUCAZIONE E FORMAZIONE
- SVILUPPO DI COMUNITÀ

A questi vanno aggiunti altri indicatori trasversali sugli aspetti organizzativi e gestionali da utilizzare in fase di monitoraggio.

Gli indicatori vanno calcolati per singolo plesso e poi eventualmente aggregati a livello comunale o di porzioni dello stesso. Gli indicatori vanno poi valutati nel tempo con almeno una elaborazione per ciascun anno scolastico (l'ideale sarebbe quello di inserire una raccolta nel periodo autunno-inverno ed una in quello primaverile).

Indicatori trasportistico-ambientali

Sono gli indicatori di risultato che si riferiscono alla dimensione più strettamente tecnica della mobilità, della qualità ambientale e del contesto urbano funzionale agli spostamenti casa-scuola e ritorno.

Per la raccolta dei dati trasportistici-ambientali ed una restituzione funzionale al dialogo con la comunità scolastica è stata realizzata la piattaforma "Mobilityamoci", sviluppata nell'ambito del progetto "CEAS in movimento" finanziato nell'ambito del Bando INFEAS 2017 promosso da ARPAE Emilia-Romagna e rivolto ai Centri di Educazione alla Sostenibilità dell'Emilia-Romagna partendo da un'idea che era stata sviluppata dal CEAS Infoambiente di Piacenza.

La piattaforma con le diverse funzioni implementate vuole essere un supporto alle attività dei mobility manager scolastici e degli altri soggetti che a livello locale e regionale si occupano della mobilità sostenibile e sicura casa-scuola. I dati raccolti non solo possono servire a migliorare i servizi delle singole scuole ed implementare le attività educative, ma possono essere utilizzati anche a livello territoriale e regionale per una migliore pianificazione di risorse e servizi.

AMBITO	SOTTOAMBITO	INDICI (UNITÀ DI MISURA)	MODALITÀ DI MISURAZIONE	LIVELLO
QUALITÀ DELL'ARIA		Emissioni CO2 (kg giornalieri)	Calcolate nella piattaforma Mobilityamoci tramite una valutazione dei mezzi utilizzati negli spostamenti casa-scuola	Territoriale (aggregato) / singolo plesso
		Emissioni NOx (kg giornalieri)	Calcolate nella piattaforma Mobilityamoci tramite una valutazione dei mezzi utilizzati negli spostamenti casa-scuola	Territoriale (aggregato) / singolo plesso
		Emissioni PM10 (kg giornalieri)	Calcolate nella piattaforma Mobilityamoci tramite una valutazione dei mezzi utilizzati negli spostamenti casa-scuola	Territoriale (aggregato) / singolo plesso



AMBITO	SOTTOAMBITO	INDICI (UNITÀ DI MISURA)	MODALITÀ DI MISURAZIONE	LIVELLO
MOBILITÀ	Distribuzione modale	% mezzi utilizzati (%)	Calcolate nella piattaforma Mobilityamoci tramite una valutazione dei mezzi utilizzati negli spostamenti casa-scuola	Territoriale (aggregato) / singolo plesso
	Sicurezza stradale	Incidenti stradali con coinvolgimento pedoni o ciclisti (n.ro morti, n.ro feriti)	Da estrarre dalle statistiche della Polizia Locale	Territoriale
		Presenza blackspot con coinvolgimento pedoni e ciclisti (n.ro incidenti con pedoni e ciclisti nel raggio di 500m dalla scuola)	Da estrarre dalla mappa dell'incidentalità stradale comunale	Singolo plesso
		Presenza attraversamenti protetti nel raggio di 500 m dalla scuola lungo i percorsi principali (% rispetto agli attraversamenti pericolosi)	Da estrarre dalla mappa comunale	Singolo plesso
		Presenza area di rispetto pedonale ingresso scolastico (si/no)	Da estrarre dalla mappa comunale	Singolo plesso
	Camminabilità	Presenza di barriere architettoniche lungo i percorsi principali verso la scuola (si/no - dove?)	Da estrarre dalla mappa dei percorsi pedonali del Comune	Singolo plesso
		Continuità (presenza e a norma) dei percorsi pedonali lungo i percorsi principali verso la scuola (si/no- dove?)	Da estrarre dalla mappa dei percorsi pedonali del Comune	Singolo plesso
	Ciclabilità	% scuole raggiunte da ciclabili (entro 100 m dalla scuola) (% sul totale)	Da estrarre dalla mappa delle piste ciclabili del Comune	Territoriale
		Continuità dei percorsi ciclabili (presenza e a norma) lungo i percorsi principali verso la scuola (si/no- dove?)	Da estrarre dalla mappa delle piste ciclabili del Comune	Territoriale
		n.ro posti biciclette protetti all'interno della scuola (% rispetto al n.ro studenti)	Conteggio dei posti bicicletta dentro il recinto scolastico o nelle immediate vicinanze rispetto al numero totali di studenti del plesso.	Territoriale / Singolo plesso
	Trasporto pubblico locale	Presenza corse TPL negli orari di ingresso/uscita da scuola nel raggio di 250 m da scuola (si/no)	Da estrarre dalla mappa del trasporto pubblico locale	Singolo plesso
		Presenza fermate TPL entro 250 m dalla scuola (si/no)	Da estrarre dalla mappa del trasporto pubblico locale	Singolo plesso
		Presenza servizio scuolabus (si/no)	Servizio comunale	Singolo plesso
Vivibilità/qualità urbana	Spazi verdi	Presenza spazi verdi (parchi, aiuole, ecc..) lungo i principali percorsi verso la scuola (si/no)	Da estrarre dalla mappa comunale del verde pubblico	Singolo plesso
	Ombreggiatura	Albedo* (valore)	Da calcolare	Singolo plesso
	Rumore	Livello inquinamento sonoro (Lden area scolastica e percorsi)	Da mappa acustica comunale	Singolo plesso
	Traffico	Presenza strade con traffico pesante nel raggio di 500 m da scuola (si/no)	Da mappa tipologie strade	Singolo plesso

*L'albedo è definito come l'unità di misura della riflettività degli oggetti e delle superfici sulla Terra. Maggiore è l'albedo (il suo valore massimo è 1) e maggiore è la quantità di luce che gli oggetti riflettono. Al contrario, valori bassi di tale parametro, caratterizzano corpi in grado di assorbire l'energia proveniente dal sole, il che contribuisce al riscaldamento globale. Dipende quindi dai materiali e dalla presenza di verde e alberature.

Indicatori educativi e del contesto educativo

Sono indicatori funzionali ad attestare l'inserimento dei temi trasportistico-ambientali nella programmazione scolastica. Possono avere una valenza relativa al processo, perchè i cambiamenti degli stili di vita sono anche frutto di consapevolezze educative, che richiedono attenzioni metodologiche e comunicative. Ciò vale anche per gli indicatori riguardanti il contesto territoriale (indicatori di comunità) e le dimensioni organizzativa e comunicativa (indicatori trasversali) di seguito illustrati.

AMBITO	SOTTOAMBITO	INDICI (UNITÀ DI MISURA)	MODALITÀ DI MISURAZIONE	LIVELLO
Educativo	Programmazione	Presenza di programmazione educativa verticale specifica sul tema (si/no per singolo plesso e % per dato territoriale)	Da estrarre dal PTOF o tramite dichiarazione scuola	Territoriale (aggregato) / Singolo plesso
	Formazione	% insegnanti formati o partecipanti a formazione sul tema "mobilità scolastica" o temi collegati (% rispetto a totale insegnanti plesso)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Territoriale (aggregato) / Singolo plesso
Contesto educativo		Inserimento nel PTOF del progetto mobilità scolastica (si/no per singolo plesso e % per dato territoriale)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Territoriale (aggregato) / Singolo plesso
		% insegnanti coinvolti del plesso (%)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Territoriale (aggregato) / Singolo plesso
		% classi/studenti del plesso coinvolti in attività educative collegate (%)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Territoriale (aggregato) / Singolo plesso
		n.ro azioni educative connesse al tema (n.ro rispetto al n.ro di classi del plesso)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Territoriale (aggregato) / Singolo plesso
		Presenza MMS/referente mobilità scolastica interno alla scuola (si/no per singolo plesso e % per dato territoriale)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Territoriale (aggregato) / Singolo plesso
		Presenza di azioni educative sul territorio e con il contesto territoriale rispetto ai temi della mobilità scolastica o collegati (si/no)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Singolo plesso
		Partecipazione di rappresentanti della scuola a tavoli o gruppi di lavoro specifici sul tema (si/no)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Singolo plesso
		Partecipazione a campagne e iniziative sui temi della mobilità sostenibile (si/no)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Singolo plesso

Nota: i temi a cui si fa riferimento per la verifica degli indici sono quelli della mobilità scolastica sostenibile ma anche ad altri connessi come ad esempio la conoscenza/esplorazione del territorio, progettazione partecipata degli spazi pubblici, conoscenza/esplorazione del verde urbano, ecc...



Indicatori di comunità

AMBITO	SOTTOAMBITO	INDICI (UNITÀ DI MISURA)	MODALITÀ DI MISURAZIONE	LIVELLO
Contesto territoriale		Rapporti con soggetti formali ed informali (si/no)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Singolo plesso
		% genitori del plesso coinvolti nelle attività sul territorio (% rispetto al totale dei genitori)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Territoriale (aggregato) / Singolo plesso
		Azioni che coinvolgono scuola e territorio (si/no)	Da estrarre da dichiarazione scuola	Singolo plesso

Nota: nella valutazione dei rapporti con i soggetti esterni è opportuno darne anche una valutazione qualitativa, nel senso di verificare se effettivamente il rapporto sia costruttivo e strutturato. Non necessario espresso attraverso indicatori ma utile per la valutazione generale.

Indicatori trasversali

AMBITO	SOTTOAMBITO	INDICI (UNITÀ DI MISURA)	MODALITÀ DI MISURAZIONE	LIVELLO
Relazioni interne ed esterne all'Ente promotore	Organizzazione	n.ro settori/uffici comunali coinvolti	Da verifica interna rispetto al Tavolo intersettoriale o GdL attivato	Territoriale
	Comunicazione	Tempi medi di risposta a mail progetto (gg)	Da verificare secondo dati statistici mailing	Territoriale
		Presenza pagina/sito web dedicato al progetto (si/no)		Territoriale



**Altri piani
e riferimenti
normativi europei,
nazionali e regionali
per la mobilità
scolastica
sostenibile e sicura**

Altri piani e riferimenti normativi europei, nazionali e regionali per la mobilità scolastica sostenibile e sicura

Le linee guida, illustrate nel presente documento, si sviluppano in piena coerenza con la normativa europea, nazionale e regionale volte alla riduzione dell'uso dell'automobile privata negli spostamenti casa-scuola e ritorno. Queste normative vanno integrate con la normativa relativa allo sviluppo delle competenze educative, alla promozione della salute e alla qualità e vivibilità urbana.

Di seguito si dà restituzione della normativa vigente relativa alla mobilità sostenibile in un quadro generale che vede una crescente sensibilità alle tematiche della sostenibilità anche se il cambiamento dei comportamenti non sta andando di pari passo.

Normativa europea

Il riferimento più recente è la *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro*, la comunicazione della Commissione pubblicata nel dicembre 2020 identifica fra gli obiettivi la sfida più importante che il settore dei trasporti si trova ad affrontare cioè quella di ridurre in modo significativo le sue emissioni e diventare più sostenibile ma anche modificare l'attuale mentalità fatta di piccoli cambiamenti in favore di una trasformazione radicale. Gli scenari alla base della strategia, comuni a quelli che sostengono il piano per l'obiettivo climatico 2030, dimostrano che, con il giusto livello di ambizione, la combinazione di misure politiche definite in questa strategia può portare a una riduzione del 90% delle emissioni del settore dei trasporti entro il 2050. Nel 2002 la Direzione Generale dell'Ambiente della Commissione Europea aveva già pubblicato un documento informativo "Eppure i bambini si muovono" volto a stimolare le Amministrazioni e le comunità scolastiche a collaborare per la realizzazione del "Programma Mobilità Bambini Ammessi" contenuto all'interno dello stesso documento

A questo si aggiunga che, per accrescere la collaborazione politica e gli scambi tra gli Stati membri dell'Unione europea (UE) in materia di istruzione e formazione a favore della transizione verde, nel 2021 la Commissione europea intende:

- **presentare** una proposta di raccomandazione del Consiglio sull'educazione alla sostenibilità ambientale
- **sviluppare** un quadro europeo delle competenze in materia di cambiamenti climatici e sviluppo sostenibile.

Sia la raccomandazione che il nuovo quadro puntano a sostenere gli Stati membri dell'UE nei loro sforzi volti a:

- **conferire** agli studenti ed educatori le conoscenze, competenze e mentalità necessarie per vivere, lavorare e operare in un'ottica di sostenibilità ambientale

- **indurre** gli istituti di istruzione e formazione a integrare la sostenibilità nell'insegnamento e nell'apprendimento e in tutti gli aspetti delle loro attività
- **integrare** l'educazione alla sostenibilità ambientale in tutto il sistema di istruzione e formazione.

Normativa nazionale

È stato firmato il 4 agosto 2021 il decreto direttoriale congiunto MITE – MIMS – Ministero della Transizione Ecologica e Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, con cui sono state adottate le “Linee guida per la redazione e l'implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)” in attuazione del Decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 179 del 12 maggio 2021 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, Serie Generale n.124 del 26 maggio 2021. Tale decreto contiene i riferimenti relativi alla figura del mobility manager scolastico e allo sviluppo dei piani degli spostamenti casa-scuola.

In Italia la Legge nr. 120/2020 decreto semplificazione, in vigore dal 15 settembre 2020, ha inoltre introdotto alcune novità per il codice della strada tra cui le strade scolastiche.

In relazione agli obiettivi e agli indirizzi della Commissione Europea, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con Legge 144/1999, ha istituito il Piano Nazionale sulla Sicurezza Stradale. Nello scorso PNSS Orizzonte 2020, tra gli obiettivi e le misure individuate per ridurre l'incidentalità, era stato stabilito un ulteriore principio guida per i bambini. Il Piano adotta, infatti, la vision di lungo termine “Sulla strada: nessun bambino deve morire”.

Si consideri inoltre la Legge nazionale 2/2018, Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica. (18G00013) (GU Serie Generale n.25 del 31-01-2018).

La Legge 28 dicembre 2015, n. 221 “Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy” che contiene l'istituzione della figura del mobility manager scolastico.

DGR Delibera Num. 1379 del 25/09/2017 per la promozione dell'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole. protocollo d'intesa con ufficio scolastico regionale anni 2018-2021.

Decreto 4 agosto 2017 del Ministero Infrastrutture e trasporti (pdf, 4.16 MB) - Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257.

A questi vanno aggiunti i riferimenti normativi relativi agli ambiti educativi ed in particolare la Legge 92/2019, pubblicata il 21 agosto sulla Gazzetta ufficiale, che ha introdotto, nel primo e secondo ciclo di istruzione, l'insegnamento dell'educazione civica che comprende anche l'educazione ambientale.

L'art 229 comma 4 del Decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34 convertito con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n. 77 prevede che le imprese e le pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città Metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare entro il 31 dicembre di ogni anno, un Piano di spostamento Casa-Lavoro (PSCL) del proprio personale dipendente.

Individuando il mobility manager con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Il Decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibile n. 179 del 12 maggio 2021, definisce le modalità attuative delle disposizioni di cui all'articolo 229 definendo le figure e i requisiti dei mobility manager

aziendali e dei mobility manager d'area e indicando sommariamente i contenuti, le finalità e le modalità di adozione e aggiornamento del "Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro".

In data del 3 agosto 2022 – il Governo ha approvato il Decreto Infrastrutture e mobilità sostenibili, tenendo conto del piano "Rigenerazione Scuola" di cui all'articolo 10, comma 3, del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 196, sono adottate specifiche linee guida per l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado del mobility manager scolastico finalizzate alla promozione della funzione educativa della scuola e dello sviluppo sostenibile.

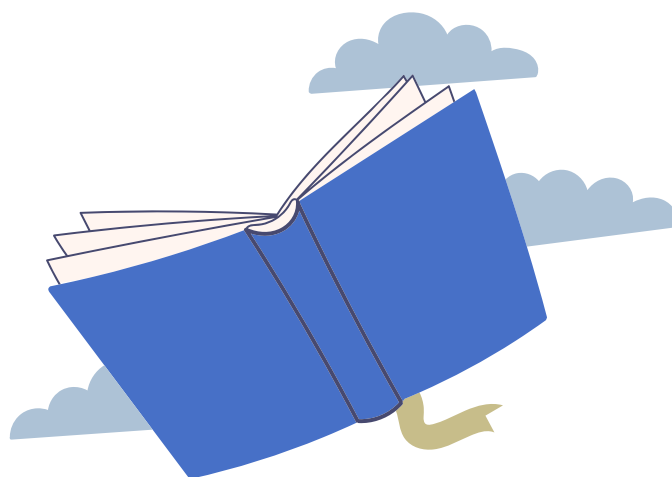
Normativa regionale

Uno degli strumenti recenti per affrontare queste tematiche nel periodo del Covid 19, sono le "Proposte per la mobilità scolastica sostenibile post Covid 19" realizzate dalla Rete RES dell'Emilia-Romagna.

Si segnalano inoltre le **Linee guida** per la ciclabilità, redatte nel maggio 2019 dalla Regione Emilia-Romagna. (bit.ly/linee_guida_ER).

Si consideri inoltre:

- il PAIR - Piano aria integrato regionale
- Strategia unitaria di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici
- Legge regionale 5 giugno 2017, n. 10 - Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità.
- Delibera Giunta Regionale n. 691 del 06/05/2019 - Approvazione delle "Linee guida per il sistema regionale di ciclabilità (di cui alla Legge regionale n. 10/2017 e s.m.i.) in coordinamento con le finalità del progetto Life integrato Prepair"





ANTARTIDE
Centro Studi e Comunicazione Ambientale

DIATESI