

piano della mobilità casa-scuola di reggio emilia



01

PIANO DELLA MOBILITÀ CASA-SCUOLA DI REGGIO EMILIA

PROMOSSA DA

COMUNE
DI REGGIO EMILIA

*Assessorato alle Politiche
per la Sostenibilità*

Carlotta Bonvicini
assessora

*Servizio Reti - Infrastrutture,
Mobilità*

David Zilioli
dirigente

Sara Cavazzoni
Laura Degl'Incerti Tocci
Alberto Merigo
funzionari tecnici

NELL'AMBITO DI

PROGETTO INTERREG EUROPE
SCHOOL CHANCE

COORDINAMENTO
PIANO DELLA MOBILITÀ
CASA-SCUOLA

Sara Cavazzoni
Laura Degl'Incerti Tocci
Alberto Merigo
*Servizio Reti - Infrastrutture,
Mobilità*

SVILUPPO
DEL PIANO DELLA MOBILITÀ
CASA-SCUOLA
Elena Farnè
*consulenza per l'analisi di piani,
progetti e buone pratiche,
la gestione di incontri partecipativi
e lo sviluppo e la progettazione
delle azioni del piano*

ELABORAZIONE DATI
QUESTIONARI
SWG Trieste
Roberto Ciccone
Rado Fonda
Alida Spurio

ELABORAZIONI
LINEE GUIDA
VISIBILITÀ DELLA SCUOLA

Elena Farnè
Riccardo Tagliaferri

FOTOGRAFIE
INCONTRI
Luka Bertani

FOTOGRAFIE PROGETTI
E BUONE PRATICHE
Comune di Reggio Emilia
Partner progetto School Chance

IDENTITÀ VISIVA
Elena Farnè

STAMPE
Eurocopia Modena

*Questo progetto è stato
finanziato con il supporto del
Programma Interreg Europe
2014-2020 e con i fondi FESR.
La responsabilità per il contenuto
è degli autori.*

*Il documento non riflette
necessariamente il parere
dell'Unione Europea. Né il
Programma Interreg Europe
né l'Unione Europea sono
responsabili per l'uso che può
essere fatto delle informazioni in
essa contenute.*

*Il presente documento è un
prodotto non commerciale. Esso
può essere liberamente distribuito
a condizione di citare il progetto,
gli autori e il contributo del
Programma Interreg Europe.*

indice

4	INTRODUZIONE
15	PIANI E PROGRAMMI REGIONALI/LOCALI SULLA MOBILITÀ CASA-SCUOLA
16	prit dell'emilia-romagna
18	por-fesr dell'emilia-romagna
19	pair dell'emilia-romagna
20	piano infeas dell'emilia-romagna
21	pums di reggio emilia
23	biciplan di reggio emilia
25	AZIONI SULLA MOBILITÀ CASA-SCUOLA REALIZZATE DAL COMUNE DI REGGIO EMILIA E BUONE PRATICHE
26	il manifesto
29	il mobility manager scolastico
32	bicibus e pedibus
36	le strade scolastiche
42	laboratori sulla mobilità e uscite didattiche
44	primi passi
46	tatuaggi urbani
48	giochi urbani e competizioni
52	pleasant walking, fine cycling
55	cycling may
59	AZIONI DEL PIANO SULLA MOBILITÀ CASA-SCUOLA DI REGGIO EMILIA
60	il manifesto 2.0 per la mobilità casa-scuola
66	il mobility manager scolastico e la nuova rete
70	la visibilità delle scuole
82	abaco dei materiali e degli interventi per l'ingresso scolastico e gli spazi pubblici stradali
96	il mese della mobilità attiva e collettiva
102	comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie
108	altre azioni sulla mobilità casa-scuola bicibus e pedibus, strade scolastiche, laboratori sulla mobilità e uscite didattiche, primi passi, tatuaggi urbani, giochi urbani e competizioni
111	PIANO DI MONITORAGGIO
112	misurare l'efficacia del piano, auto-valutare l'azione delle scuole sulla mobilità attiva

introduzione

per il futuro della mobilità casa-scuola a reggio emilia

L'Amministrazione Comunale di Reggio Emilia investe da tempo risorse ed energie per promuovere politiche a favore di una mobilità casa-scuola sicura, sostenibile e autonoma, attraverso un approccio interdisciplinare che affronta in modo armonico questioni di sicurezza stradale, sostenibilità ambientale, salute e sviluppo dei bambini, coordinando il disegno dello spazio pubblico con azioni di educazione e di gestione della domanda di mobilità.

In questa direzione è centrale il 'Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola', un accordo strategico per coinvolgere diversi soggetti reggiani in un piano condiviso di progettazione e per sviluppare insieme linee di azione, progetti e impegni comuni. Elemento fondamentale di questa attività è la figura del Mobility Manager Scolastico, un insegnante formato e motivato che in ogni Istituto operi su questi temi, facendo da tramite tra scuola, Comune e famiglie.

Dopo 10 anni dalla pubblicazione del Manifesto, con il Piano della Mobilità casa-scuola, il Comune di Reggio Emilia intende rinnovare l'impegno per diffondere la cultura della mobilità - sicura, sostenibile e autonoma - per far sì che l'andare a scuola a piedi o in bicicletta con gli amici non sia un'esperienza episodica, ma diventi una prassi consolidata e in grado di incidere sui comportamenti di famiglie e genitori, verso comportamenti sempre più virtuosi.

Il Piano mira a rappresentare il punto di riferimento per la mobilità casa-scuola per le attuali e future politiche del Comune di Reggio Emilia. Partendo da una valutazione delle politiche finora attuate e dalla ampia rappresentazione visiva dei dati in queste pagine, nel Piano si delineano linee guida per interventi infrastrutturali, percorsi di informazione e sensibilizzazione sulla mobilità attiva, nonché attività in collaborazione anche con altre realtà del territorio regionale.

il progetto school chance

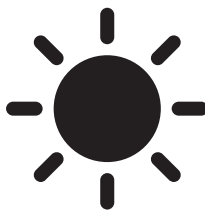
Il Piano è stato sviluppato nell'ambito di 'School Chance', un progetto europeo finanziato dal programma Interreg Europe promosso dalla Commissione Europea e che ha come principale obiettivo lo sviluppo di una strategia multidisciplinare sulla mobilità casa-scuola, di orientamento delle politiche locali e regionali. Durante tutto lo sviluppo del progetto School Chance, il Comune di Reggio Emilia è stato impegnato in attività di cooperazione e concertazione tra partner europei e stakeholder locali per scambiare buone pratiche e trovare nuove soluzioni sulla mobilità casa-scuola, per ridurre le emissioni di CO2, rendere le aree intorno alle scuole più sicure e meno inquinate e congestionate e contribuire al raggiungimento degli obiettivi di crescita sostenibile della strategia europea.

le attività di coinvolgimento e la redazione del piano

Il Piano della Mobilità casa-scuola è stato sviluppato a partire da diverse azioni e attività di coinvolgimento e confronto:

- una sessione di monitoraggio degli spostamenti casa-scuola (indicatore ECI6) realizzata nel 2019;
- un'attenta indagine di confronto tra i dati storici e recenti - del 2013, 2015 e 2017 e 2019 - sugli spostamenti casa-scuola;
- una serie di incontri semestrali con gli stakeholder locali finalizzati a valutare i progetti promossi dal Comune di Reggio Emilia in dieci anni di attività del 'Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola' e i progetti promossi

come vanno a scuola gli studenti quando è BEL TEMPO?



Le tabelle illustrano come cambia il mezzo di trasporto con il bel tempo e il cattivo tempo, nel confronto tra gli anni 2013, 2015, 2017, 2019.

	primaria				secondaria 1° grado				secondaria 2° grado		
	2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019	2017	2019	
piedi	25	26	28	28	24	25	28	28	8	8	
bicicletta	11	10	9	8	20	16	14	18	13	17	
trasporto pubblico	2	2	2	2	15	13	17	16	56	51	
scuolabus	3	3	3	2	4	3	4	3	2	2	
car pooling	7	6	3	4	4	9	3	4	1	2	
auto privata	45	47	54	56	26	30	33	30	15	15	
moto/scooter	0	0	1	0	0	0	0	1	6	5	
non risponde	6	7	0	0	6	5	1	0	0	0	/
totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	TOT

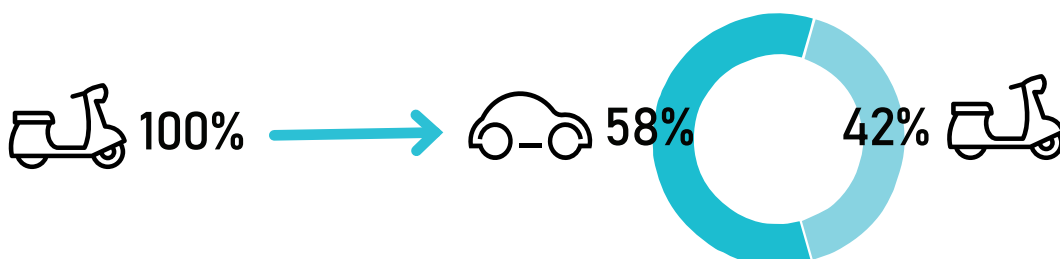
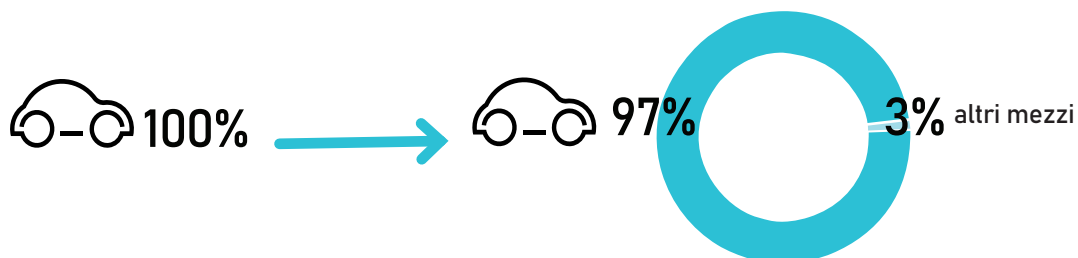
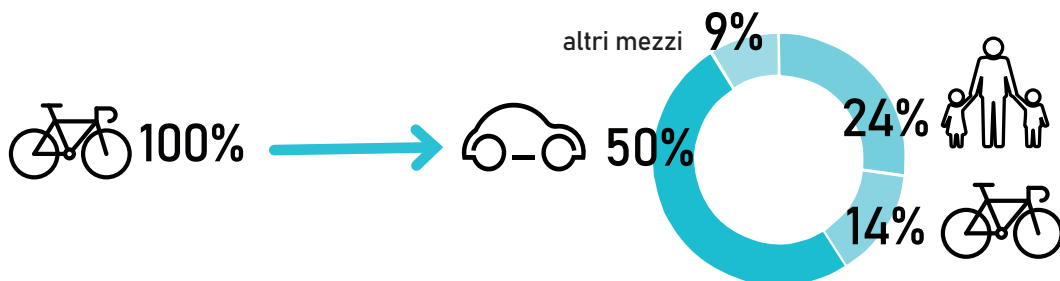
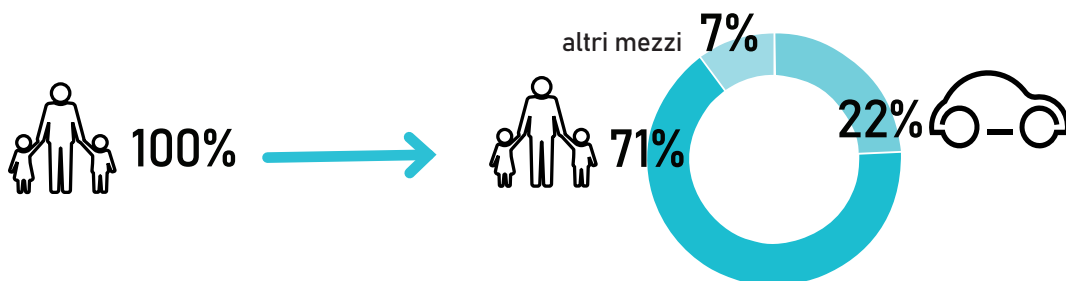
come vanno a scuola gli studenti quando è CATTIVO TEMPO?



	primaria				secondaria 1° grado				secondaria 2° grado		
	2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019	2017	2019	
piedi	20	22	22	22	24	21	23	23	8	9	
bicicletta	1	1	1	1	1	3	1	3	3	5	
trasporto pubblico	2	2	3	2	16	15	17	18	61	56	
scuolabus	3	3	3	2	5	3	4	4	2	2	
car pooling	11	8	4	4	8	11	5	6	3	2	
auto privata	59	59	66	66	41	44	49	44	22	25	
moto/scooter	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
non risponde	4	5	1	3	5	3	1	2	1	1	/
totale	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	TOT

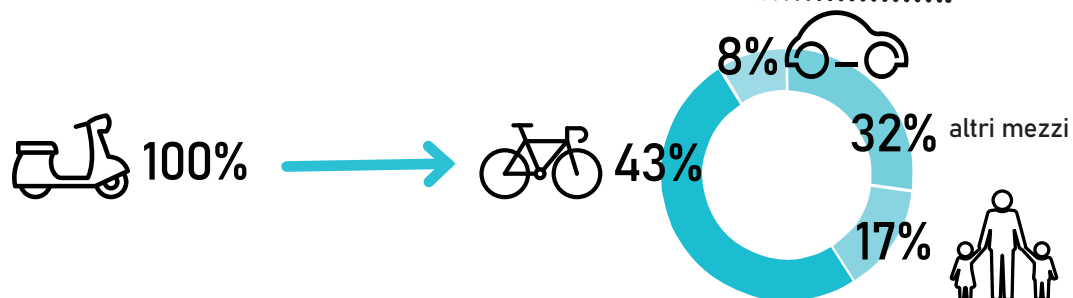
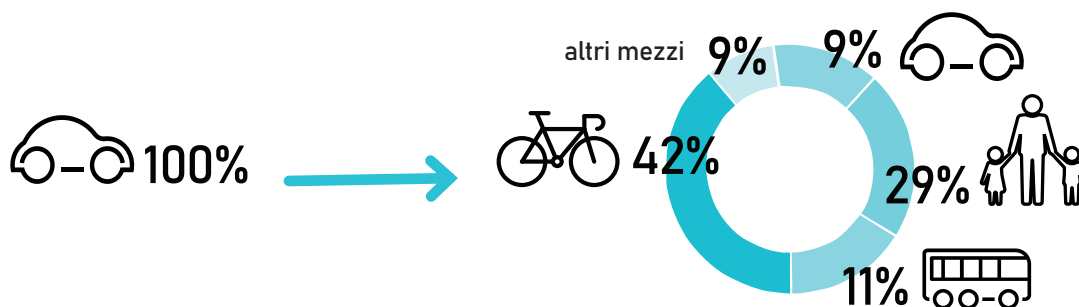
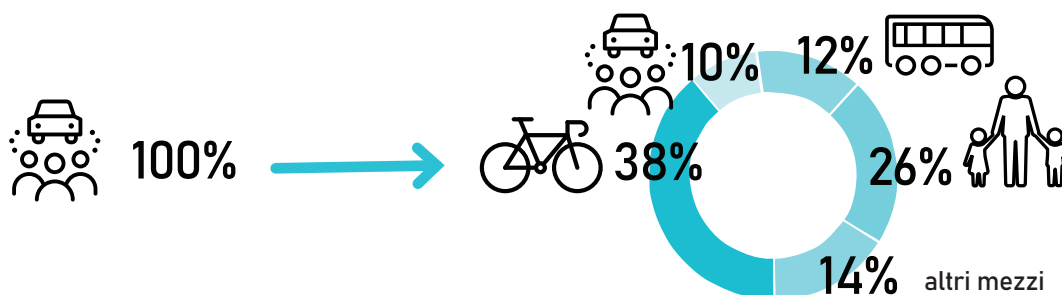
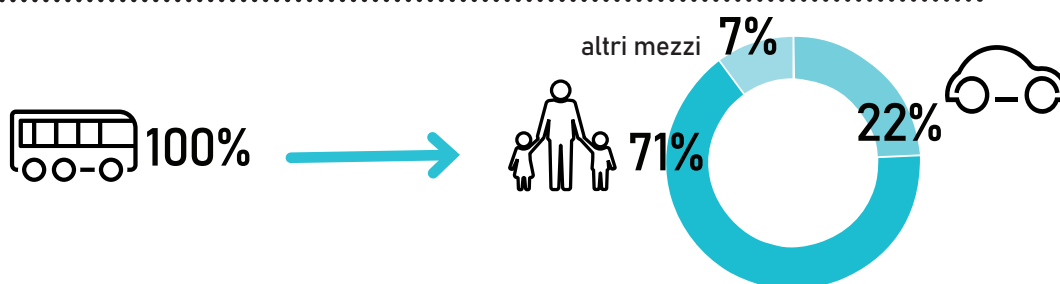
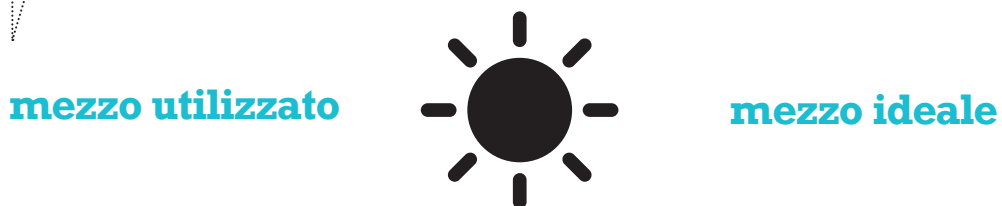
il CAMBIO DI MEZZO in base al meteo alle primarie

Dati 2019. I grafici illustrano come cambiano i comportamenti e i mezzi di trasporto in caso di cattivo tempo (colonna di destra), tra coloro che in condizioni di bel tempo vanno a scuola a piedi, in bicicletta, con l'auto privata e con la moto (colonna di sinistra).



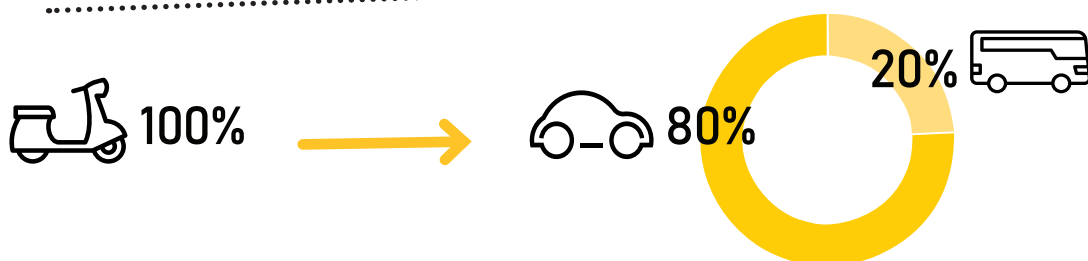
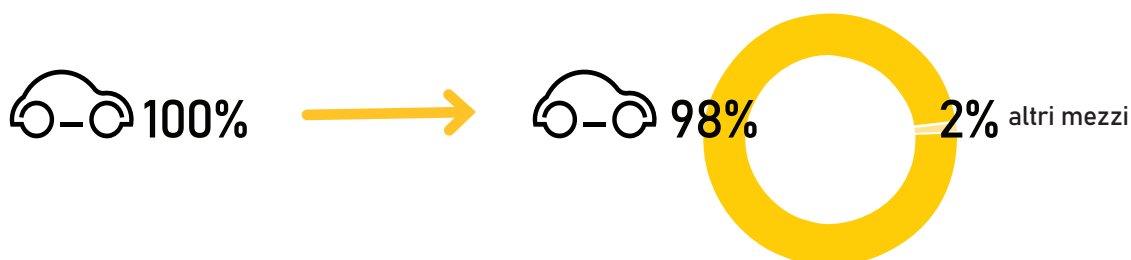
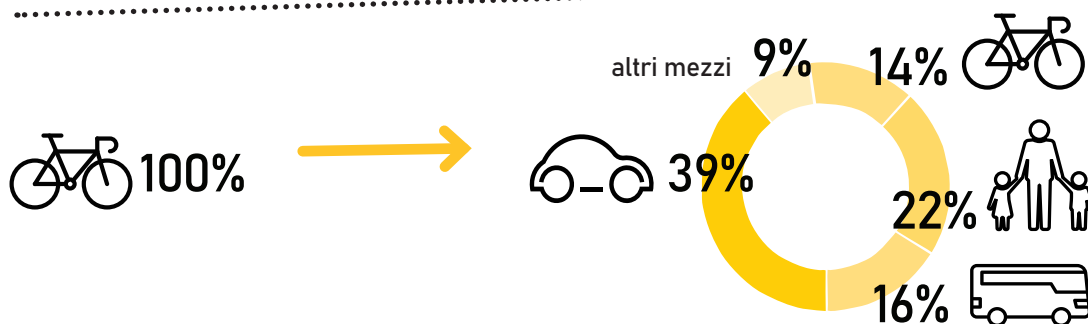
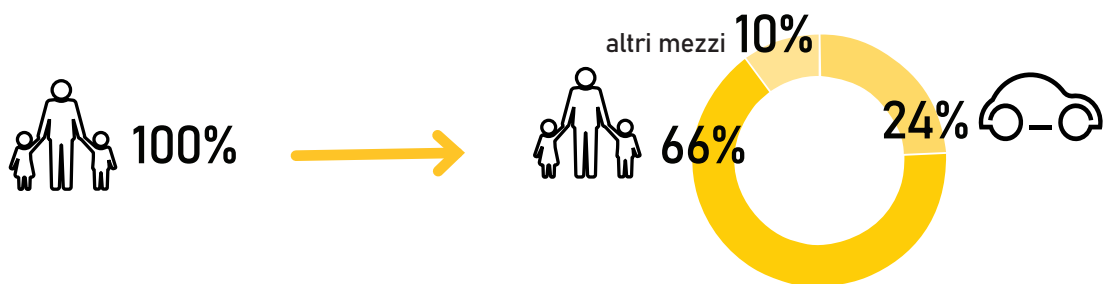
il MEZZO IDEALE alle primarie

Dati 2019. I grafici illustrano come cambierebbe il mezzo di trasporto in caso di possibilità di scelta alla scuola primaria.



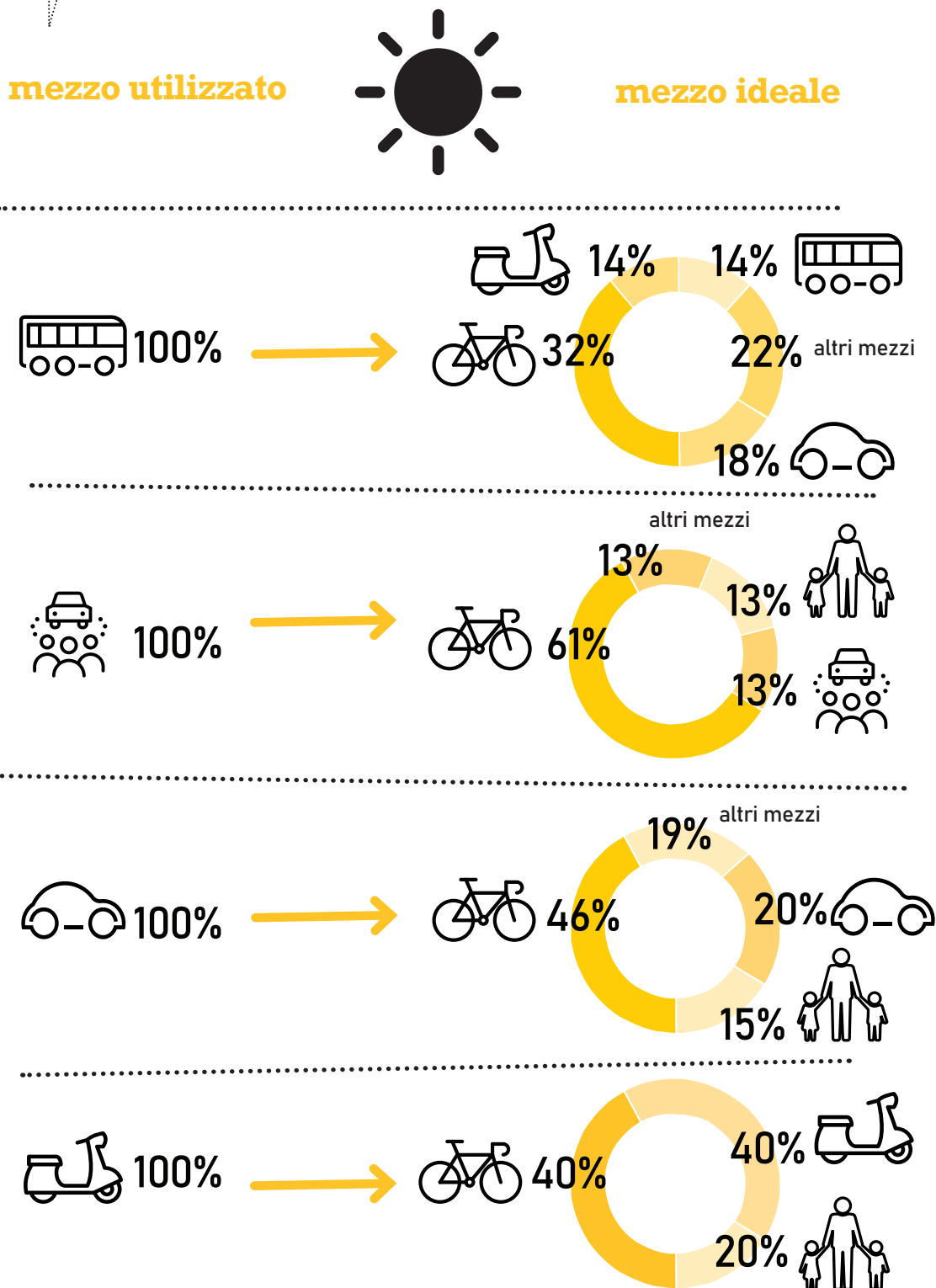
il CAMBIO DI MEZZO in base al meteo alle secondarie di 1° grado

Dati 2019. I grafici illustrano come cambiano i comportamenti e i mezzi di trasporto in caso di cattivo tempo (colonna di destra), tra coloro che in condizioni di bel tempo vanno a scuola a piedi, in bicicletta, con l'auto privata e con la moto (colonna di sinistra).



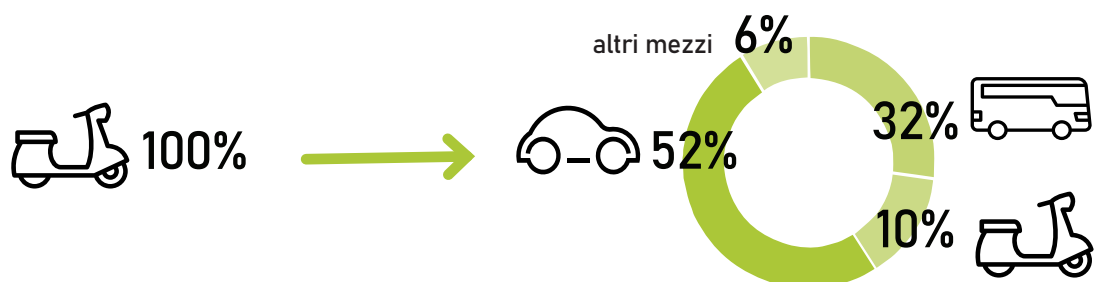
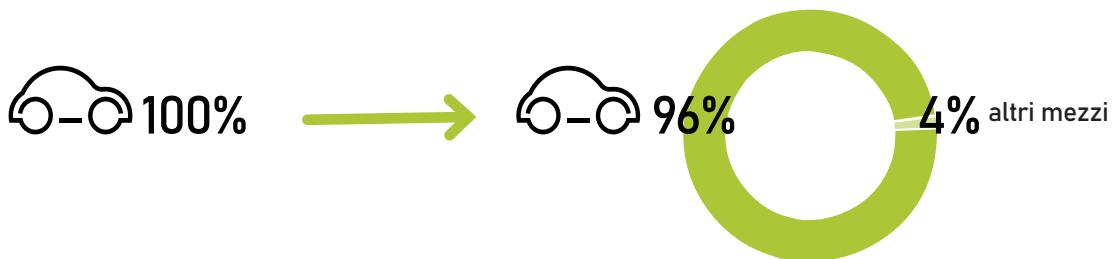
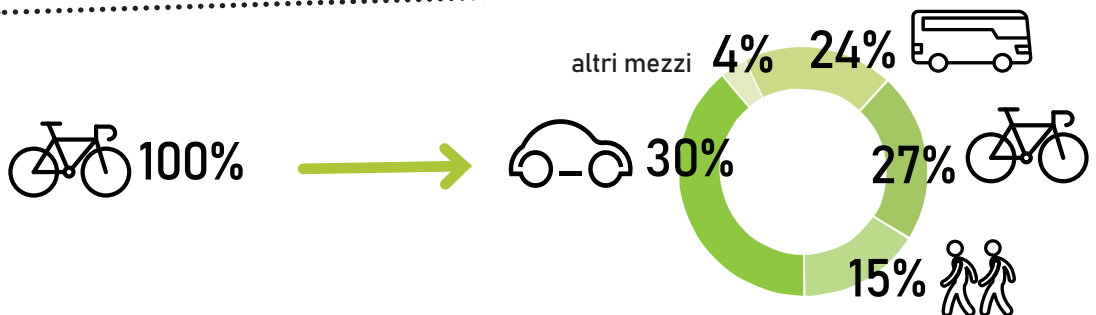
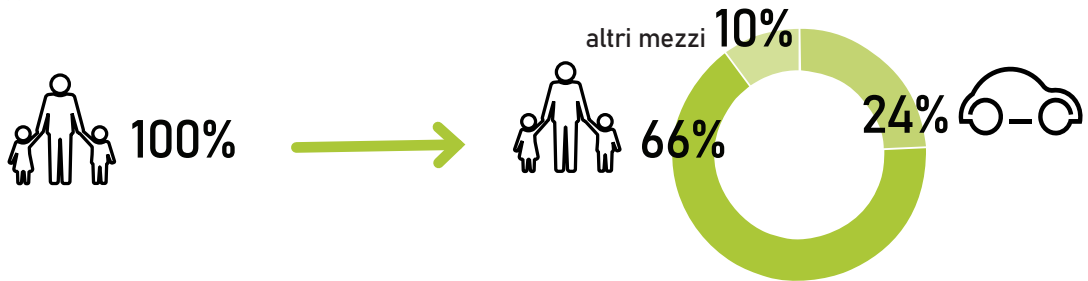
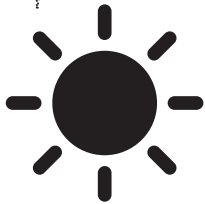
il MEZZO IDEALE alle secondarie di 1° grado

Dati 2019. I grafici illustrano come cambierebbe il mezzo di trasporto in caso di possibilità di scelta alla scuola secondaria di primo grado.



il CAMBIO DI MEZZO in base al meteo alle secondarie di 2° grado

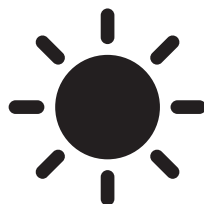
Dati 2019. I grafici illustrano come cambiano i comportamenti e i mezzi di trasporto in caso di cattivo tempo (colonna di destra), tra coloro che in condizioni di bel tempo vanno a scuola a piedi, in bicicletta, con l'auto privata e con la moto (colonna di sinistra).



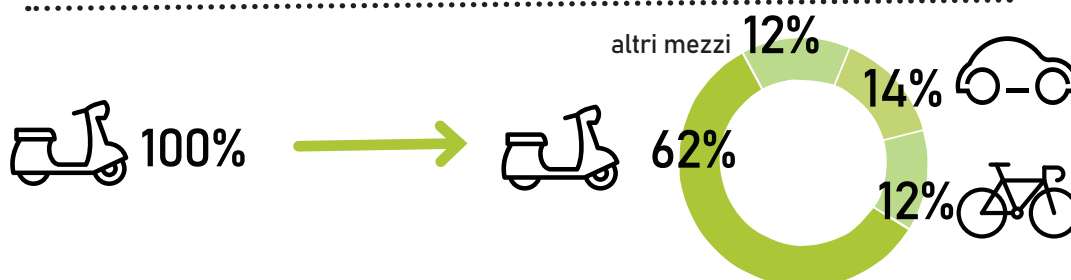
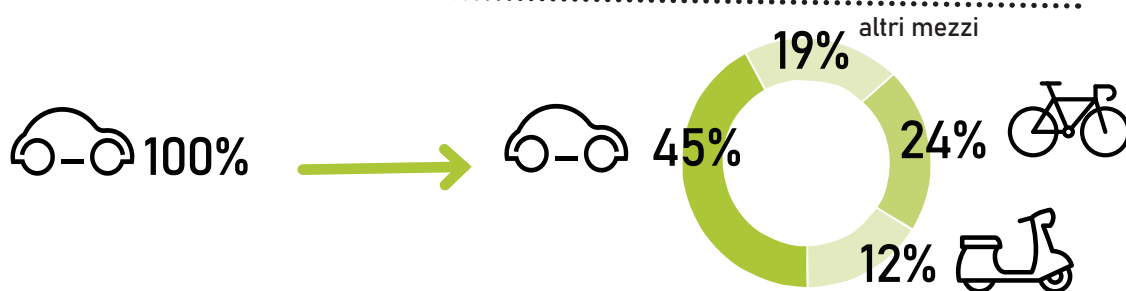
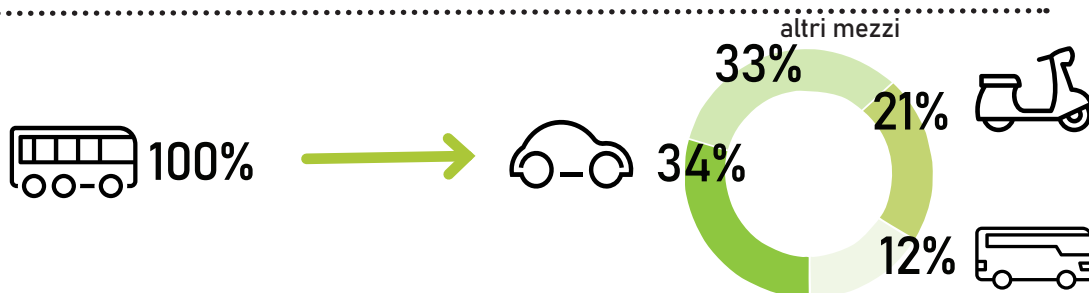
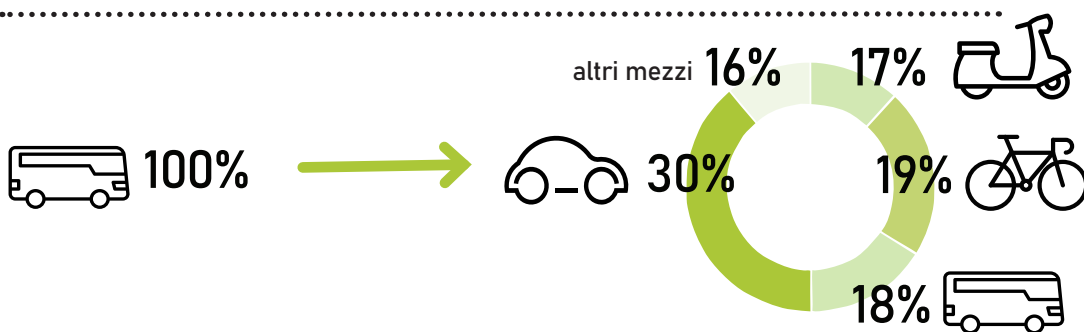
il MEZZO IDEALE alle secondarie di 2° grado

Dati 2019. I grafici illustrano come cambierebbe il mezzo di trasporto in caso di possibilità di scelta alla scuola secondaria di secondo grado.

mezzo utilizzato



mezzo ideale





da altri partner del Progetto School Chance. A questi incontri hanno partecipato i Mobility Manager Scolastici insieme ai rappresentanti di Regione Emilia-Romagna, Arpa Emilia-Romagna, Centri di Educazione alla Sostenibilità, Polizia locale, Tuttinbici - Associazione FIAB di Reggio Emilia, AUSL, Università di Modena e Reggio Emilia, Agenzia della Mobilità, Ufficio Scolastico Territoriale. Questa serie di attività ha permesso di verificare con gli attori locali la fattibilità delle azioni previste dal Piano e l'interesse a sperimentare a Reggio Emilia e in Emilia-Romagna misure sulla sicurezza e la visibilità della scuola connesse agli ingressi scolastici e campagne di comunicazione sulla mobilità attiva.

Dal confronto tra i dati e dalla lettura dei dati storici è stato poi possibile estrapolare i trend, nonché rilevare alcune tendenze sulla mobilità casa-scuola - illustrate in queste pagine e in tutto il Piano e dossier allegati - e che sono state messe a confronto con le opportunità di sviluppo del Piano.

Questi dati, in modo particolare sul mezzo utilizzato e sul mezzo ideale, sono particolarmente utili se si considerano anche gli effetti della pandemia e gli impatti della mobilità casa-scuola sulla mobilità urbana. Le scelte di famiglie e studenti giocheranno infatti un ruolo ancora più significativo nelle fasi della ripartenza post Covid-19, con la riapertura delle scuole, e il ripensamento del servizio del trasporto pubblico e della mobilità ciclabile urbana, anche a fronte della necessità di ridurre gli assembramenti e garantire la sicurezza.

i contenuti generali del piano

Il Piano della Mobilità casa-scuola è un dossier organizzato per capitoli:

1. un primo capitolo d'inquadramento degli strumenti di programmazione e pianificazione regionali e locali sulla mobilità attiva. Ogni strumento è illustrato attraverso una descrizione e una scheda di sintesi con le misure previste e le correlazioni col Piano;
2. un secondo capitolo di analisi delle principali azioni promosse dal Comune di Reggio Emilia attraverso il 'Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola' nei dieci anni di attività e le azioni promosse da alcuni partner del progetto School Chance da importare come buone pratiche. Ogni azione è illustrata attraverso una breve descrizione generale, una lettura critica in forma di analisi swot delle principali criticità e delle opportunità di sviluppo a livello locale, una tabella di sintesi delle priorità di orientamento e aggiornamento dell'azione;
3. un terzo capitolo con le azioni del Piano, che sono descritte attraverso un testo strutturato per finalità e obiettivi, azioni concrete di attuazione, attori da coinvolgere, risorse e tempi di attuazione, indicatori di impatto e monitoraggio. Le principali azioni del Piano riguardano l'aggiornamento del Manifesto 2.0 e delle azioni sulla mobilità casa-scuola, le linee guida per la riqualificazione degli ingressi scolastici e l'aumento dello spazio pubblico pedonale e ciclabile antistante le scuole e la messa in sicurezza, la promozione di campagne sulla mobilità attiva, la valorizzazione del Mobility Manager Scolastico;
4. un quarto capitolo sul monitoraggio del Piano, che potrebbe avvenire anche tramite un foglio di calcolo ad uso delle Scuole e dei Mobility Manager Scolastici con cui valutare il grado di mobilità attiva della scuola e pianificare le azioni per potenziarla.

Sono parte integrante del dossier 01 del Piano della Mobilità casa-scuola, i dossier che illustrano le sessioni di monitoraggio degli spostamenti:

- dossier 02: indagine scuole primarie 2019;
- dossier 03: indagine scuole secondarie di primo grado 2019;
- dossier 04: indagine scuole secondarie di secondo grado 2019;
- dossier 05: indagini sulle serie storiche 2013, 2015, 2017, 2019.

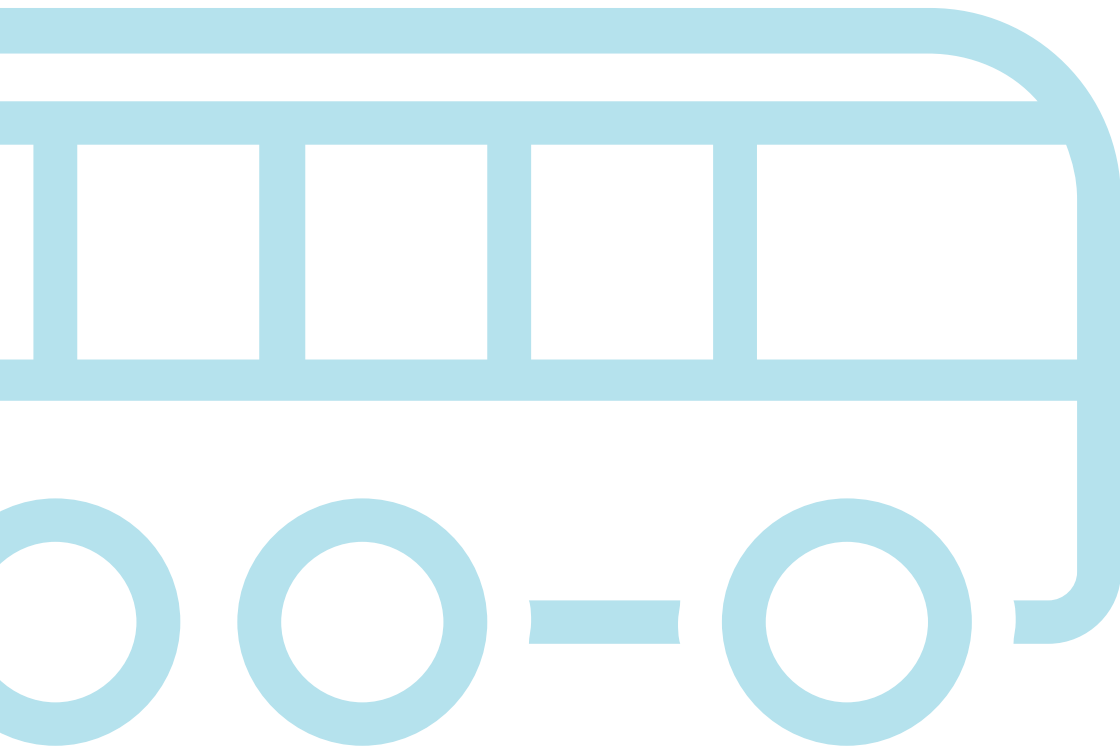


**piani e programmi
regionali/locali
e mobilità casa-scuola**

15

il prit dell'emilia-romagna

Il PRIT – il Piano Regionale Integrato dei Trasporti dell'Emilia-Romagna – è uno strumento di programmazione territoriale dei trasporti e costituisce il principale strumento di pianificazione della Regione per la mobilità regionale con un orizzonte temporale di cinque anni, al 2025. Il Piano contro-dedotto è nella fase del processo di approvazione. Anche grazie alle attività di visita e studio sviluppate nell'ambito del progetto School Chance – a cui hanno partecipato tra gli altri i funzionari della Regione Emilia-Romagna – il PRIT ha recepito e introdotto il tema, tanto che oggi dedica alla mobilità attiva e alle azioni di mobility management un capitolo delle proprie azioni, perseguendo l'obiettivo di incrementare gli spostamenti sostenibili, con grande attenzione alla ciclabilità, alla qualità e messa in sicurezza delle infrastrutture, all'alleggerimento del traffico nelle zone centrali della città.



azione del prit	cosa prevede?	in quali azioni può/potrebbe incidere?
Azione 7.3 - Il sistema regionale della mobilità ciclistica	Promuove all'interno dell'ambito urbano, l'individuazione e la realizzazione della rete ciclabile, in accordo con i piani locali di mobilità, con verifica e messa in sicurezza dei punti più critici e degli attraversamenti ciclopedonali, favorendo la continuità dei tracciati e la riconoscibilità	Azione 3 - La visibilità delle scuole ↳ Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile
Azione 7.4.1 - Promozione di servizi di mobilità condivisa	Promuove l'utilizzo dei sistemi di mobilità condivisa, tradizionali ed innovativi, (applicazioni, piattaforme, cloud), al fine di favorire l'offerta di servizi flessibili e personalizzabili o di pacchetti integrati di mobilità. I servizi vanno valutati al fine di verificarne la sostenibilità complessiva e il livello di integrabilità nel sistema della mobilità. Le misure non devono portare ad un aumento del traffico privato.	Azione 4 - Il mese della mobilità attiva e collettiva ↳ Supporto alla realizzazione di strumenti informatici Azione 5 - Comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie ↳ Supporto alla realizzazione di strumenti informatici Azione 1 - Il Manifesto 2.0 ↳ Potenziamento progetti Car-Pooling, BiciBus, PediBus
Azione 7.4.2 - Azioni di mobility management	<p>Promuove il Mobility manager scolastico (buone pratiche BiciBus, PediBus e Infrastrutture a rete nei tratti casa-scuola e ritorno / Interventi di moderazione di traffico e messa in sicurezza / Uso condiviso degli spazi attorno alle scuole)</p> <p>Favorisce lo scambio di esperienze e la condivisione di strumenti e servizi, privilegiando investimenti incisivi su progetti di mobilità che favoriscano l'uso dei mezzi pubblici e della mobilità attiva e la riduzione dell'auto privata (Accordi tariffari coi gestori del TPL / Navette condivise / Reti car sharing o car pooling)</p> <p>Promuove la redazione di un Piano d'Azione Regionale per la promozione di politiche di mobility management, da effettuarsi entro due anni dalla approvazione del PRIT e con cui implementare una piattaforma regionale per il car pooling</p>	<p>Azione 3 - La visibilità delle scuole ↳ Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile</p> <p>Azione 5 - Comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie ↳ Maggiore accesso ai mezzi pubblici per andare a scuola</p> <p>Azione 2 - Il Mobility Manager Scolastico e la nuova rete ↳ Potenziamento della figura del docente esperto di mobilità a livello regionale e risorse dedicate attraverso il Piano d'Azione regionale sul mobility management</p> <p>Azione 1 - Il Manifesto 2.0 ↳ Sviluppo del Manifesto 2.0 attraverso il Piano d'Azione regionale sul mobility management</p>
Azione 7.4.3- Misure di regolamentazione degli accessi urbani e della sosta	Promuove analisi e azioni per la realizzazione o riqualificazione di aree pedonali in particolare all'interno dei centri storici o in zone soggette a rigenerazione urbana	Azione 3 - La visibilità delle scuole ↳ Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile
Azione 7.4.8 - Azioni per l'accessibilità	Promuove la conoscenza di pratiche ed esperienze efficaci sull'accessibilità per tutti e stabilisce criteri per l'erogazione di specifici incentivi economici	Azione 3 - La visibilità delle scuole ↳ Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile
Azione 7.5 - Partecipazione ed educazione alla sostenibilità	<p>Promozione, Organizzazione e Sviluppo delle Attività di Informazione ed Educazione alla Sostenibilità attraverso il sistema di ARPAE, INFEAS e dei CEAS, con una dedica specifica alle azioni sulla sostenibilità e la mobilità sostenibile</p> <p>Promozione di tavoli permanenti di livello regionale, a cui sono chiamati a partecipare cittadini e associazioni, soggetti pubblici e privati, con la funzione di valutare e proporre azioni condivise nell'ambito di specifiche tematiche</p> <p>Promozione di Progetti di Sistema sui percorsi casa-scuola che dovranno prevedere anche la realizzazione di una piattaforma di monitoraggio regionale in grado di registrare le modalità di spostamento e di fungere da base per le azioni dei Mobility Manager dei Comuni e scolasti</p>	<p>Azione 4 - Il mese della mobilità attiva e collettiva ↳ Finanziamento e Co-progettazione della campagna e promozione sul territorio ↳ Finanziamento e Co-progettazione della piattaforma per il monitoraggio degli spostamenti</p> <p>Azione 5 - Comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie ↳ Co-progettazione della campagna e promozione sul territorio</p>
Azione 7.6 - Promozione della mobilità attiva	Promuove la realizzazione di campagne di comunicazione e/o informazione sulla mobilità sostenibile sviluppando progetti di educazione mirati e sistemi premianti per i cittadini più virtuosi	Azione 4 - Il mese della mobilità attiva e collettiva ↳ Finanziamento e Co-progettazione della campagna e promozione sul territorio

il por-fesr dell'emilia-romagna

Il POR-FESR è il documento di programmazione che definisce le risorse sulla mobilità sostenibile assegnate alla Regione dal Fondo di sviluppo regionale. Attualmente, siamo alla fine della programmazione dei fondi del POR-FESR 2014-2020 e quindi non è possibile cambiare la struttura del programma. Per queste ragioni il Comune di Reggio Emilia ha dato avvio ad un confronto a livello regionale sui temi della mobilità casa-scuola su più livelli. Grazie ad un primo confronto con gli Uffici regionali che si occupano della programmazione dei fondi non si esclude di poter recuperare parte delle risorse residue del fondo per la realizzazione di percorsi ciclabili e zone 30.

Rispetto alla nuova programmazione europea del FESR 2021-2027 sono previsti 5 obiettivi strategici.

- *Smart Europe* per la promozione di una trasformazione economica innovativa e intelligente;
- *Green Europe* per un'Europa più verde e a basse emissioni di carbonio, con investimenti nell'adattamento ai cambiamenti climatici e alla gestione dei rischi;
- *Connected Europe* per il rafforzamento della mobilità;
- *Social Europe* attraverso l'attuazione del pilastro europeo dei diritti sociali;
- *Citizens Europe* attraverso la promozione dello sviluppo sostenibile e integrato delle zone urbane

Nei primi 3 rientrano le politiche per la mobilità. La quota maggiore degli investimenti del Fondo di sviluppo regionale e del Fondo di coesione sarà dedicata ai primi due obiettivi, *Smart Europe* e *Green Europe*. Nell'asse *Green Europe* – per l'attuazione dell'Accordo di Parigi – rientrano le politiche sulla mobilità, con azioni di pianificazione per la resilienza dei centri urbani e per la riduzione delle emissioni. Questo obiettivo è strategico perché imporrà la messa a sistema di azioni ambientali insieme a quelle per la mobilità.

obiettivi strategici del fesr	cosa prevede?
Obiettivo 1	Europa più intelligente (innovazione, digitalizzazione dell'attività economica e delle PA, trasformazione dell'economia, sostegno alle piccole e medie imprese)
Obiettivo 2	Europa più verde e priva di emissioni di CO2 (progetti e finanziamenti per l'attuazione dell'accordo sul clima di Parigi)
Obiettivo 3	Europa più connessa (reti di trasporto e reti digitali strategiche)



il pair dell'emilia-romagna

Il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020) è il piano che si pone l'obiettivo di ridurre le emissioni degli inquinanti più critici (PM10, biossido di azoto e ozono) nel territorio regionale attraverso una serie di provvedimenti che consentono il risanamento della qualità dell'aria e di rientrare nei valori limite fissati dalla direttiva europea 2008/50/CE e dal decreto legislativo che la recepisce (Dlgs 155/2010).

Il PAIR 2020 è sviluppato con un approccio multi-obiettivo per l'integrazione di più politiche settoriali, mettendo in atto azioni strutturali che portino il bacino padano ad avere meno traffico e più aree verdi, più ciclabili, più spazi pedonali nelle città, più risorse per il trasporto pubblico. Il Piano prevede 94 azioni, da realizzare con un investimento di 300 milioni di euro fino al 2020. La maggior parte delle azioni PAIR sono state finanziate con il FESR 2014-2020. Andrà verificata disponibilità finanziaria nella futura programmazione.

azione del pair	cosa prevede?	in quali azioni può/potrebbe incidere?
Azioni A - Pianificazione/ Riduzione dei flussi di traffico nel centro abitato	Ampliamento delle aree pedonali ad un'estensione pari almeno al 20% dell'area del centro storico dei Comuni con popolazione superiore ai 30.000 abitanti	Azione 3 - La visibilità della scuola → Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile
Azioni A - Pianificazione / Ampliamento dei percorsi ciclabili	Realizzazione di una rete capillare, armonica, sicura su tutto il centro urbano, con una rete di qualità e interconnessa a differenti sistemi di trasporto Manutenzione della rete esistente	Azione 1 - Il Manifesto 2.0 → Sviluppo del Manifesto 2.0 - Potenziamento dei progetti esistenti
Azioni B - Trasporti / Politiche di mobility management	Promozione di accordi che prevedono l'attivazione di PediBus e/o BiciBus per gli spostamenti casa scuola e adozione di misure di allontanamento degli autoveicoli dalle zone limitrofe alle scuole (ZTL, aree pedonali o zone 30) Promozione del car pooling Promozione degli accordi aziendali per ottimizzare gli spostamenti casa/lavoro dei dipendenti (mobility manager d'area) Promozione del telelavoro per ridurre le necessità di spostamento	Azione 3 - La visibilità delle scuole → Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile Azione 4 - Il mese della mobilità attiva e collettiva → Supporto alla realizzazione di BiciBus, PediBus Azione 5 - Comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie → Supporto alla realizzazione di BiciBus, PediBus Azione 2 - Il Mobility Manager Scolastico e la nuova rete → Risorse per il potenziamento della figura del docente esperto di mobilità Azione 1 - Il Manifesto 2.0 → Risorse per lo sviluppo del Manifesto 2.0 e il potenziamento dei progetti esistenti

il piano infeas dell'emilia-romagna

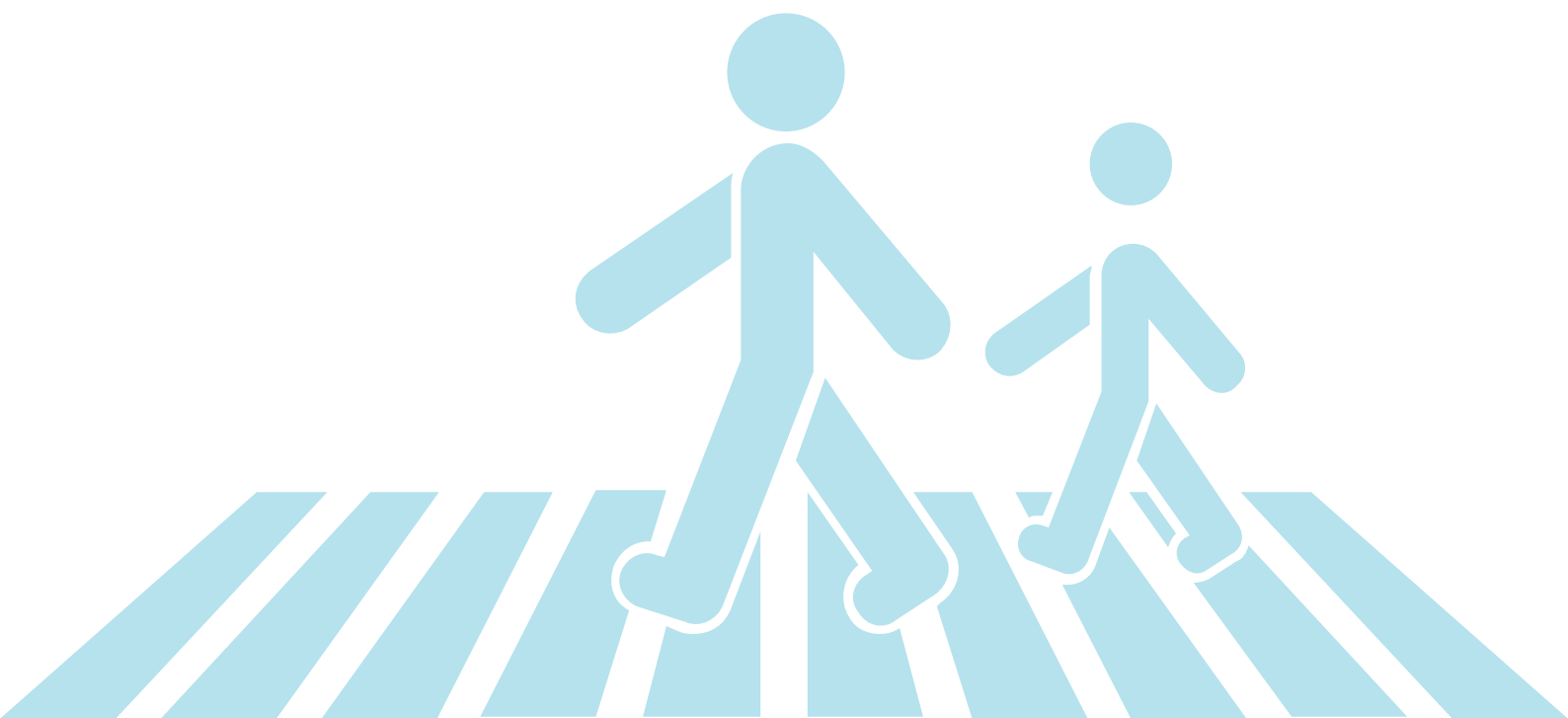
L'Assemblea legislativa Regione Emilia-Romagna ha approvato il Piano Infeas 2020-2022 dei fondi legati alla rete dei Centri di Educazione alla Sostenibilità.

Il Piano - coordinato dall'Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna - finanzia l'educazione alla sostenibilità per l'attuazione dell'Agenda2030, da realizzarsi in collaborazione con la Rete dei Centri di Educazione alla Sostenibilità sul territorio.

Nel prossimo triennio saranno sviluppate cinque linee di azione, tra cui ambiente e benessere, resilienza e sostenibilità urbana, in cui rientrano le politiche per la mobilità e per la qualità urbana, con azioni mirate all'educazione su questi temi e sul clima, con modalità di ingaggio attraverso giochi e competizioni.

Grazie alle attività di incontro e approfondimento tra il Comune di Reggio Emilia, Regione Emilia-Romagna e Arpae e ai workshop rivolti agli attori del *local stakeholders group* del progetto School Chance, nell'ambito dell'attuazione del Piano Infeas 2020-2022 si avvierà una sperimentazione sull'Azione 2 - IL MESE DELLA MOBILITÀ ATTIVA E COLLETTIVA - in sinergia con le progettualità già avviate con la Rete Regionale dei Centri di Educazione alla Sostenibilità.

azione del piano infeas	cosa prevede?	in quali azioni può/potrebbe incidere?
Azione 3.3 - Ambiente e benessere	Dare continuità al gioco/competizione Siamo nati per camminare Sviluppare il progetto CEAS in movimento nell'ambito del Piano regionale integrato dei trasporti, del Piano regionale per la qualità dell'aria, del Piano per la salute	Azione 4 - Il mese della mobilità attiva e collettiva → Sviluppo della campagna sul territorio regionale



il pums di reggio emilia

Il PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Reggio Emilia – è uno strumento che sviluppa un insieme di progetti sulla mobilità sostenibile con un orizzonte temporale di dieci anni, al 2030. La città di Reggio Emilia ha avviato il processo di revisione del PUMS.

Il PUMS sviluppa politiche e azioni per il miglioramento della fruibilità e dell'accessibilità del centro storico e dei luoghi generatori di traffico, per l'incremento della qualità urbana e della sicurezza stradale e per la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico. Il PUMS agisce perseguendo politiche e azioni che siano in grado di incrementare spostamenti sostenibili, con misure dedicate alla ciclabilità, alla messa in sicurezza delle infrastrutture, alla riduzione del traffico nel centro storico. Il gruppo di lavoro del piano della mobilità casa-scuola fa parte del gruppo di lavoro del PUMS e ha contemporaneamente lavorato su entrambi i piani e sul progetto School Chance. Pertanto le politiche del futuro PUMS considerano la mobilità casa-scuola come un'azione strategica e tutte le azioni del Piano della mobilità casa-scuola trovano riscontro sulle linee di azione del PUMS.

azione del pums	cosa prevede?	in quali azioni può/potrebbe incidere?
Azione 1 - Più vivibilità e sicurezza per la città	Introduce modalità di intervento incisive e riconoscibili per rendere le aree urbane più sicure, vivibili e di maggiore qualità con l'attuazione della Città 30 (7 chilometri quadrati di zona 30 km/h)	Azione 3 – La visibilità delle scuole → Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile
Azione 3 - Trasporto pubblico: una rete integrata più sostenibile ed efficiente	Riprogetta il sistema del Tpl, attraverso il rafforzamento del sistema intermodale pubblico (Minibù, parcheggi scambiatori, incremento mezzi elettrici) per un accesso al centro storico e ai principali attrattori Crea una rete portante di trasporto pubblico ad alta capacità (tramvia) in grado di connettere i principali poli (stazioni, aree industriali e residenziali) e di raggiungere più facilmente il centro storico	Azione 4 – Il mese della mobilità attiva e collettiva → Maggiore accesso ai mezzi pubblici per andare a scuola Azione 5 – Comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie → Maggiore accesso ai mezzi pubblici per andare a scuola
Azione 4 - Più spazi e qualità per le biciclette ed i pedoni	Migliora la rete ciclabile Completa la rete del Biciplan Crea connessioni per superare le barriere infrastrutturali Introduce servizi per la mobilità ciclabile (Rastrelliere sicure, Velostazioni, Velopark, BiciLab) Promuove Reggio Emilia Città bike-friendly con 20 km di superciclabili a favore degli spostamenti quotidiani	Azione 3 – La visibilità delle scuole → Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile Azione 5 – Comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie → Maggiori percorsi ciclo-pedonali per andare a scuola Azione 1 – Il Manifesto 2.0 → Attuazione di reti più sicure
Azione 6 - Nuove tecnologie per una città più smart	Prevede di utilizzare le nuove tecnologie per il bike-sharing (350 biciclette), car sharing e app per la sosta, dei sistemi di pagamento dei servizi, dell'informazione all'utenza e promozione delle nuove tecnologie applicate ai veicoli, in particolare della mobilità elettrica	Azione 4 – Il mese della mobilità attiva e collettiva → Maggiore accesso ai mezzi pubblici per andare a scuola Azione 5 – Comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie → Maggiore accesso ai mezzi pubblici per andare a scuola



Azione 7 - Progetti e idee per nuovi comportamenti

Potenzia le azioni e le politiche di Mobility management per rendere più sostenibili le abitudini di mobilità dei cittadini nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro

Prevede la progettazione di eventi sulla mobilità sostenibile e la sicurezza stradale per sensibilizzare ed aumentare la consapevolezza delle persone sulla mobilità attiva e sostenibile

Azione 3 - La visibilità delle scuole

→ Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile

Azione 4 - Il mese della mobilità attiva e collettiva

→ Co-progettazione e promozione della campagna

Azione 5 - Comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie

→ Co-progettazione e promozione della campagna

Azione 2 - Il Mobility Manager Scolastico e la nuova rete

→ Potenziamento e sostegno alla figura del docente esperto di mobilità

Azione 1 - Il Manifesto 2.0

→ Sostegno ai progetti laboratoriali e di educazione previsti dal Manifesto



il biciplan di reggio emilia

Il vigente Biciplan di Reggio Emilia è del 2008 e nasce con lo scopo di ripensare Reggio come 'città delle biciclette', con l'obiettivo di cambiare il modo con cui i cittadini reggiani si spostano e diffondere l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro e di accesso ai servizi.

La rete dei percorsi ciclabili ha avuto dal 2008 un forte impulso e sviluppo, tanto che l'estensione complessiva è passata da 142 km del 2008 a 224 km del 2016 (dati PUMS 2019). Attualmente è in corso di redazione l'aggiornamento del piano.

Il gruppo di lavoro del piano della mobilità casa-scuola fa parte del gruppo di lavoro del Biciplan in corso di aggiornamento e ha contemporaneamente lavorato su entrambi i piani e sul progetto School Chance.

Nella redazione del Biciplan si sta considerando la mobilità casa-scuola come un'azione strategica e le azioni del piano sulla mobilità casa-scuola trovano riscontro sulle linee di azione del piano.

azione del biciplan	cosa prevede?	in quali azioni può/potrebbe incidere?
Azioni del BiciBus e del PediBus	Descrive con una scheda questi mezzi di trasporto e ne prevede il potenziamento come mezzi alternativi alla mobilità veicolare per gli spostamenti casa-scuola	<p>Azione 3 – La visibilità della scuola ↳ Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile</p> <p>Azione 1 – Il Manifesto 2.0 ↳ Sviluppo del Manifesto 2.0 -Potenziamento dei progetti esistenti</p>
Azione Rete Ciclabile Strategica	<p>Descrive la Rete Ciclabile Strategica secondo 4 criteri:</p> <ul style="list-style-type: none"> • attrattività, intesa come completezza e rilevanza delle polarità servite, con particolare riferimento agli spostamenti sistematici quotidiani casa – lavoro – scuola e alla valorizzazione del sistema dei servizi • continuità e omogeneità delle condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario • riconoscibilità da parte dei ciclisti e dei conducenti dei veicoli a motore, che devono adeguare il loro comportamento di guida con particolare attenzione ai ciclisti • brevità, intesa come razionalità ed efficienza dei tracciati, che devono evitare per quanto possibile l'utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi solo perché di più facile realizzazione 	<p>Azione 3 – La visibilità della scuola ↳ Creazione di zone scolastiche ad alta accessibilità pedonale e ciclabile</p> <p>Azione 5 – Comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie ↳ La presenza e il potenziamento della rete ciclabile favorisce gli spostamenti casa-scuola secondo modalità attive</p>



**azioni sulla mobilità
casa-scuola del comune
di reggio emilia e buone
pratiche**

25

il manifesto

cos'è, a chi si rivolge

Il 'Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola' nasce dieci anni fa – nel 2009 – per sviluppare nella città e con una pluralità di soggetti, azioni e impegni comuni sulla mobilità attiva scolastica. Il Manifesto promuove l'idea dell'andare a scuola senza automobile, come gesto ordinario e quotidiano, per migliorare la salute, la sicurezza, l'ambiente, l'autonomia, la socialità, la propria scuola e il proprio quartiere.

Il Manifesto è stato strutturato in 6 linee di azione – Educazione, Comunicazione, Promozione, Sicurezza, Servizi, Pianificazione – ed ha previsto l'attivazione di diversi progetti per la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola, per la promozione di stili di vita e abitudini di spostamento attive e sostenibili e per il monitoraggio degli impatti generati sulla città da studenti, famiglie e insegnanti.

Il Manifesto sulla mobilità casa-scuola del Comune di Reggio Emilia è stato condiviso e sperimentato da:

- Comune di Reggio Emilia (diversi servizi interni);
- Circoscrizioni cittadine (Quartieri);
- Ufficio Scolastico Provinciale;
- Dirigenti scolastici degli istituti cittadini;
- Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia;
- Federazione italiana Medici Pediatri;
- Arpae;
- Ausl;
- Osservatorio sulla sicurezza stradale
- Associazione Tuttinbici-Fiab
- Bambini;
- Famiglie;
- Insegnanti;
- Scuole di ogni ordine e grado.

punti di forza

I punti di forza del 'Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola' sono molteplici:

- è un patto strategico e condiviso tra attori: i sottoscrittori si sono impegnati in un arco temporale di 10 anni a collaborare nell'attuazione di politiche e azioni e nel monitoraggio degli impatti sui comportamenti delle persone (genitori, famiglie, docenti) coinvolte nel percorso casa-scuola;
- ha dato vita a politiche innovative che hanno generato impatti positivi sulla città e i suoi abitanti, tra cui:
 - invenzione e messa a punto della figura del Mobility Manager Scolastico;
 - sperimentazione di BiciBus e PediBus;
 - organizzazione e finanziamento di Laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili;
 - attivazione di una Collaborazione con i Pediatri per la salute e il movimento dei bambini.
- ha dato vita a interventi sperimentali e innovativi di moderazione del traffico: attraverso un approccio di urbanismo tattico nei pressi di diverse scuole, sono state sperimentate temporaneamente strade libere dalle automobili (la strada scolastica), segnaletica dedicata lungo i percorsi casa-scuola (PediBus-BiciBus) e segnaletica di rispetto dell'ingresso alle scuole (i tatuaggi urbani);
- ha fatto conoscere Reggio Emilia in Italia e nel mondo, con le sue buone pratiche sulla mobilità casa-scuola: il Comune di Reggio Emilia è partner di numerosi progetti europei sulla mobilità e il Manifesto e le sue principali politiche e azioni sono buone pratiche importate da altre città del progetto School Chance e non solo.



mobilità casa-scuola
sostenibile, sicura, autonoma



punti di debolezza

Il Manifesto è stato firmato nel 2009 e - all'inizio - l'opinione pubblica e tutti i partner coinvolti erano entusiasti e in dieci anni sono stati raggiunti importanti risultati. Tuttavia, nel tempo, la difficoltà maggiore ha riguardato il mantenimento di un interesse vivace tra le parti che hanno firmato l'accordo. Il Manifesto concepito nel 2009 è infatti risultato essere uno strumento statico e di complesso aggiornamento, sia per quanto riguarda i progetti che lo compongono sia per il numero di firmatari e stakeholder coinvolti.

opportunità di sviluppo

Il Manifesto sulla mobilità attiva casa-scuola può essere aggiornato con un orizzonte temporale di cinque/dieci anni, con l'obiettivo di continuare le politiche già attivate, ampliando e integrando:

- la dimensione spaziale e fisica con interventi sullo spazio pubblico stradale e scolastico;
- la dimensione strategica e/o di previsione urbanistica;
- la dimensione di comunicazione e marketing territoriale;
- la sottoscrizione dei nuovi contenuti.

azioni possibili per aggiornare il manifesto della mobilità casa-scuola

Aggiornare il Manifesto con i progetti sviluppati a Reggio Emilia negli anni più recenti (Strade scolastiche e Tatuaggi urbani) e con le buone pratiche del progetto School Chance (*Cycling may* - Danzica; *School zone* - Utrecht e Girona; *Pleasant walking, fine cycling* - Utrecht)

Sviluppare e sperimentare interventi fisici di moderazione del traffico casa-scuola (ingressi alle scuole, parcheggi delle scuole, capillarità dei percorsi ciclabili e pedonali lungo gli assi casa-scuola)

Sviluppare e sperimentare interventi fisici temporanei e di urbanistica tattica per la moderazione del traffico casa-scuola (strada scolastica, tatuaggi urbani)

Sviluppare strategie di pianificazione urbanistica nell'ambito del PUG (scuole car-free in aree urbane e capillarità e potenziamento dei percorsi della rete ciclabile e pedonale a partire dalle connessioni tra scuole e quartieri)

Progettare e supportare l'attivazione della rete dei mobility manager scolastici, promuovendo modalità collaborative e permanenti di confronto sulla mobilità attiva tra i docenti e le scuole

Monitorare e restituire i dati sulla mobilità attiva casa-scuola attraverso campagne/eventi e strumenti interattivi

Sviluppare la stesura, l'aggiornamento e la sottoscrizione del Manifesto 2.0 ampliando il partenariato

Promuovere un evento urbano annuale sulla mobilità casa-scuola a Reggio Emilia, puntando su un partenariato legato all'educazione (Reggio approach), alla salute e alla qualità dell'aria (Ausl, Arpa, Regione), all'economia, alla cultura e al design dei servizi della/per la mobilità attiva (imprese, designer, cooperative sociali...), al terzo settore (FIAB, Legambiente,...), anche come evento conclusivo o tappa di apertura del mese della mobilità attiva

1. Logo del 'Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola', 2009

2. Studenti delle scuole di Reggio Emilia durante una manifestazione sulla mobilità attiva

il mobility manager scolastico

chi è, a chi si rivolge

Il Mobility Manager Scolastico (MMS) è un insegnante che all'interno della scuola si occupa di promuovere la mobilità casa-scuola con una particolare attenzione alla sostenibilità e alla sicurezza. Questa figura nasce dieci anni fa con il 'Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola' promosso dal Comune di Reggio Emilia.

Il Mobility Manager Scolastico svolge diversi compiti:

- si fa portavoce delle istanze e delle problematiche delle scuole e delle famiglie inerenti la mobilità;
- propone iniziative finalizzate all'educazione alla mobilità sostenibile;
- favorisce forme di trasporto sicuro e sostenibile;
- partecipa ad un coordinamento tra istituti scolastici e Comune per condividere e monitorare obiettivi e progetti di mobilità sostenibile.

A partire dall'anno scolastico 2009/2010, molte scuole hanno iniziato a nominare un insegnante come proprio referente per la mobilità sostenibile. Ad oggi la maggior parte delle scuole dell'obbligo e alcune scuole secondarie di 2° grado hanno un proprio Mobility Manager Scolastico (MMS).

Il Mobility Manager Scolastico si rivolge a:

- scuola;
- genitori e famiglie;
- amministrazione comunale.

punti di forza

I punti di forza del Mobility Manager Scolastico sono molteplici:

- ha favorito la promozione di una cultura della mobilità sostenibile a Reggio Emilia, generando impatti positivi sulla mobilità casa-scuola, in particolare sull'uso della bicicletta;
- ha promosso lo sviluppo di nuove progettualità grazie a sperimentazioni sul campo poi estese a più scuole;
- è una figura trasversale con competenze pluridisciplinari, che vanno dalla mobilità sostenibile e sicura alla qualità dell'aria e alla sicurezza, dalle competenze e all'autonomia dei ragazzi alla riduzione dei consumi e alla tutela dell'ambiente;
- ha contribuito ad aumentare il prestigio nazionale di Reggio Emilia sul tema della mobilità sostenibile, tanto che nel 2016 lo Stato Italiano ha introdotto il ruolo del Mobility Manager Scolastico a livello nazionale, proprio in virtù dell'esperienza reggiana;
- ha fatto conoscere Reggio Emilia nel mondo grazie alle buone pratiche sulla mobilità casa-scuola; il Comune è partner di numerosi progetti europei sulla mobilità e il Manifesto e le sue principali azioni sono buone pratiche importate da altre città del progetto School Chance.

Nel corso degli anni, la rete dei mobility manager scolastici si è poi dimostrata uno strumento prezioso per scambiare esperienze e costruire sinergie tra le persone coinvolte, dando vita ad una rete permanente coordinata dal Comune di Reggio Emilia con tutte le scuole della città.

punti di debolezza

I principali punti di debolezza connessi a questa figura sono tre:

- è difficile mantenere la rete dei Mobility Manager Scolastici attiva, in modo efficiente e continuativo, poiché il ruolo del responsabile della mobilità scolastica può essere assegnato a persone diverse nel corso degli anni;
- si tratta di figure volontarie, non sempre riconosciute nella loro professionalità e che svolgono l'attività di



Mobility Manager Scolastici oltre l'attività didattica della materia di insegnamento, perlopiù senza riconoscimenti economici. La scarsa riconoscibilità di questa figura da parte dei dirigenti scolastici e dei colleghi si è tradotta nella maggior parte dei casi nella difficoltà del Mobility Manager Scolastico a proporre e a fare accettare idee e iniziative. Ciò ha portato alla nomina in alcuni casi di un mobility manager di istituto comprensivo, e non per plesso scolastico; solo in alcuni casi a questa figura viene riconosciuta una indennità all'interno delle risorse della scuola e pertanto in diversi casi si è scelto di non attivare il Mobility Manager Scolastico per ogni sede;

- non sempre si è riusciti a investire nella formazione dei nuovi Mobility Manager Scolastici subentrati nel corso degli anni e la manualistica di supporto, pur concepita dall'amministrazione come ausilio formativo alternativo a corsi con docenti ed esperti, in alcuni casi non si è rivelata uno strumento efficace.

opportunità di sviluppo

Il Mobility Manager Scolastico è un insegnante e come tale è una figura strategica per la città di Reggio Emilia e per il mondo della scuola. Le opportunità di aggiornamento di questa figura sono molteplici: occorre rafforzarne il ruolo e il riconoscimento sociale ed economico e potenziarne le competenze, per accompagnare la comunità ad una transizione verso la mobilità attiva e il trasporto pubblico e ad avere maggiore attenzione verso l'ambiente e la salute della città.

azioni possibili per rafforzare la figura del mobility manager scolastico

Diffondere la figura del Mobility Manager Scolastico in ogni ordine e grado di scuola a partire dalle ultime sezioni della Scuola Infanzia in modo che le famiglie arrivino alla Scuola Primaria già sensibilizzate su questi temi

Ampliare le competenze del Mobility Manager Scolastico ai temi della sostenibilità, del clima e della sicurezza stradale, attivando percorsi formativi tecnici e motivazionali

Definire un riconoscimento formale al ruolo del Mobility Manager Scolastico chiedendo che venga inserito all'interno del Piano Triennale dell'Offerta Formativa (PTOF). L'azione potrebbe coinvolgere il Comune di Reggio Emilia, il Provveditore, i Dirigenti scolastici per istituire formalmente il mobility manager scolastico in ogni scuola

Ampliare il carnet di proposte e progetti a cui attingere sviluppando una pubblicazione con tutte le proposte educative rivolte al mondo della Scuola

Prevedere annualmente un budget a cui attingere mediante la presentazione di progetti

Mantenere la modalità semestrale di incontro dei Mobility Manager Scolastici, con particolare attenzione all'incontro di settembre - quando si attivano le progettualità per il nuovo anno scolastico - e allo sviluppo di un tema di lavoro annuale da condividere tra tutte le scuole

Attivare uno strumento di networking tra Mobility Manager Scolastici, finalizzato alla ricerca di supporto e al potenziamento della rete di relazioni

1-2. La mobilità casa-scuola. Local stakeholders group del progetto School Chance formato dai mobility manager scolastici e da Istituzioni e Associazioni del territorio. In basso un tavolo di lavoro sul ruolo del mobility manager scolastico

bicibus e pedibus

cosa sono, a chi si rivolgono

Il BiciBus e il PediBus nascono a Reggio Emilia nel 2003:

- il BiciBus è un gruppo di bambini che va e torna da scuola in bicicletta, accompagnato da genitori e volontari (nonni, insegnanti, ...) lungo percorsi prestabiliti e sicuri, segnalati con scritte al suolo e facilmente riconoscibili, sia dai bambini sia dagli automobilisti;
- il PediBus è gruppo di scolari che si sposta a piedi, accompagnato da genitori volontari. Il gruppo va a scuola insieme, camminando lungo un percorso prestabilito, sia con il sole sia con la pioggia.
- PediBus e BiciBus nascono come risposta all'impossibilità per gli studenti della scuola primaria di tornare a casa da soli.

Si rivolgono a:

- Scuola primaria;
- Genitori / Famiglie;
- Insegnanti che desiderano portare l'iniziativa BiciBus/PediBus nella propria scuola.

Bicibus e Pedibus nell'anno scolastico 2018/2019 hanno coinvolto 6 scuole primarie e 177 studenti.

punti di forza

I punti di forza di BiciBus e PediBus sono molteplici e concorrono a generare numerosi benefici:

- la riduzione del traffico veicolare e la qualità dell'aria: i bambini che vanno a scuola con BiciBus e PediBus sono auto in meno che si muovono e attraversano la città;
- la sicurezza: i bambini che si muovono con BiciBus e PediBus fanno parte di un gruppo grande e visibile, sorvegliato da adulti, si muovono lungo percorsi sicuri e sono riconoscibili;
- la salute, l'autonomia, l'orientamento dei bambini: i bambini che si muovono con queste modalità fanno movimento, sono più in salute, sviluppano prima e più facilmente un senso di autonomia e indipendenza e imparano a riconoscere il luogo in cui abitano, il quartiere e la strada da/per la scuola;
- la socialità e la creazione di comunità: BiciBus e PediBus sono progetti di mobilità attiva divertenti e piacevoli, ma impegnativi. Richiedono un investimento a genitori, famiglie, volontari, scuola, bambini, sia in termini di tempo sia di organizzazione, ma restituiscono relazioni e socialità;
- l'educazione: i bambini e i genitori che sperimentano queste forme di mobilità attiva imparano a conoscere la strada e le sue regole e a rispettarle e incidono sui genitori e il loro comportamento.

punti di debolezza

Dalla sperimentazione di BiciBus e PediBus si rilevano alcune criticità:

- l'impianto burocratico per la copertura assicurativa è complesso e di fatto rappresenta un deterrente verso la pratica di questo sistema di mobilità;
- si basano sul coinvolgimento delle famiglie e sul volontariato, soprattutto dei genitori.



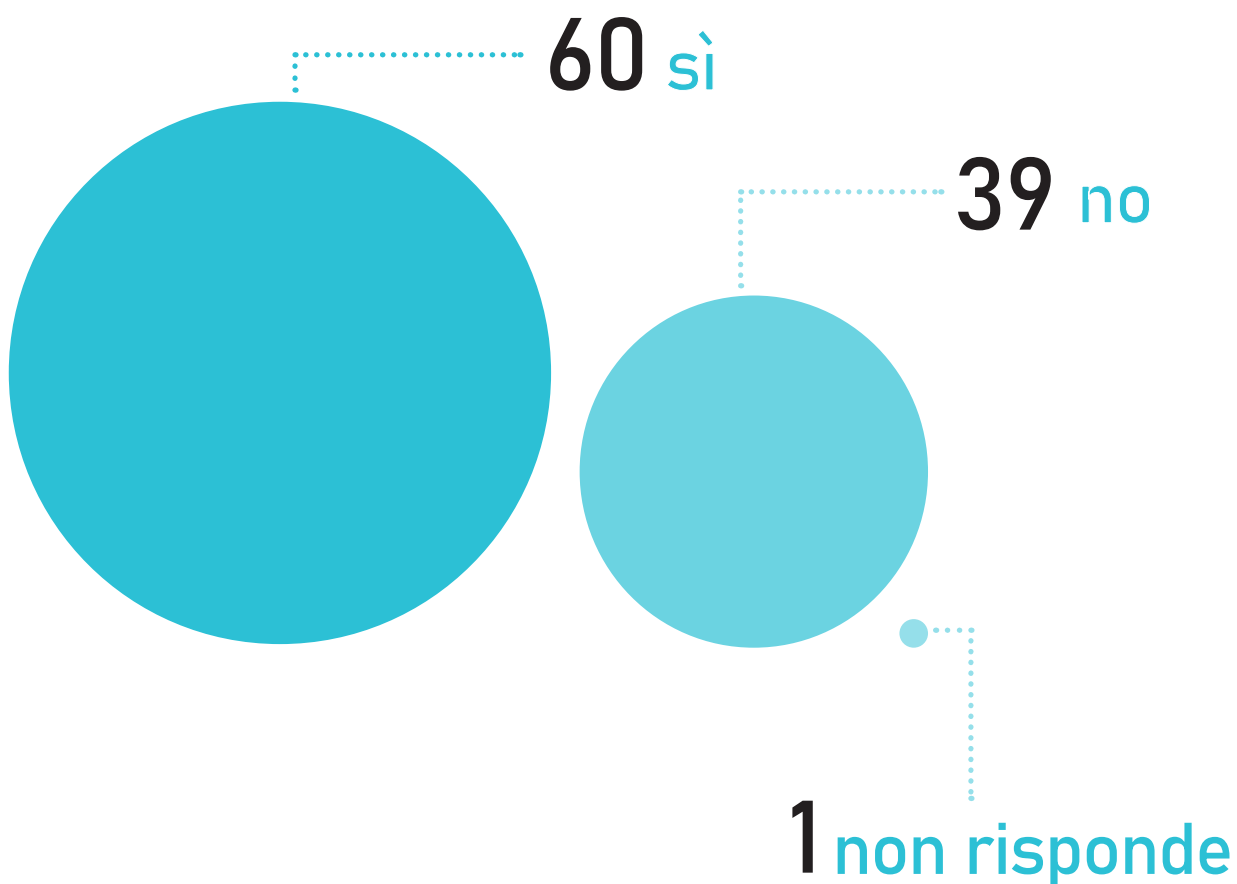
BICIBUS / PEDIBUS LI CONOSCE?

Il grafico illustra il dato rilevato nel 2019 sulla conoscenza del BiciBus e del PediBus da parte dei genitori intervistati e i cui figli frequentano la scuola primaria.



Conosce l'esperienza del BiciBus e del PediBus?

Il BiciBus e il PediBus sono gruppi di scolari che vanno e tornano da scuola in bicicletta o a piedi, accompagnati da genitori o volontari, lungo percorsi sicuri.



opportunità di sviluppo

Dall'indagine effettuata attraverso il questionario ECI6 2019 rivolto alle scuole primarie, è risultato che il 60% dei genitori intervistati conosce BiciBus e PediBus, mentre il restante 39% non lo conosce affatto e l'1% non risponde. Si tratta di numeri importanti, con margini di crescita nel creare maggiore consapevolezza, sia per informare meglio i genitori e le famiglie che li conoscono - ma non li scelgono come modalità per lo spostamento casa-scuola - sia per informare chi non li conosce e coinvolgerli nella sperimentazione di questi mezzi. Questo dato è infatti particolarmente utile se correlato a tre domande poste nelle interviste.

Le prime due riguardano il mezzo per andare a scuola utilizzato dai bambini della primaria:

***“Di solito in che modo si reca a scuola suo/a figlio/a con la bella stagione?”
“E con la brutta stagione?”***

Il 55% del campione risponde l'auto in condizioni di bel tempo, mentre col cattivo tempo si sale al 64%.

La terza domanda riguarda le ambizioni degli intervistati:

“Come vorrebbe che suo figlio andasse a scuola, se potesse scegliere liberamente e indipendentemente dalle condizioni attuali?”

Il 72% degli intervistati propone infatti l'andare a piedi o in bicicletta come mezzi preferenziali (38% a piedi, 34% in bicicletta)

È altresì molto interessante notare che i genitori intervistati, che accompagnano i propri figli a scuola a piedi o in bicicletta, considerano le strade e i percorsi insicuri (35%), che i propri figli potrebbero perdersi (12%) o che non conoscono a sufficienza l'educazione stradale (7%). Tuttavia, il BiciBus e il PediBus avvengono su percorsi sicuri, ben segnalati e in gruppo e l'azione educativa esercitata sui bambini è proprio quella di potenziarne l'autonomia e la conoscenza delle regole e dei segni delle strade.

azioni possibili per potenziare bicibus e pedibus

Sviluppare un'azione di comunicazione/ingaggio mirata alle famiglie e potenziare i momenti di formazione verso potenziali volontari

Pianificare e organizzare momenti di informazione e comunicazione alle famiglie sulla mobilità attiva, sui numeri della mobilità casa-scuola di ogni istituto scolastico (anche in termini di trend) e sui benefici correlati alla salute e stili di vita

Comunicare/Pubblicare i dati sulla mobilità di ogni scuola con il coinvolgimento dei Mobility Manager Scolastici

Incentivare forme di gioco e/o concorso con cui coinvolgere famiglie e bambini

Potenziare i percorsi sicuri e segnalati e migliorare, rendendole più sicure, le aree antistanti le scuole

cos'è, a chi si rivolge

La Strada Scolastica è una strada in prossimità di una scuola in cui viene bloccato temporaneamente il traffico degli autoveicoli - per pochi minuti, dai 15 ai 20 minuti, in ingresso e in uscita da scuola - in modo che gli studenti e genitori possano raggiungere la scuola in sicurezza favorendo la mobilità ciclabile e pedonale. L'effetto della Strada Scolastica è la creazione di un'area pedonale e ciclabile temporanea e durante la quale le auto non hanno accesso. L'iniziativa ha la finalità di favorire la sicurezza stradale e di accompagnare percorsi casa-scuola protetti come quelli del BiciBus e PediBus.

La Strada Scolastica è organizzata in collaborazione con la Polizia Locale e con alcuni volontari della scuola che posizionano delle transenne negli orari di chiusura della strada e le rimuovono al termine.

Il progetto si rivolge a:

- scuole di ogni ordine
- genitori e famiglie;
- insegnanti.

Il progetto nel 2019 ha coinvolto complessivamente 10 scuole - di cui 5 primarie, 1 nido, 2 scuole d'infanzia, 2 secondarie di 1° grado - 2240 studenti e 270 tra insegnanti e personale scolastico.

punti di forza

I punti di forza del progetto Strade Scolastiche sono molteplici:

- la sicurezza delle persone e dei bambini che si recano o che escano da scuola: lo spazio della strada è interdetto al traffico motorizzato;
- la strada come luogo protetto da emissioni, rumore, fonti di rischio per la salute: l'assenza delle auto rende l'attesa delle persone, così come l'arrivo o l'uscita, più salubre;
- la strada come spazio pubblico e luogo di socialità: nei 15 minuti di ingresso e uscita la strada è uno spazio di libertà, in cui i genitori che attendono, oppure i ragazzi e i bambini che entrano ed escono da scuola, possono stare, giocare, parlare;
- l'intervento temporaneo come opportunità di educazione stradale e come occasione transitoria verso modelli di scuola car-free: gli interventi temporanei possono avere un grande ruolo educativo, verso gli studenti ma anche nei confronti degli adulti, indicando comportamenti virtuosi e facendo maturare nelle persone una maggiore consapevolezza verso modelli urbani più sostenibili; si parcheggia un poco più lontano dalla scuola e gli ultimi 300 metri vengono fatti a piedi
- crea un grande senso di appartenenza a una comunità che si prende cura *in primis* dei propri minori;
- è una misura immediatamente percepibile.

punti di debolezza

La Strada Scolastica agisce nel quartiere e nelle aree di ingresso alla scuola in modo temporaneo, tuttavia non tutte le strade sono adatte ad una chiusura ancorché temporanea, soprattutto se di attraversamento di alto scorrimento o interessate dal trasporto pubblico.

Altro aspetto di criticità riguarda la temporaneità della misura, che determina un'organizzazione quotidiana da parte di Polizia locale, insegnanti e volontari.

La Strada Scolastica determina impatti sui residenti, che non sempre hanno consapevolezza di come funzioni e degli obiettivi di sicurezza e salute che persegue.



La nuova ecologia



Comune di Reggio Emilia

CONOSCE/CONOSCI LA STRADA SCOLASTICA?



primaria

**secondaria
1° grado**

**secondaria
2° grado**

	2017	2019	2017	2019	2017	2019
no	67	65	63	46	71	59
sì	31	33	36	50	27	38
non risponde	2	2	1	4	2	3
totale	100	100	100	100	100	100

La tabella e i grafici illustrano il dato sulla conoscenza della Strada Scolastica, sulla sua utilità e sulla sua attuabilità nelle diverse scuole, primaria e secondaria di primo e secondo grado. Nel 2017, per la primaria e la secondaria di 1° grado, il questionario è stato proposto ai genitori.

Dal 2109, nelle sole scuole secondarie il questionario è stato somministrato direttamente agli studenti. Pertanto alcuni trend di crescita o di decrescita su particolari aspetti dell'indagine, dipendono dal fattore demografico.

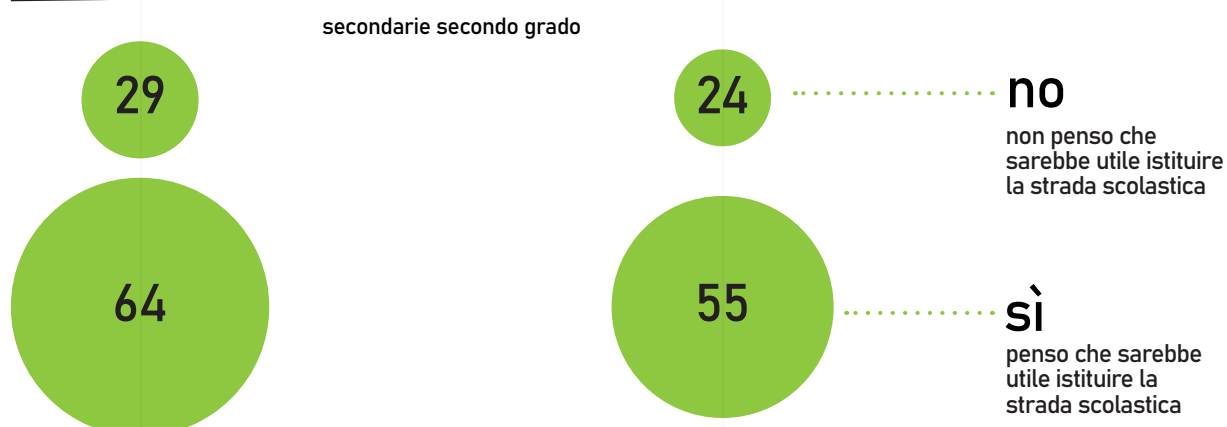
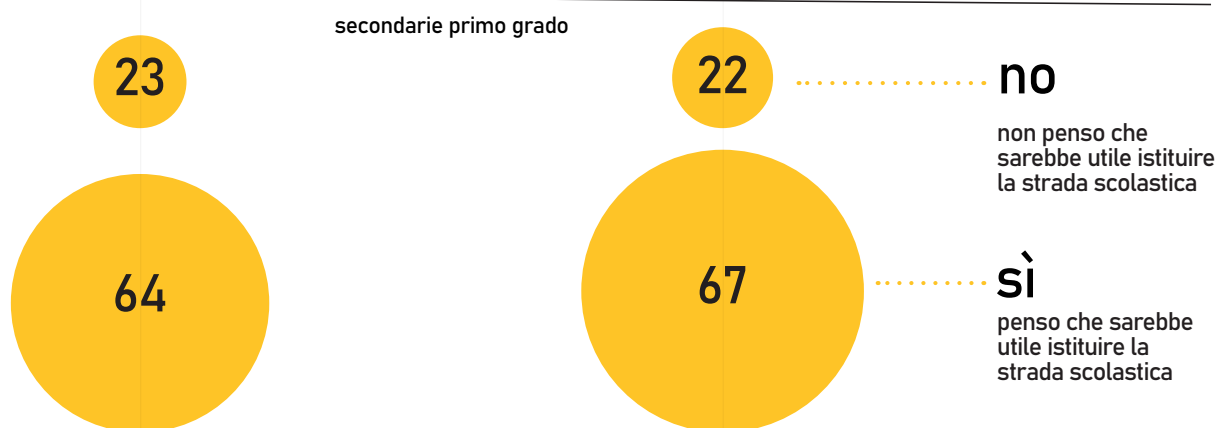
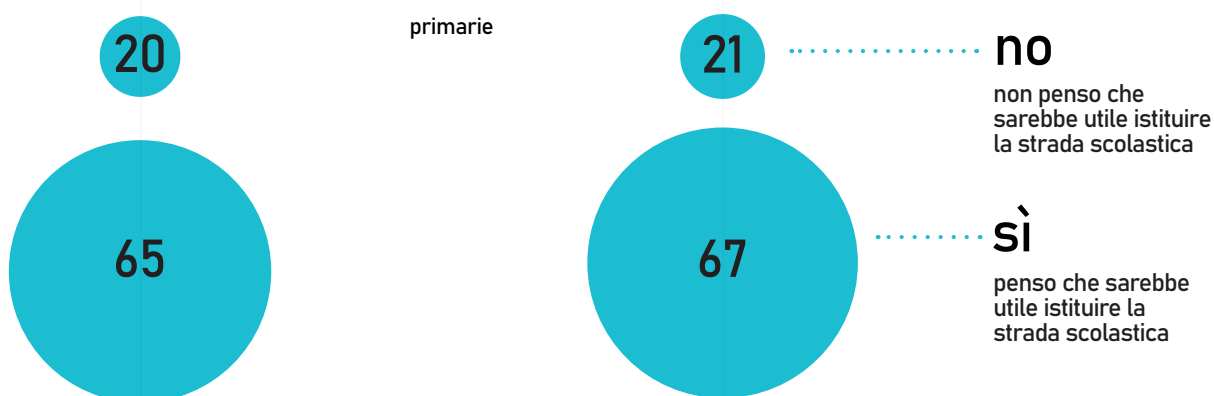
La strada scolastica è una strada in prossimità di una scuola in cui viene bloccato temporaneamente il traffico degli autoveicoli - per 15/20 minuti, in ingresso e in uscita da scuola - in modo che gli studenti e i genitori possano raggiungere la scuola in sicurezza, a piedi o in bicicletta.

È UTILE ISTITUIRE LA STRADA SCOLASTICA nella sua/tua scuola?



2017

2019



PENSA/PENSI CHE SAREBBE ATTUABILE LA STRADA SCOLASTICA?



2017

2019

primarie



43



43

no

non penso che
sarebbe attuabile
la strada scolastica



38



41

sì

penso che
sarebbe attuabile
la strada scolastica

secondarie primo grado



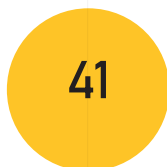
44



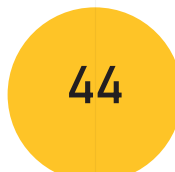
42

no

non penso che
sarebbe attuabile
la strada scolastica



41

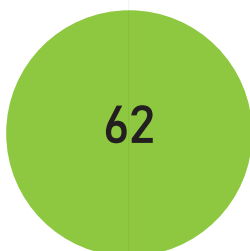


44

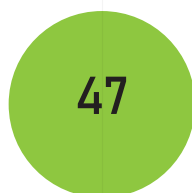
sì

penso che
sarebbe attuabile
la strada scolastica

secondarie secondo grado



62



47

no

non penso che
sarebbe attuabile
la strada scolastica



30



31

sì

penso che
sarebbe attuabile
la strada scolastica

opportunità di sviluppo

Dall'indagine effettuata attraverso il questionario ECI6 2019 rivolto alle scuole, è risultato che:

- il 65% del campione non conosce la Strada Scolastica alla primaria, contro il 46% e il 59% rispettivamente della secondaria di primo e secondo grado;
- il 67% la ritiene comunque utile da ciò che comprende dalla spiegazione nel questionario alla primaria e alla secondaria di primo grado, contro il 55% della secondaria di secondo grado;
- il 41% e il 44% la ritengono attuabile alla primaria e alla secondaria di primo grado, mentre alla secondaria di secondo grado è il 31%.

Ad un'osservazione più puntuale dei dati, si rileva poi come il campione di persone che conoscono la Strada Scolastica (il 33% del totale) utilizzi come mezzo di trasporto nel tragitto casa-scuola l'automobile: il 15% con la bella stagione e il 18% con la brutta stagione.

Questi numeri sono incoraggianti per diverse ragioni:

- la metà di chi la conosce va a scuola in auto, a prescindere dalle condizioni meteo. Qualora si dovesse scegliere di fare una campagna di comunicazione mirata a questo target, sarebbe utile e opportuno puntare su motivazioni ludiche ed esperienziali e legate alla qualità delle relazioni coi propri figli, come appreso dall'esperienza della campagna *pleasant walking, fine cycling*.
- a fronte invece di una scarsa conoscenza, una percentuale alta di genitori a cui viene spiegata, ritiene che questa misura sia utile e attuabile per la sicurezza urbana del tragitto casa-scuola.

Poi, come molti Mobility Manager Scolastici segnalano, il progetto della Strada Scolastica potrebbe essere esteso a buona parte delle scuole di ogni ordine e grado, a sostegno della sicurezza, ma anche della cura e della qualità urbana. Affinché ciò accada è necessario studiare le diverse condizioni urbane e viarie di ogni singola scuola.

azioni possibili per potenziare la strada scolastica

Analizzare il contesto urbano di ogni scuola di Reggio Emilia (nido, infanzia, primaria e secondaria di primo e secondo grado) verificando le opportunità di riconversione della strada di ingresso alla scuola in strada scolastica. L'analisi potrebbe identificare i contesti in cui è possibile realizzare la strada scolastica e quelle in cui non è possibile realizzarla e modellizzare le soluzioni applicabili

Promuovere la conoscenza delle diverse soluzioni di strada scolastica tra i mobility manager e i dirigenti scolastici

Informare i cittadini residenti dei tempi e della logistica della strada scolastica anche con forme di comunicazione permanente

Promuovere azioni e/o processi sperimentali di coinvolgimento delle scuole e dei quartieri per favorire la transizione delle strade scolastiche temporanee verso modelli di scuola car-free con strada scolastica permanente. Questa azione può essere realizzata in aree urbane dove siano presenti le zone 20 e le zone 30 e accompagnata all'incremento di percorsi casa-scuola protetti e in cui la mobilità attiva abbia percorsi dedicati (marciapiedi, spazi pedonali, percorsi ciclabili)

laboratori sulla mobilità e uscite didattiche

1-3. Laboratori e uscite didattiche sulla mobilità attiva promosse a Reggio Emilia
4. Laboratorio di smontaggio e riparazione della bicicletta

cosa sono, a chi si rivolgono

I laboratori sulla mobilità promossi dal Comune di Reggio Emilia sono gratuiti per le scuole, strutturati in modalità teorico/pratica, organizzati con associazioni del territorio e tematizzati a seconda delle scuole.

I laboratori sulla mobilità si rivolgono:

- Scuola dell'infanzia;
- Scuola primaria;
- Scuola secondaria di primo e secondo grado;
- Insegnanti.

Per la scuola primaria sono attivi i laboratori 'Prime pedalate', 'Carta d'identità della bicicletta', 'Storia della bicicletta', 'Manutenzione della bicicletta', 'Mobilità e salute', 'Mobilità e autonomia', 'Mobilità e territorio'. Per la scuola secondaria di primo grado sono attivi i laboratori 'Meglio la bici', 'Manutenzione della bicicletta'.

Le uscite didattiche promosse dal Comune di Reggio Emilia sono gratuite per le scuole e sono pensate per educare e sensibilizzare all'uso dei mezzi di trasporto sostenibili come strumento ottimale per la conoscenza del territorio. Le mete possono essere diverse e costruite insieme alle scuole. Le uscite didattiche si rivolgono

- a tutte le scuole;
- agli insegnanti.

Per organizzare al meglio l'uscita, sono a disposizione gratuita delle classi diversi mezzi, tra cui 1 bicicletta per trasporto disabili, 1 tandem adulto-bambino/ragazzo, 25 biciclette pieghevoli e 1 vagone attrezzato per il trasporto biciclette sulla linea ferroviaria TPER Reggio-Guastalla.

Nell'anno 2018/2019 laboratori e uscite hanno coinvolto 31 scuole, circa 3200 studenti, 162 classi.

punti di forza

I laboratori sulla mobilità sono in generale tra i progetti che hanno maggiore riscontro da parte delle scuole, soprattutto quando nei format prevale la componente esperienziale o ludica. Per la stessa ragione anche le uscite didattiche sono molto stimolanti per gli studenti.

Il gioco e il fare esperienze - infatti - sono tra le modalità che meglio stimolano l'apprendimento, facendo maturare in bambini e ragazzi sia una sensibilità ai temi della mobilità attiva e della sicurezza stradale, sia lo sviluppo di autonomia personale e di competenze.

punti di debolezza

Dalla sperimentazione di laboratori sulla mobilità e sulle uscite didattiche si rilevano alcune criticità:

- non tutte le scuole e i docenti sono a conoscenza di queste opportunità;
- difficoltà nel coinvolgimento di colleghi docenti e/o dei dirigenti scolastici;
- carenza di laboratori dedicati alle scuole secondarie di secondo grado;
- difficoltà nel garantire la partecipazione di alunni con esigenze speciali;
- timori da parte dei genitori, in modo particolare sul tema della sicurezza, rispetto alle uscite didattiche alla primaria e alla secondaria di primo grado.

opportunità di sviluppo

I laboratori e le uscite didattiche rappresentano una grande opportunità di ingaggio di bambini e ragazzi, se sviluppati in una forma ludica ed esperienziale.



Comune di Reggio Emilia

2



Fieb Reggio Emilia

3



Comune di Reggio Emilia

4



Foto Emilia Strada, laboratorio Delfine

azioni possibili per potenziare laboratori e uscite didattiche

Potenziare la formazione agli insegnanti e ai Mobility Manager Scolastici

Potenziare il numero di attività laboratoriali per soddisfare e ampliare la domanda

Creare nuovi percorsi formativi teorico/pratici per la scuola secondaria:

- concepiti con i ragazzi e come momenti di festa e incontro;
- in modo utile ad apprendere saperi e competenze manuali e/o meccaniche e/o artigiane.

Coinvolgere gli studenti più grandi come 'docenti' e 'formatori' dei ragazzi più piccoli e dei bambini e utilizzare tecnologie informatiche soprattutto per la scuola secondaria di secondo grado

primi passi

cos'è, a chi si rivolge

Il progetto 'Primi Passi' promosso dal Comune di Reggio Emilia consiste nel dotare le scuole dell'infanzia e i nidi di biciclette senza pedali. Questo tipo di biciclette favorisce l'apprendimento, dato che l'andare in bici è un atto complesso, che richiede allenamento nella valutazione dei rischi e delle proprie capacità a riconoscere luoghi e a interpretare i comportamenti degli altri.

Il progetto si rivolge:

- Scuola di infanzia e Nido;
- Genitori e Famiglie;
- Insegnanti.

Per sviluppare l'attività è consigliabile la collaborazione delle famiglie per il montaggio delle bici.

Il progetto 'Primi Passi' ha coinvolto complessivamente 17 scuole nel 2019 e altrettante nel 2014.

punti di forza

I punti di forza del progetto 'Primi Passi' sono molteplici:

- è un progetto a basso costo con cui i bambini imparano ad andare in bici molto presto: agevola e velocizza l'apprendimento dell'andare in bici senza l'uso di rotelle;
- le bici senza pedali generano un effetto a catena di ingaggio delle scuole: l'iniziativa ha innescato dove sperimentata un'attenzione al tema e ha indotto in taluni casi la volontà e l'impegno a proseguire l'iniziativa in autonomia anche in scuole che non avevano beneficiato della fornitura di bici senza pedali;
- favorisce altre progettualità sulla mobilità attiva: l'attenzione alla bicicletta ha innescato la conoscenza del territorio circostante le scuole; da questa esperienza sono nate proposte di conoscenza del quartiere, alcune chiusure delle strade su cui si affacciano le scuole in occasioni di feste, esperienze di officine di riparazione, tutte iniziative che mettevano al centro il concetto di sostenibilità.

punti di debolezza

Molti bambini che frequentano la primaria non sanno andare in bicicletta.

Diversi studi di settore confermano che questa condizione inficia anche le loro capacità di apprendimento e di attenzione, pertanto il rischio di non estendere a tutte le scuole dell'infanzia e nidi il progetto può ripercuotersi come effetto negativo sui bambini che frequentano i primi anni di scuola.

opportunità di sviluppo

Il progetto 'Primi Passi' può favorire autonomia e apprendimento nei bambini, non solo a sostegno della loro sicurezza, ma anche come investimento sull'evoluzione della persona.



azioni possibili per potenziare il progetto primi passi

Estendere la fornitura alle scuole dell'infanzia e nidi che hanno cortili e spazi adeguati per la sperimentazione

Promuovere tra le famiglie, i genitori e gli insegnanti l'informazione dei benefici di apprendimento da parte dei bambini dell'uso della bicicletta e dove necessario la conoscenza dell'andare in bicicletta

tatuaggi urbani

cos'è, a chi si rivolge

Tatuaggio Urbano è un disegno al suolo, davanti ad un plesso scolastico, per rendere la scuola e il suo ingresso più visibili e sicuri. Il Tatuaggio Urbano è realizzato con gli studenti e i genitori della scuola. È stato sperimentato in alcune scuole della città, con un buon successo e apprezzamento, da parte degli studenti, del corpo docente, delle famiglie che hanno contribuito con attività, tempo e materiali.

Il Tatuaggio Urbano può essere inoltre associato alla Strada Scolastica, come una delle componenti con cui qualificare la strada di ingresso alla scuola come spazio pubblico.

Il progetto si rivolge:

- ogni ordine di scuola;
- genitori e famiglie;
- insegnanti.

Il progetto del Tatuaggio Urbano ha coinvolto complessivamente 3 scuole nel 2019.

punti di forza

I punti di forza del progetto Tatuaggio Urbano sono molteplici:

- è un progetto a basso costo in cui i bambini esprimono creatività: agevola nei bambini lo spirito collaborativo, senso di affezione al luogo e riconoscibilità della strada colorata come luogo sicuro;
- aumenta la visibilità della scuola specialmente dei percorsi verso gli ingressi e ne potenzia l'identità: non sempre la segnaletica del Codice della Strada è sufficiente al rispetto della sicurezza stradale e della velocità, mentre il disegno al suolo fatto dagli studenti – in quanto segno anomalo e non codificato in modo standardizzato – induce sul guidatore un comportamento più virtuoso;
- favorisce altre progettualità sulla mobilità attiva;
- coinvolge insegnanti e genitori: la modalità collaborativa di lavoro diventa il luogo in cui famiglia e scuola possono più facilmente incrociarsi, e in cui insegnanti di più discipline possono collaborare (arte, scienza, movimento);
- modalità di valutazione e autorizzazione con procedura standardizzata del Comune.

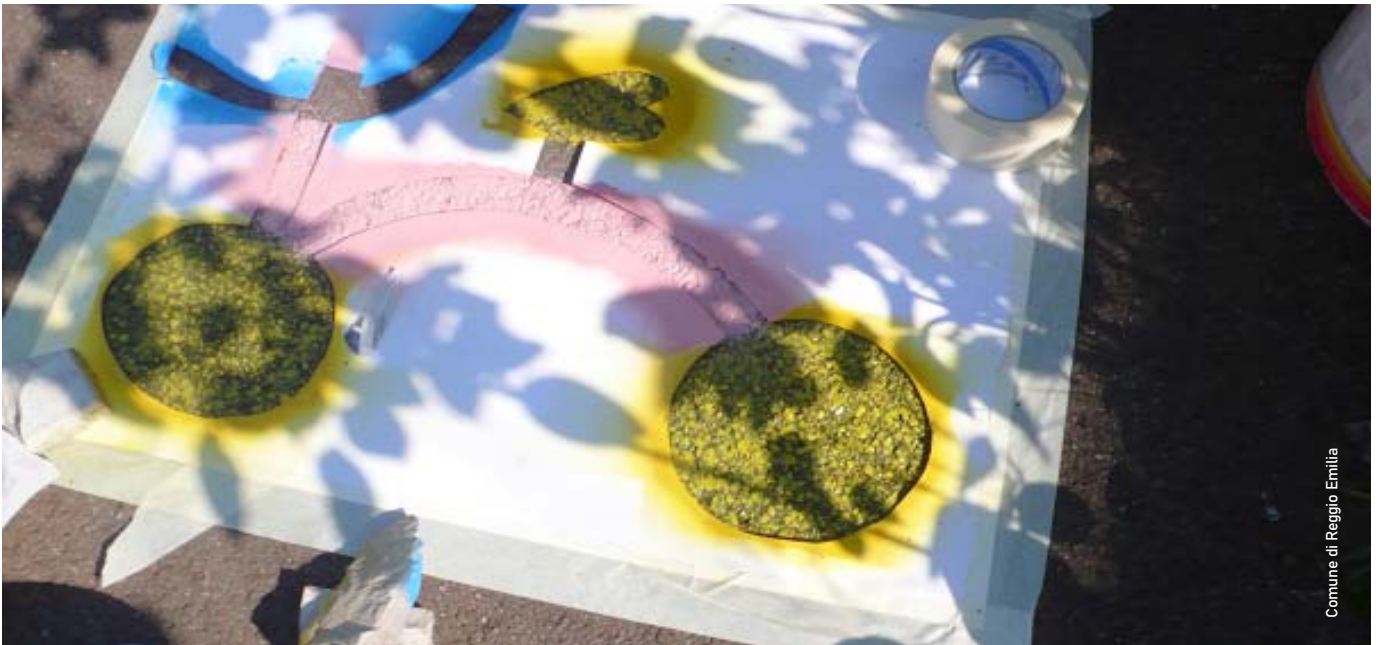
punti di debolezza

Il progetto richiede una importante componente di impegno da parte delle famiglie e della scuola nonché di manutenzione e ripresa dei colori nel tempo.

opportunità di sviluppo

Il Tatuaggio Urbano svolge una funzione di segnaletica, legata alla sicurezza e alla visibilità della scuola, ma anche di identità dello spazio scolastico. Inoltre, il tatuaggio è ampiamente apprezzato per i valori sociali che trasmette a chi lo realizza e ogni scuola dovrebbe o potrebbe avere il proprio. Far realizzare il Tatuaggio Urbano ai ragazzi, stimola creatività e senso di appartenenza, e può far maturare una maggiore consapevolezza rispetto ai temi dell'ambiente, del clima, della qualità dell'aria e della cura degli spazi comuni. Affinché ciò accada è necessario studiare le diverse realtà nelle quale sono ubicate le Scuole.

1-2. Alcune fasi di lavoro dei tatuaggi urbani realizzati nelle scuole di Reggio Emilia con i genitori



azioni possibili per potenziare il tatuaggio urbano

Analizzare il contesto urbano di ogni scuola di Reggio Emilia (nido, infanzia, primaria e secondaria di primo e secondo grado) verificando le opportunità di dipingere l'ingresso della scuola e/o della strada di ingresso con un tatuaggio, un disegno, che rappresenti la scuola. L'analisi potrebbe identificare i contesti in cui è possibile realizzare il tatuaggio e quelli in cui non è possibile realizzarlo e modellizzare le soluzioni applicabili (es. tatuaggio orizzontale al suolo, sul marciapiede, sul percorso ciclabile, tatuaggio orizzontale e verticale

Promuovere la conoscenza del Tatuaggio Urbano tra i Mobility Manager Scolastici e i Dirigenti Scolastici

Informare i cittadini residenti del ruolo e del significato del Tatuaggio Urbano

Organizzare le azioni nelle scuole stimolando la partecipazione dal basso e affiancando al Tatuaggio Urbano pratiche e laboratori sulla mobilità attiva, l'ambiente, la mobilità o il clima che cambia

giochi urbani e competizioni

cosa sono, a chi si rivolgono

Il Comune di Reggio Emilia propone diverse attività di gioco e comunicazione, realizzate in ambito locale o in collaborazione con altri soggetti nazionali. L'obiettivo di queste attività ludiche è di:

- non obbligare ma mostrare, attraverso attività semplici e divertenti, che è possibile spostarsi in modo attivo;
- incoraggiare studenti e famiglie a spostarsi in modo sostenibile attraverso delle competizioni e delle campagne di comunicazione, che si svolgono per alcune settimane.

I giochi sperimentati negli anni sono diversi: 1) Miglia Verde 1) Traffic Snake Game: Annibale, il serpente sostenibile, 2) Siamo Nati per Camminare, 4) Torneo 'Cammina & Pedala'.

I giochi urbani e le competizioni si rivolgono a:

- scuola dell'infanzia e Nido, Scuola Primaria, Scuola secondaria di 1° grado
- genitori e famiglie;
- insegnanti.

Per sviluppare l'attività è indispensabile la collaborazione di insegnanti e famiglie e l'attivazione di partnership mirate a potenziare il messaggio e l'ingaggio delle persone.

Negli anni di attività sono stati coinvolti complessivamente 20 scuole e 4000 studenti, in ciascuna edizione.

punti di forza

I punti di forza dei giochi e delle competizioni sono molteplici:

- le attività basate su gioco e competizione sono efficaci: i risultati ottenuti dimostrano come possano essere in grado di stimolare e incrementare l'utilizzo di mezzi di trasporto sostenibili per la riduzione delle emissioni di CO₂;
- i giochi possono generare effetti positivi nel lungo periodo: alcune scuole hanno pensato di continuare in autonomia l'attività oltre la conclusione delle competizioni
- l'approccio ludico favorisce la partecipazione e il coinvolgimento;
- rappresentano l'occasione per le famiglie di provare modalità diverse per raggiungere le scuole;
- in diverse scuole queste attività hanno stimolato l'attivazione di misure a lungo termine, come Strade Scolastiche, BiciBus/PediBus e Tatuaggi Urbani.

punti di debolezza

Giochi e competizioni in diverse scuole hanno innescato comportamenti virtuosi nel lungo periodo, mentre altre scuole si sono concentrate sul funzionamento minimo durante il periodo di attività.

La maggioranza delle competizioni coinvolgono le scuole primarie e secondarie di primo grado mentre le competizioni che coinvolgono le scuole secondarie di secondo grado e gli studenti più grandi non sempre sono conosciute.

SE FAI QUESTO PROGETTO TI DIVERTIRAI TANTO E INQUINERAI MENO
AIUTA LA NATURA.

ANNIBALE BEA
SERPENTE SOSTENIBILE



1. Traffic Snake Game:
Annibale, il serpente
sostenibile. Disegno di
Beatrice.

2

PER ME QUESTO PROGETTO È
STATO BELLISSIMO PERCHÉ ANDARE
IN PICCILETTA PUOI SALUTARE DEI



opportunità di sviluppo

I giochi rappresentano una opportunità per innescare comportamenti virtuosi su tutto il territorio dell'Emilia-Romagna, ma vanno potenziati e integrati per indurre comportamenti virtuosi nel tempo e su un territorio vasto.

azioni possibili per potenziare i giochi urbani e le competizioni

Dare vita a una campagna regionale di gioco, competizione e comunicazione che coinvolga tutte le città dell'Emilia-Romagna, anche potenziando strumenti e attività esistenti

Dare vita ad un partenariato con Regione Emilia-Romagna, Arpa, Ceas per la costruzione e/o lo sviluppo di un format regionale

Prevedere incentivi economici sotto forma di premi per la scuola e viaggi studio per gli studenti e gli insegnanti

Dare conto dei risultati ottenuti sulla mobilità casa-scuola e degli impatti nel tempo attraverso strumenti open source e/o ad elevata accessibilità digitale

Prevedere e/o valorizzare format diversificati per ogni grado scolastico

3



Comune di Reggio Emilia

4



Comune di Reggio Emilia

pleasant walking, fine cycling

cos'è, a chi si rivolge

La città di Utrecht ha sperimentato una campagna di informazione e comunicazione sulla mobilità attiva rivolta ai genitori della scuola primaria con l'obiettivo di promuovere la mobilità pedonale e ciclabile negli spostamenti casa-scuola¹.

La città di Utrecht ha scelto di concentrare la campagna su un target di genitori proprietari di auto, rappresentativi del 23% della popolazione. Tra questi, l'88% usa la bicicletta o va a piedi per portare i figli a scuola. L'obiettivo dell'azione è stato dunque quello di cercare di convincere a spostarsi con modalità attive quel 12% circa di automobilisti² che accompagna i figli in auto.

La campagna è stata sviluppata con un messaggio di incoraggiamento positivo³ per fare presa sui bisogni reali delle persone ed entrare in contatto in modo empatico. L'obiettivo della campagna era quello di incidere sugli stili di vita delle persone più resistenti al cambiamento e dunque la scelta è stata quella di non puntare sul messaggio educativo e ambientale, ovvero legato ai benefici dei mezzi sostenibili e di trasporto collettivo - che le persone comprendono anche se continuano ad usare l'auto - ma di puntare su un messaggio positivo, capace di intercettare i loro desideri o quelli dei loro bambini.

Per il lancio della campagna la città di Utrecht ha inviato un regalo a 2.030 bambini che si iscrivevano per la prima volta a scuola: un gioco sul traffico, accompagnato da una lettera e da un volantino per i genitori. L'idea era che i bambini si divertissero imparando le regole del traffico urbano mentre giocavano. Al contempo l'obiettivo era quello di incoraggiare i genitori a portare i propri figli a scuola in bicicletta o a piedi. La lettera e il volantino invitavano perciò i genitori ad andare a scuola camminando o pedalando e a visitare il sito web del progetto per inserire i dati delle loro buone azioni quotidiane (www.lekkerlopenfijnfietsen.nl). Come incentivo per i genitori a partecipare c'era la possibilità di vincere una bicicletta molto bella per il loro bambino.

Complessivamente la campagna ha centrato l'obiettivo: i viaggi in auto sono diminuiti del 5%, l'uso della bicicletta è aumentato dell'11%, anche se gli spostamenti a piedi sono diminuiti del 7%. Ciò ha generato un risparmio di 60 tonnellate di CO2 l'anno.

punti di forza

La campagna ha avuto molto successo e l'Amministrazione ha ricevuto molte risposte entusiaste e positive⁴.

Complessivamente i punti di forza della campagna sono molteplici:

- la competizione e il premio hanno stimolato l'utilizzo della bicicletta e l'andare a piedi;
- la campagna ha generato un effetto nel tempo, oltre la conclusione della competizione, tanto da destinare nuovi fondi per proseguirla oltre il progetto europeo;
- il sito web ha ottenuto 840 visitatori complessivi. 373 persone hanno riferito dei giorni in cui hanno effettivamente camminato o pedalato per andare a scuola (il 18%). 341 hanno lasciato un messaggio (17%), 260 si sono iscritti alla newsletter (13%), 3 bambini vincitori hanno ricevuto la bicicletta premio a scuola o in un negozio di biciclette.

1 - La campagna è stata sviluppata nell'ambito del progetto SEGMENT cofinanziato dallo Steer Program (IEE). Il progetto ha testato l'uso di tecniche di segmentazione del mercato dei consumatori per convincere le persone ad adottare forme di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico. Uno dei gruppi target era costituito dai genitori i cui figli iniziavano

la scuola primaria. Quando le persone si trovano in un momento di forte cambiamento riflettono con più facilità sulle loro abitudini e sono più disponibili al cambiamento. Ecco perché la sperimentazione si è concentrata su questo target.

2 - In Olanda la maggior parte delle persone usa la bicicletta per i propri spostamenti. Cercare di convincere il campione di persone che usa l'auto (il 12% del campione intervistato) ad usare la bicicletta negli spostamenti casa-scuola è stato un obiettivo molto ambizioso,

3 - Il messaggio della campagna, *Lekker lopen, Fijn fietsen* significa *Buona passeggiata, buon giro in bicicletta*.

4 - I messaggi sono eclatanti: dalle parole delle persone emerge l'amore verso i propri figli e il miglioramento della qualità della vita quotidiana. Il progetto ha inciso positivamente sulle loro vite e l'effetto indotto è un impatto positivo sull'ambiente e il traffico urbano.

Goedopweg

Win een hippe kinderfiets!

Gelukt! Je hebt je kind de afgelopen 2 weken 4x lopend of fietsend naar school gebracht. Vul hier je gegevens in, en je kind maakt kans op die coole, veilige, nieuwe fiets.

Meer info!

“mia figlia è orgogliosa come un pavone di usare la sua nuova bici”

“la bici è di gran lunga la soluzione più pratica per noi, andare a scuola in bicicletta dà a nostro figlio una bella sensazione di libertà, prima di entrare a scuola”

“pedaliamo, anche quando piove: i compagni di classe di nostra figlia pensano che non abbiamo un’automobile, lasciamoli pensare!”



punti di debolezza

La campagna e l'individuazione del target è stata sviluppata interamente dall'Amministrazione, senza il coinvolgimento delle scuole. Ciò è stato possibile grazie ai dati demografici dei residenti, alla proficua collaborazione all'interno dell'Ente. Ove questa condizione non sussista occorre coinvolgere le scuole e fare affidamento sulla loro cooperazione.

La targetizzazione dei profili è tuttavia un elemento molto complesso, perché spesso non vi sono dati attendibili e occorre somministrare il questionario.

opportunità di sviluppo

Il potenziale di apprendimento e trasferimento del progetto è molto elevato, poiché questo progetto è stato creato in un progetto europeo e altre città hanno mostrato interesse, come la città di Amersfoort che l'ha replicato con successo.

azioni possibili per sviluppare l'azione a reggio-emilia

Coinvolgere le scuole per dare vita a una campagna di comunicazione a Reggio Emilia e creare un gruppo di lavoro operativo sul tema con l'Amministrazione e i Mobility Manager Scolastici

Sviluppare una campagna empatica ed emotiva, capace di arrivare all'emotività delle persone, in modo particolare quelle più resistenti al cambiamento

Prevedere incentivi sotto forma di premi

Creare una piattaforma di lancio e comunicazione

1. Nella pagina precedente. La home page del sito della campagna e un'immagine della consegna della bicicletta premio. È interessante notare come sul sito la bicicletta premio sia la prima cosa che si vede. Anche la comunicazione visiva è proiettata al gioco, alla competizione e all'opportunità di vincere facendo qualcosa di bello per i propri figli.

cycling may

cos'è, a chi si rivolge

Cycling may / Rowerowy Maj è la più grande campagna di comunicazione polacca che promuove uno stile di vita sano e una mobilità sostenibile tra i bambini dell'asilo, gli studenti delle scuole primarie, il personale docente, i genitori e le famiglie.

La campagna, ideata e promossa dalla città di Danzica, ha l'obiettivo di rendere popolare la bicicletta e i mezzi di trasporto pubblico per andare a scuola e si basa sul gioco e il divertimento unito ad elementi di competizione.

Il progetto ha coinvolto numerose città, scuole, studenti, famiglie di tante città della Polonia. Gli impatti positivi sono evidenti: nelle città coinvolte sta effettivamente cambiando l'ambiente urbano circostante le scuole, oggi molto meno trafficate e più sicure per i ciclisti.

Le regole della campagna sono molto semplici: ogni bambino che arriva a scuola in modo attivo durante il mese di maggio può partecipare. Ad ogni registrazione i partecipanti ricevono adesivi obiettivo con cui riempire un diario e un poster di classe comune. I vincitori - i bambini, le classi e le strutture più attive - ricevono avvincenti premi.

Ogni anno le città interessate aderiscono ad una call. All'edizione 2019 - la quinta - hanno partecipato alla campagna ben 30 città polacche, tra cui i comuni capoluogo, medie e piccole città e piccoli comuni di aree rurali.

punti di forza

Complessivamente partecipano al Cycling may più di 400 scuole e asili, oltre 90.000 persone.

Il 67% dei partecipanti ha effettuato almeno 1 viaggio attivo durante la campagna e sono stati oltre 2 milioni i viaggi attivi in bicicletta e monopattino. Le scuole hanno registrato un importante aumento del numero di studenti che usano la bicicletta, tanto che dopo la fine della campagna sono state chieste più rastrelliere nelle scuole.

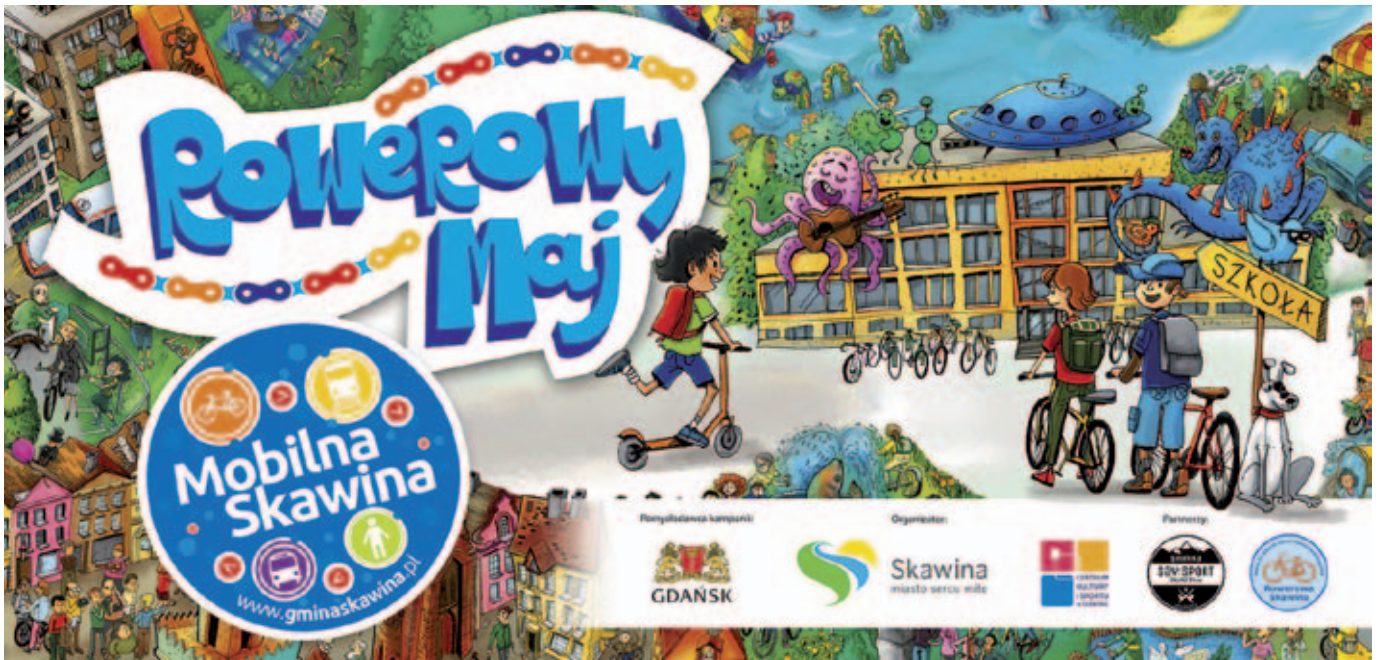
Complessivamente i punti di forza della campagna sono molteplici:

- la campagna ha generato un effetto nel tempo, i numeri delle città e delle scuole aderenti crescono ogni anno;
- molte delle città aderenti hanno partecipato più volte, indipendentemente dalle dimensioni della città, dall'esperienza o dalle condizioni dei percorsi ciclabili. Tutte le città, i comuni e le istituzioni che hanno preso parte alla campagna la raccomandano ad altri governi locali;
- la competizione e i premi hanno stimolato l'utilizzo della bicicletta e dei mezzi di mobilità attiva e la riduzione del traffico antistante le scuole;
- la campagna è interessante per partner culturali e scientifici o sportivi che acquisiscono visibilità per una causa di interesse comune.

punti di debolezza

La campagna ha bisogno di un serio coinvolgimento del personale scolastico che si deve impegnare nella registrazione delle attività. L'attuazione della campagna può essere difficile nelle scuole con poca esperienza di mobilità attiva o in cui non è presente un Mobility Manager Scolastico.

La campagna ha una organizzazione e costi che nel tempo sono cresciuti con l'adesione sempre più ampia. Con i numeri attuali ha un costo di 300.000 euro l'anno (3 euro per partecipante), oltre il costo del personale. L'implementazione della campagna richiede due persone che lavorano a tempo parziale e una a tempo pieno per almeno 4 mesi di attività.



opportunità di sviluppo

Cycling May è una campagna efficace e le città aderenti sono in aumento. La campagna è sostenuta con entusiasmo da centri culturali, istituti scientifici e attività di intrattenimento che finanziano viaggi e premi per le classi più attive. Tra i premi sono molto apprezzati anche incontri con atleti, attori e giornalisti, oppure corsi di formazione ed eventi. Il format è facile da replicare e i costi possono essere modulati in base alle capacità dei territori. La città di Danzica può fornire seminari o webinar formativi e il *know how* necessario a replicare l'azione.

azioni possibili per sviluppare l'azione in emilia-romagna

Sviluppare una campagna empatica ed emotiva, basata su una sana competizione, capace di arrivare all'emotività delle persone, in grado di stimolare la ricerca di benessere e felicità degli individui attraverso forme di mobilità attiva anche condivise con i propri cari

Coinvolgere la Regione Emilia-Romagna e Arpae - Centri di educazione alla sostenibilità - che già promuovono la campagna regionale *Siamo nati per camminare*. Occorre fare rete con le progettualità in essere e di maggiore successo, massimizzando gli effetti positivi e i benefici sull'intero territorio regionale, se si vuole incidere sui comportamenti di più persone e - a cascata - sulla qualità dell'aria e la qualità urbana delle città padane fortemente inquinate

Prevedere incentivi sotto forma di premi interessanti per alunni e scuole, anche attivando partnership con enti e istituzioni culturali, imprese e personaggi del mondo della cultura, della scienza e dello sport

Creare una piattaforma di lancio e comunicazione e di registrazione e monitoraggio dei dati



**azioni del piano
della mobilità
casa-scuola di reggio
emilia**

59

1 / il manifesto 2.0 per la mobilità casa-scuola

contesto dell'azione

I dati della mobilità casa-scuola a Reggio Emilia, raccolti dal 2013 al 2019, ci restituiscono una fotografia particolarmente interessante nella scelta dei mezzi che famiglie e studenti compiono ogni giorno, in condizioni di bel tempo e di cattivo tempo per andare e tornare da scuola.

I trend positivi sulla mobilità attiva ci dicono che sono stabili l'andare a scuola a piedi, in bicicletta e col trasporto pubblico, in ogni grado scolastico. In particolare:

- nella scuola primaria, in caso di bel tempo, il 36% del campione si reca a scuola a piedi o in bicicletta e il dato è stabile in tutti gli anni d'indagine dal 2013 al 2019 (con oscillazioni dell'1%). In caso di cattivo tempo questa percentuale si riduce al 23% ed è sostanzialmente stabile dal 2015;
- nella scuola secondaria di 1° grado, il campione che si reca a scuola a piedi o in bicicletta col bel tempo è del 46% e il dato è alto e stabile, seppure con un leggerissimo aumento (variazioni del +2%). In caso di cattivo tempo questa percentuale si riduce al 26% (con oscillazioni dell'1%). Sempre nella secondaria di 1° grado, il 16% usa il trasporto pubblico in caso di bel tempo, mentre in caso di cattivo tempo aumenta al 18% e i dati sono sostanzialmente stabili nel corso dei 4 anni di indagine;
- nella scuola secondaria di 2° grado, in caso di bel tempo, il 68-69% degli studenti si recano a scuola con la bicicletta e il trasporto pubblico, con un aumento apprezzabile del 4%.

I trend negativi, al contrario, indicano che l'automobile è in crescita alla primaria e alla secondaria di 1° grado:

- nella scuola primaria, in 4 anni di indagine, l'automobile aumenta dell'11% in caso di bel tempo - passando dal 45% del 2013 al 56% del 2019 - e del 7% in caso di cattivo tempo, passando dal 59% del 2013 al 66% del 2019;
- nella scuola secondaria di primo grado l'auto privata è in crescita: dal 2013 al 2019 aumenta del 4% in caso di bel tempo - passando dal 26% al 30% - e del 3% in caso di cattivo tempo, passando dal 41% al 44%;
- infine, nella scuola secondaria di secondo grado, tra il 2017 e il 2019 l'automobile è stabile al 15% in caso di bel tempo, ma aumenta tra il 22% e il 25% quando piove.

Questi dati trovano riscontro con quelli sulla percezione della sicurezza. Raffrontando infatti i dati del 2017 e del 2019 sull'affermazione *'il tragitto casa-scuola è sicuro'*, il campione che *'non è d'accordo'* o che è *'in completo disaccordo'* è molto elevato, seppure in generale i dati 2019 più recenti migliorino nel confronto tra annate¹.

Chi dice che il tragitto casa-scuola è insicuro a piedi o in bicicletta, di fatto, riconduce questa insicurezza a tre fattori: 1) il parcheggio selvaggio; 2) la discontinuità dei percorsi; 3) la presenza di punti pericolosi. Mentre nel caso dei mezzi pubblici le ragioni cambiano evidenziando diversi fattori: 1) l'affollamento dei mezzi; 2) la mancanza di sorveglianza; 3) la presenza di punti pericolosi. Pertanto, il trend ci dice che la percezione della sicurezza negli anni è aumentata, ma che c'è ancora lavoro da fare.

Tuttavia, se si raffrontano i dati sulla sicurezza della mobilità casa-scuola al mezzo che figli e genitori ritengono ideale per andare a scuola, si notano ampi spazi di lavoro per gli anni futuri. In particolare si vede un aumento molto significativo della bicicletta rispetto all'anno precedente: +4% alle primarie, +14% alle secondarie di 1° grado, +6% alle secondarie di 2° grado. Questi dati, insieme a quelli della mobilità a piedi, sono di ispirazione per il lavoro di costruzione del nuovo Manifesto.

¹ - I dati 2019 ci dicono che il percorso casa-scuola è più sicuro degli anni precedenti, tuttavia rimane insicuro a piedi per il 37% dei genitori alla primaria, per il 25% degli studenti della secondaria di 1° grado e per il 34% degli studenti alla secondaria di 2° grado. In bicicletta, il percorso è insicuro per il 43% dei

genitori alla primaria, per il 22% degli studenti della secondaria di 1° grado e per il 31% degli studenti alla secondaria di 2° grado. Si tenga conto del fatto che nel confronto con gli anni precedenti, alla secondaria di 1° grado hanno sempre risposto i genitori, mentre dal 2019 i figli.

il tragitto a piedi CASA-SCUOLA è sicuro!

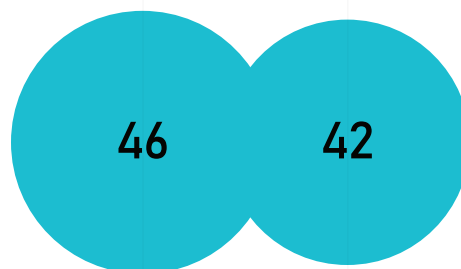
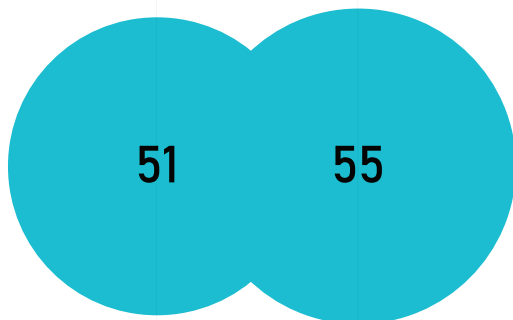
2017 2019

completamente d'accordo
abbastanza d'accordo

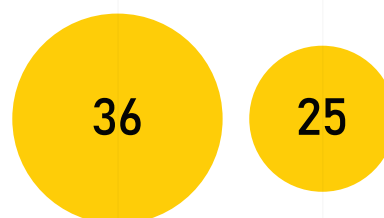
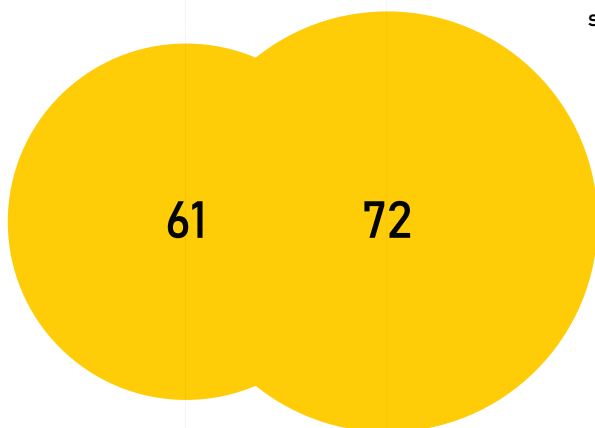
2017 2019

in disaccordo
completamente in disaccordo

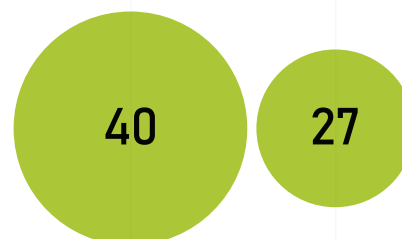
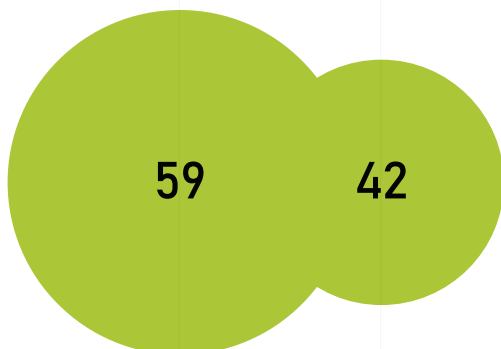
primarie



secondarie primo grado



secondarie secondo grado



1. Infografica sui dati storici
sulla mobilità casa-scuola a
Reggio Emilia

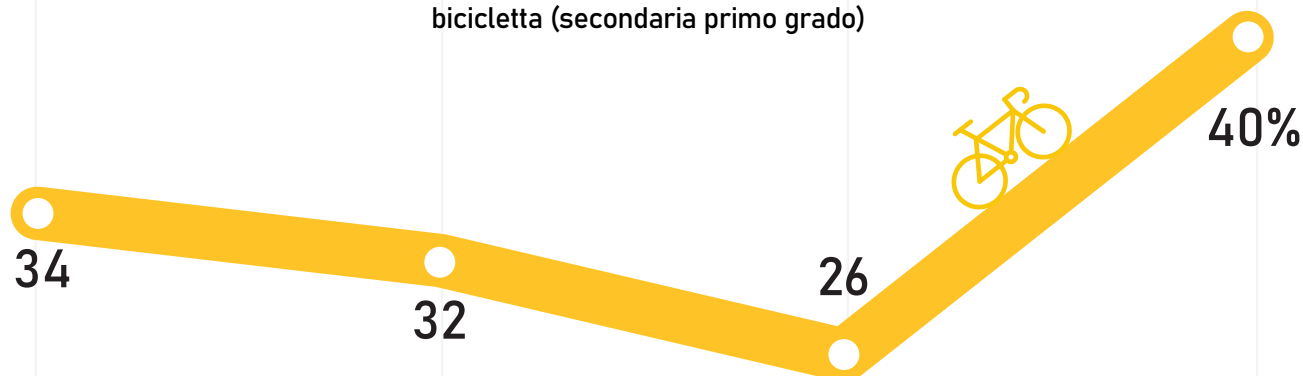
tragitto casa-scuola: IL MEZZO PREFERITO da genitori e studenti

2013 2015 2017 2019

bicicletta (primaria)



bicicletta (secondaria primo grado)



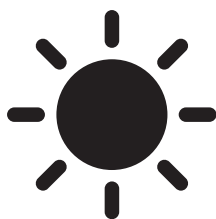
bicicletta (secondaria secondo grado)



2-3. Sopra. Infografiche sui dati storici sulla mobilità casa-scuola a Reggio Emilia. A destra. Infografiche su dati 2019 sul cambio di mezzo, tra automobile e mezzo ideale.

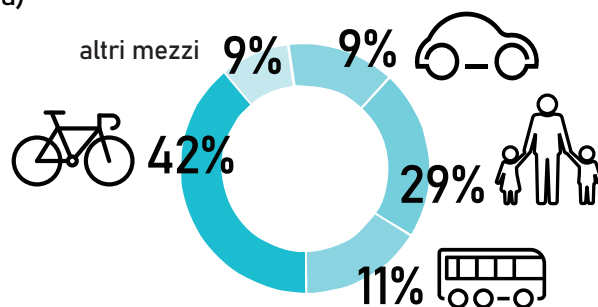
tra chi va a scuola in auto nel 2019: IL MEZZO IDEALE per genitori e studenti

mezzo utilizzato

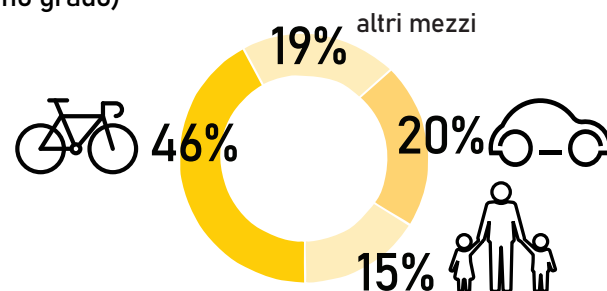


mezzo ideale

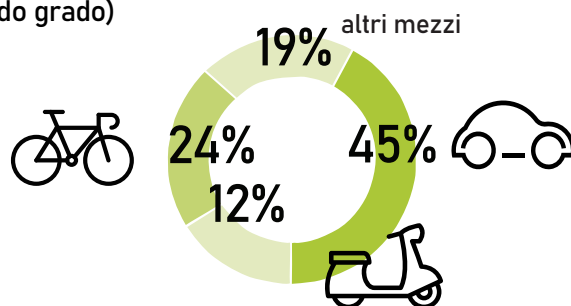
(primaria)



(secondaria primo grado)



(secondaria secondo grado)



4. Pagina successiva.
Disegno di Adele Laboratorio sulla mobilità casa-scuola promosso dal Comune di Reggio Emilia con le scuole del territorio nell'ambito del gioco Traffic Snake Game.

descrizione dell'azione e rilevanza

L'azione IL MANIFESTO 2.0 PER LA MOBILITÀ CASA-SCUOLA intende aggiornare il 'Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola' ideato e adottato dal Comune di Reggio Emilia nel 2009 con una pluralità di soggetti, alla luce di dieci anni di sperimentazioni sul campo.

L'aggiornamento sarà frutto di un percorso condiviso, al fine di promuovere la mobilità attiva per andare a scuola come gesto ordinario e quotidiano per migliorare la salute, l'ambiente, l'autonomia e la socialità di bambini e ragazzi, e per affrontare le sfide dovute all'inquinamento urbano e al cambiamento climatico.

Il Manifesto 2.0, come il primo, dovrà svilupparsi come un patto strategico tra attori a forte valenza sperimentale. L'obiettivo sarà quello di incidere sui comportamenti delle persone a partire da azioni tangibili che genitori, famiglie, studenti, docenti, Mobility Manager Scolastici e attori coinvolti nel percorso casa-scuola possano attivare.

Una particolare rilevanza strategica avranno tutte quelle azioni capaci di generare velocemente impatti positivi. In tal senso sarà data priorità al consolidamento dei progetti pregressi sviluppati dall'Amministrazione comunale, tra cui il BiciBus e il PediBus e gli interventi di moderazione del traffico basati sull'approccio di urbanismo tattico, tra cui la Strada Scolastica.

Tra le future sperimentazioni, sarà data priorità alle buone pratiche del progetto School Chance a cui il Piano della Mobilità casa-scuola si ispira, quali *Cycling May* (Danzica), *School zone* (Utrecht e Girona) e *Pleasant walking, fine cycling* (Utrecht). A queste potranno affiancarsi le sperimentazioni connesse alla segnaletica per la tracciatura di percorsi temporanei ciclabili e pedonali in continuità con l'approccio tattico sugli usi temporanei dello spazio stradale.

Il Manifesto, potrà dunque svilupparsi su più dimensioni:

- la dimensione collaborativa per la sottoscrizione dei nuovi contenuti come patto tra attori;
- la dimensione educativa e ludica con azioni di accompagnamento e informazione alle famiglie e alla cittadinanza;
- la dimensione spaziale e fisica con interventi permanenti e temporanei sullo spazio pubblico stradale e scolastico;
- la dimensione strategica di previsione connessa alla pianificazione urbana e al finanziamento di azioni e interventi;
- la dimensione di comunicazione alla città e di marketing territoriale.

Il processo di aggiornamento del Manifesto richiederà più anni di lavoro e di confronto tra tutte le parti interessate, che dovranno definirne i contenuti, i tempi di attuazione e le risorse con un orizzonte di cinque/dieci anni e sottoscriverlo con i relativi impegni di lavoro e monitoraggio nel tempo.

Il Comune di Reggio Emilia si impegnerà ad attivare un processo inclusivo aperto a tutti gli attori già coinvolti e a soggetti nuovi potenzialmente interessati.

portatori di interesse

Gli attori da coinvolgere sono diversi, a partire da:

- internamente all'Amministrazione, i Servizi Mobilità, Comunicazione e Partecipazione del Comune di Reggio Emilia, Officina Educativa e Polizia locale;
- tra gli Enti, ARPAE Emilia-Romagna e i Centri di Educazione alla Sostenibilità, l'Ufficio Scolastico Provinciale, l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia, l'AUSL di Reggio Emilia, la Federazione italiana Medici Pediatri e l'Osservatorio sulla sicurezza stradale;
- sul territorio locale, scuole di ogni ordine e grado, cittadini rappresentanti dei quartieri e delle frazioni, famiglie, associazione Tuttinbici-Fiab, gli insegnanti e i Mobility Manager Scolastici e i dirigenti scolastici.

tempi, costi di attuazione, indicatori di impatto

Si prevedono 2 anni di attività impiegando il lasso di tempo tra il 2020-2021 per l'attivazione di un tavolo di confronto per l'aggiornamento e i tavoli tematici collaborativi per la scrittura condivisa del Manifesto, con l'intento di chiudere il 2021 con il patto di sottoscrizione.

I costi stimati per il processo di ideazione, confronto e sottoscrizione sono di ca. 30.000,00 euro.

Le fonti di finanziamento possibili sono diverse:

- Fondi regionali per la Mobilità Sostenibile POR FESR 2021-2027;
- Fondi regionali per la Scuola e la Formazione e l'Educazione alla Sostenibilità;
- Fondi regionali della Partecipazione.

2020-Q1	2020-Q2	2020-Q3	2021-Q1	2021-Q2	2021-Q3
Attivazione e coinvolgimento interno all'Ente	Attivazione e coinvolgimento interno ed esterno all'Ente	Avvio del processo collaborativo di aggiornamento del Manifesto	Processo di scrittura condivisa del Manifesto	Messa a punto del documento e delle azioni di monitoraggio e Stesura finale	Sottoscrizione

indicatori	target	tempi
n° di attori coinvolti nel processo	<ul style="list-style-type: none"> - rappresentanti di enti - alunni - famiglie e genitori - insegnanti - cittadini - rappresentanti del mondo associativo 	2021
varietà di attori coinvolti nel processo	<ul style="list-style-type: none"> - enti e istituzioni - scuole - associazioni - cittadini - terzo settore - imprese 	2021
n° di attori sottoscrittori	<ul style="list-style-type: none"> - enti e istituzioni - associazioni - cittadini - terzo settore - imprese 	2021

MI PIACE A ME ANDARE
IN BICI PERCHÉ È DIVERTENTE

ADELE



2 / il mobility manager scolastico e la nuova rete

contesto dell'azione

In dieci anni dalla sua istituzione, a partire dall'anno scolastico 2009/2010, la figura del Mobility Manager Scolastico ha favorito a Reggio Emilia la promozione di una cultura della mobilità attiva, generando impatti positivi sulla mobilità casa-scuola e in particolare sull'uso della bicicletta e l'andare a piedi e sull'educazione alla mobilità urbana. Il Mobility Manager Scolastico è un insegnante che ha competenze trasversali ad ampio raggio sulla mobilità attiva e i temi ambientali connessi agli impatti del traffico e all'autonomia dei ragazzi nel loro percorso di crescita.

Molte scuole dell'obbligo hanno nominato un insegnante nel ruolo di Mobility Manager Scolastico e oggi molti Istituti di Reggio Emilia hanno un proprio referente per ogni scuola. Nel corso degli anni, la rete dei Mobility Manager Scolastici si è poi dimostrata uno strumento prezioso per scambiare esperienze e costruire sinergie tra le persone coinvolte, dando vita ad una rete permanente coordinata dal Comune di Reggio Emilia con tutte le scuole della città.

Questa figura educativa ha avuto un impatto importante non solo a Reggio Emilia, ma anche a livello nazionale. Infatti, lo Stato Italiano con la Legge 28 dicembre 2015, n°221 il cosiddetto 'Collegato Ambientale' ha introdotto il ruolo del Mobility Manager Scolastico in tutto il Paese, proprio in virtù dell'esperienza reggiana.

descrizione dell'azione e rilevanza

L'azione IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO E LA NUOVA RETE intende potenziare la figura del Mobility Manager Scolastico (MMS) su differenti fronti a partire dal riconoscimento sociale del ruolo che questi insegnanti svolgono, nell'accompagnare la comunità in un percorso di crescita sulla mobilità attiva e l'uso del trasporto pubblico orientato al rispetto dell'ambiente e alla salute pubblica.

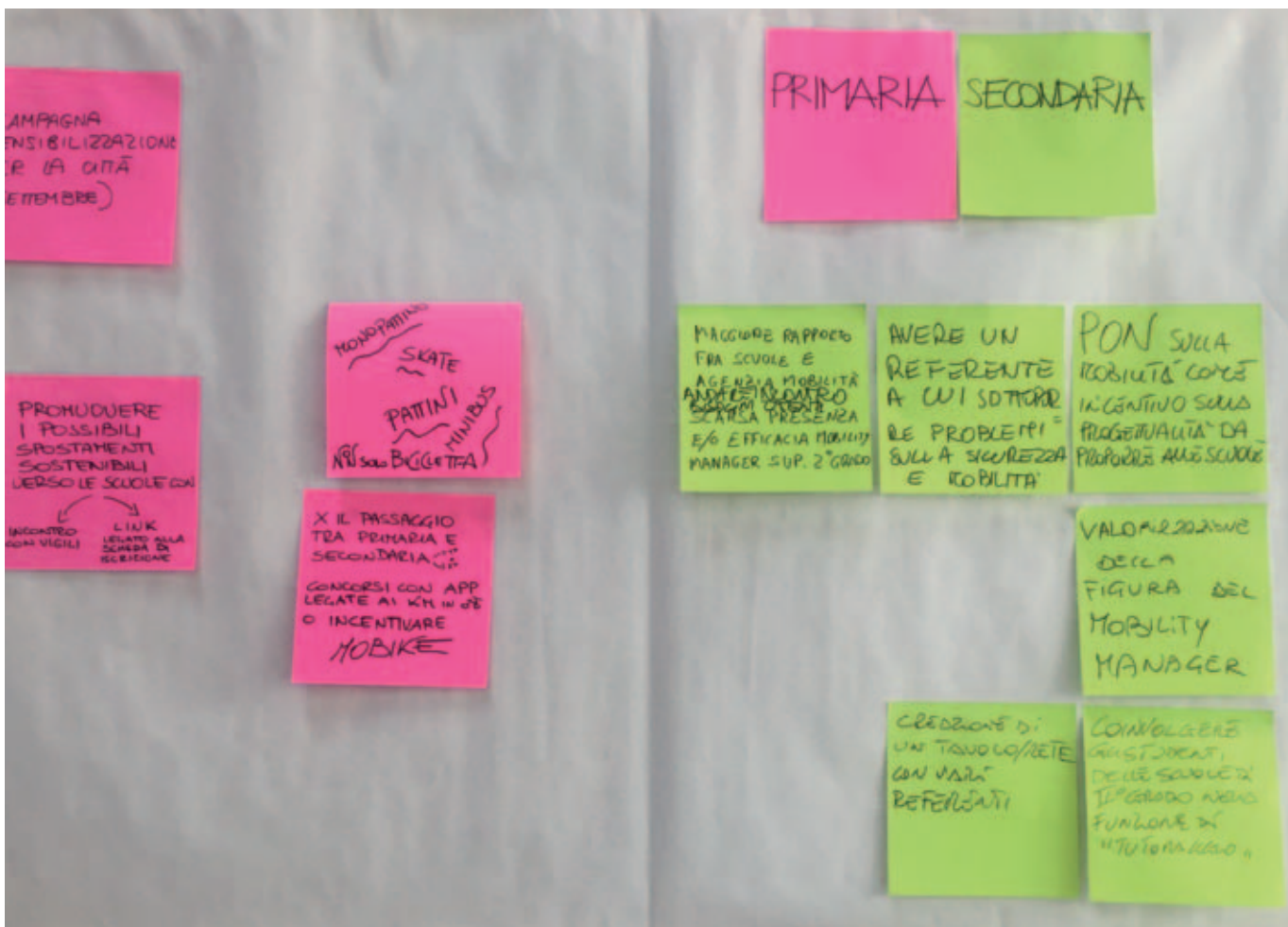
Negli incontri annuali che si sono svolti nel 2019 con la rete dei Mobility Manager scolastici sono state definite prioritarie le seguenti azioni:

- diffondere la figura del Mobility Manager Scolastico in ogni ordine e grado di scuola a partire dalle ultime sezioni della Scuola dell'Infanzia in modo che le famiglie arrivino alla Scuola Primaria già sensibilizzate;
- ampliare le competenze del Mobility Manager Scolastico ai temi della sostenibilità, del clima e della sicurezza stradale, attivando percorsi formativi tecnici e motivazionali dedicati, anche in collaborazione con altri Enti preposti ad attività educative e formative;
- definire un riconoscimento formale al ruolo avviando una procedura di inserimento all'interno del Piano Triennale dell'Offerta Formativa (PTOF) che coinvolga il Comune di Reggio Emilia, il Provveditore, i Dirigenti scolastici;
- istituire formalmente il Mobility Manager Scolastico in ogni scuola, indicandolo all'interno del PTOF;
- ampliare il carnet di proposte e progetti a cui attingere sviluppando una pubblicazione con tutte le proposte educative rivolte al mondo della Scuola, ampliando in particolare le opzioni per la secondaria di 2° grado;
- prevedere un budget annuale a cui attingere per la presentazione e l'attuazione di progetti;
- attivare uno strumento di networking tra Mobility Manager Scolastici finalizzato al rafforzamento della rete di relazioni.

Questo processo richiederà un anno e mezzo di lavoro e di confronto tra tutte le parti interessate.

Il Comune di Reggio Emilia si impegnerà nella attivazione delle relazioni che prevedono il coinvolgimento di altre Istituzioni e a consolidare la modalità semestrale di incontro dei Mobility Manager Scolastici, con particolare attenzione all'incontro propedeutico alla ripartenza delle scuole, che coincide con il momento in cui si pianifica l'attività.





portatori di interesse

Gli attori da coinvolgere sono i Servizi Mobilità del Comune di Reggio Emilia, i Centri di Educazione alla Sostenibilità, l'Ufficio Scolastico Provinciale, l'Agenzia per la Mobilità di Reggio Emilia, gli insegnanti e i Mobility Manager Scolastici e i dirigenti scolastici.

tempi, costi di attuazione, indicatori di impatto

Si prevede 1 anno e mezzo di attività impiegando il lasso di tempo tra il 2020-2021.

I Costi stimati per il processo sono di ca. 10.000,00 euro.

Le fonti di finanziamento possibili sono diverse:

- Fondi regionali per la Mobilità Sostenibile POR FESR 2021-2027;
- Fondi regionali per la Scuola e la Formazione e l'Educazione alla Sostenibilità;
- Fondi regionali della Partecipazione.

2020-Q1	2020-Q2	2020-Q3	2021-Q1	2021-Q2	2021-Q3
Attivazione e coinvolgimento di altre Istituzioni	Incontro semestrale di aggiornamento e avanzamento dell'azione	Incontro semestrale di aggiornamento e avanzamento dell'azione	Aggiornamento e avanzamento dell'azione	Monitoraggio dell'azione	Bilancio e analisi di impatto dei risultati dell'azione

indicatori	target	tempi
n° di attori coinvolti nel processo	- rappresentanti di enti - famiglie e genitori - insegnanti	2021
n° di mobility manager scolastici	- insegnanti	2021
n° di attività svolte	- enti e istituzioni - famiglie e genitori - insegnanti	2021

1-7. Immagini dell'incontro semestrale tra i Mobility Manager Scolastici svolto alla Polveriera di Reggio Emilia in concomitanza del progetto School Chance

3 / la visibilità delle scuole

contesto dell'azione

I flussi di persone e mezzi generati nel momento di ingresso e uscita dalle scuole rappresentano un fattore di criticità da molteplici punti di vista:

- elevata presenza di ragazzi che arrivano a scuola in auto, in particolare alle primarie, in cui circa il 60% è accompagnato in automobile (dato monitoraggio ECI6 2019);
- percezione di scarsa sicurezza per via dell'elevata compresenza di persone e di automobili. Seppure nel raffronto tra gli anni di monitoraggio i dati siano migliorati, permane una forte presenza di ingressi sovraffollati¹. Dai dati 2019, infatti, emerge che più di un terzo delle persone che hanno risposto - indipendentemente dal grado della scuola² - pensa che i dintorni delle scuole siano sovraffollati dalle auto e - tra coloro che percepiscono questa problematica - una considerevole quota arriva comunque a scuola con l'automobile³;
- compresenza di numerosi mezzi e commistione di traffico scolastico con i flussi del quartiere;
- rapidità dell'evento con impatti di congestione della strada;
- alte emissioni dovute ai gas di scarico delle automobili.

A questi fattori generali se ne aggiungono altri che dipendono dai differenti contesti scolastici e urbani. Per esempio la congestione mattutina delle strade urbane o l'assenza di spazi di sosta pedonale adeguati in corrispondenza degli ingressi, con persone che si riversano in strada, o bassa frequenza di mezzi pubblici in scuole più periferiche o caratteristiche delle strade.

Per risolvere questi problemi, il Comune di Reggio Emilia e le Scuole del territorio hanno sperimentato diverse azioni riconducibili a:

- promozione di politiche capaci di agire sui comportamenti virtuosi;
- trasformazione delle strade antistanti le scuole in area senza auto o in Strade Scolastiche e con percorsi sicuri;
- potenziamento della segnaletica non convenzionale (ad esempio; tatuaggi urbani, disegni sulla strada progettati con gli studenti);
- lavori pubblici per la moderazione del traffico sui fronti scuola (es. platee in asfalto stampato e colorato davanti a diverse scuole) e sistemazione percorsi casa-scuola pedonali e ciclabili;
- sensibilizzazione e comunicazione, anche orientata a chi percepisce lo spazio pericoloso e causa il problema;

Ciò nonostante, le aree d'ingresso alla scuola rimangono sovraffollate dalle auto, come si evince dai dati riportati nelle pagine successive.

descrizione dell'azione e rilevanza

L'azione LA VISIBILITÀ DELLE SCUOLE intende sviluppare interventi e modelli di moderazione del traffico, di visibilità e di segnaletica che si possano realizzare davanti ai plessi scolastici con la finalità di arrivare a definire i criteri di attuazione e trasformazione delle strade antistanti le scuole.

1- Dati monitoraggi ECI6 2013, 2015, 2017, 2019

2 - Il 44% nelle scuole primarie, il 38% nelle scuole secondarie di primo grado, il 33% nelle scuole secondarie di secondo grado

3 - Tra coloro che percepiscono gli spazi della scuola sovraffollati, coloro che si recano nella brutta stagione in auto a scuola sono il 75% alle scuole primarie, il 44% alle scuole secondarie di primo grado, il 25% alle scuole secondarie di secondo grado).



come sono i dintorni e GLI SPAZI ALL'ESTERNO del cortile scolastico?

primaria

secondaria
1° grado

secondaria
2° grado

	2017	2019	2017	2019	2017	2019
sicuri	28	32	25	37	19	24
ben curati e mantenuti	22	22	15	23	11	17
sono presenti adeguate dotazioni per i mezzi di trasporto sostenibili	6	7	9	17	12	24
accessibili con mezzi di trasporto sostenibili	9	9	13	18	20	24
sovraffollati dalle automobili	49	44	52	33	52	38
pericolosi	23	21	15	13	31	16
altro	8	6	8	3	11	4
non risponde	2	2	3	2	1	2
totale	147	144	139	145	156	147



Le tabelle e i grafici illustrano come cambia la percezione dell'area esterna al cortile scolastico nelle diverse scuole, nel confronto tra gli anni 2017, 2019.

Nella pagina di destra sono sommate le motivazioni positive e quelle negative.

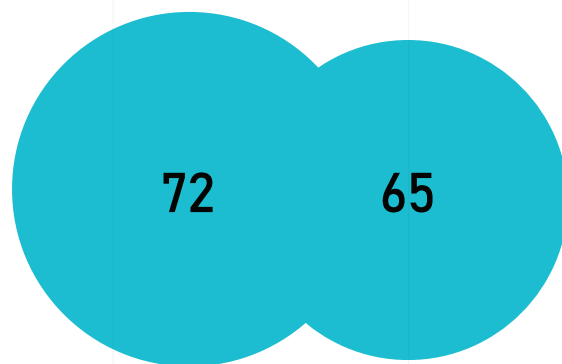
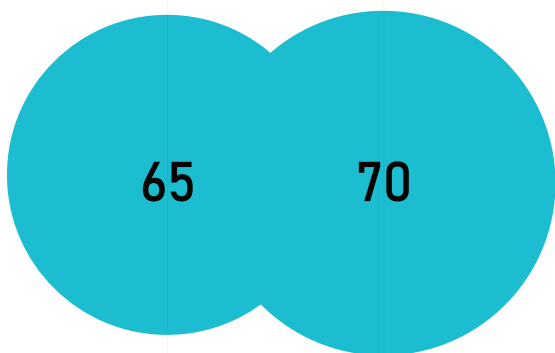
2017 **2019**

sicuri + ben curati e mantenuti
+ sono presenti adeguate dotazioni
per i mezzi di trasporto sostenibili
+ accessibili con mezzi
di trasporto sostenibili

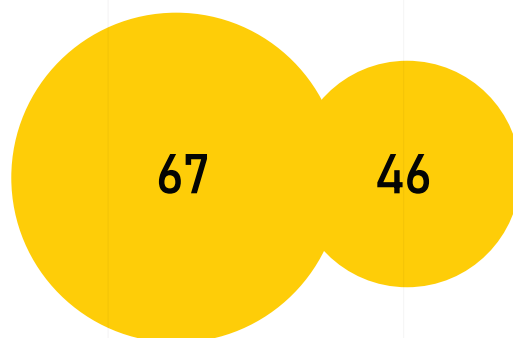
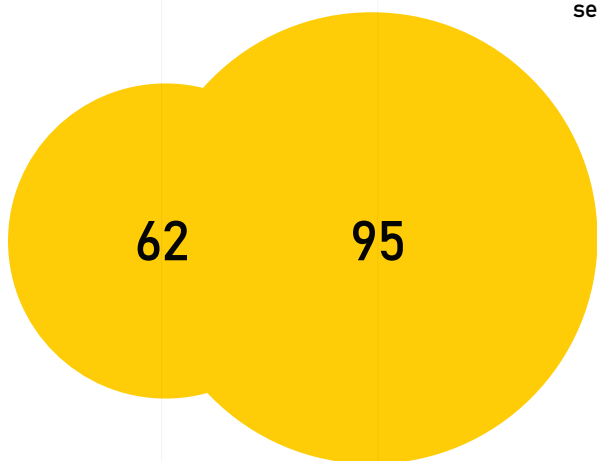
2017 **2019**

pericolosi
+
sovraffollati dalle automobili

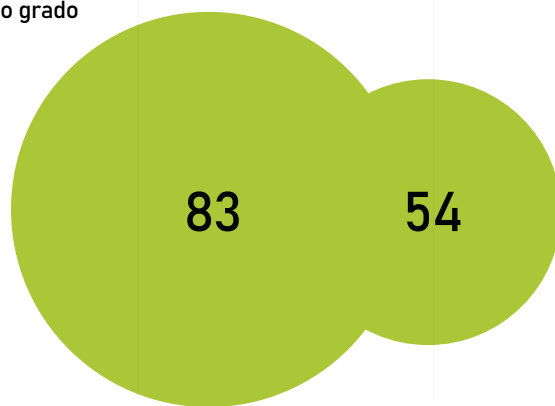
primarie



secondarie primo grado



secondarie secondo grado



perchè il tragitto casa-scuola è poco sicuro ANDANDO A PIEDI?

primaria

secondaria
1° grado

secondaria
2° grado

	2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019	2017	2019
parcheggio selvaggio	17	18	27	24	13	19	24	20	15	14
discontinuità dei percorsi	41	40	45	46	37	39	50	40	52	53
punti pericolosi	70	54	51	49	67	49	43	40	42	33
altro	20	10	13	6	33	16	14	7	13	6
non risponde	0	0	0	4	0	0	0	6	0	6
totale citazioni	148	123	137	129	150	122	130	113	121	111



La tabella e i grafici illustrano come cambia nelle diverse scuole la percezione della sicurezza del tragitto casa-scuola andando a piedi, nel confronto tra gli anni 2013, 2015, 2017, 2019.

Nella pagina di destra sono sommate le motivazioni negative. Si precisa che i questionari del 2013 e del 2015 sono stati somministrati in 26 scuole, mentre i dati del 2017

e del 2019 in tutte le scuole della città, ovvero quasi il triplo. Per queste ragioni, le tendenze rappresentate sui 4 anni di indagine possono rappresentare variazioni significative.

Si tenga poi conto, che le grandi variazioni tra il 2019 e il 2017 nelle scuole secondarie di primo grado sono influenzate dal fatto che rispondono gli studenti e non più i genitori.

2013 — 2015 — 2017 — 2019

primaria



parcheggio selvaggio
+
discontinuità dei percorsi
+
punti pericolosi

128 112 123 119

2013 — 2015 — 2017 — 2019

secondaria 1° grado



parcheggio selvaggio
+
discontinuità dei percorsi
+
punti pericolosi

117 107 117 100

2017 — 2019

secondaria 2° grado



parcheggio selvaggio
+
discontinuità dei percorsi
+
punti pericolosi

109 100

perchè il tragitto casa-scuola è poco sicuro ANDANDO IN BICICLETTA?

primaria

secondaria
1° grado

secondaria
2° grado

	2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019	2017	2019
parcheggio selvaggio	16	16	22	20	15	16	21	16	15	14
discontinuità dei percorsi	46	48	53	54	47	46	53	45	59	56
punti pericolosi	68	55	50	45	64	48	46	39	35	30
altro	19	9	11	5	27	14	9	6	12	7
non risponde	0	0	0	6	0	0	0	9	0	8
totale citazioni	149	128	136	130	153	124	129	115	120	115



La tabella e i grafici illustrano come cambia nelle diverse scuole la percezione della sicurezza del tragitto casa-scuola andando in bicicletta, nel confronto tra gli anni 2013, 2015, 2017, 2019.

Nella pagina di destra sono sommate le motivazioni negative. Si precisa che i questionari del 2013 e del 2015 sono stati somministrati in 26 scuole, mentre i dati del 2017

e del 2019 in tutte le scuole della città, ovvero quasi il triplo. Per queste ragioni, le tendenze rappresentate sui 4 anni di indagine possono rappresentare variazioni significative.

Si tenga poi conto, che le grandi variazioni tra il 2019 e il 2017 nelle scuole secondarie di primo grado sono influenzate dal fatto che rispondono gli studenti e non più i genitori.

2013 2015 2017 2019

primaria



parcheggio selvaggio
+
discontinuità dei percorsi
+
punti pericolosi

130 119 125 119

2013 2015 2017 2019

secondaria 1° grado



parcheggio selvaggio
+
discontinuità dei percorsi
+
punti pericolosi

126 110 120 100

2017 2019

secondaria 2° grado



parcheggio selvaggio
+
discontinuità dei percorsi
+
punti pericolosi

109 100

perchè il tragitto casa-scuola è poco sicuro **ANDANDO CON I MEZZI PUBBLICI?**

primaria

secondaria
1° grado

secondaria
2° grado

	2013	2015	2017	2019	2013	2015	2017	2019	2017	2019
affollamento	34	49	45	36	57	67	65	63	87	77
mancanza di sorveglianza	55	59	49	41	60	54	44	34	29	30
punti pericolosi	18	11	16	18	14	12	13	11	12	12
altro	22	20	19	14	20	9	10	7	12	7
non risponde	0	0	0	11	0	0	0	9	0	7
totale citazioni	129	138	128	120	152	143	131	124	139	133



La tabella e i grafici illustrano come cambia nelle diverse scuole la percezione della sicurezza del tragitto casa-scuola andando con i mezzi pubblici, nel confronto tra gli anni 2013, 2015, 2017, 2019.

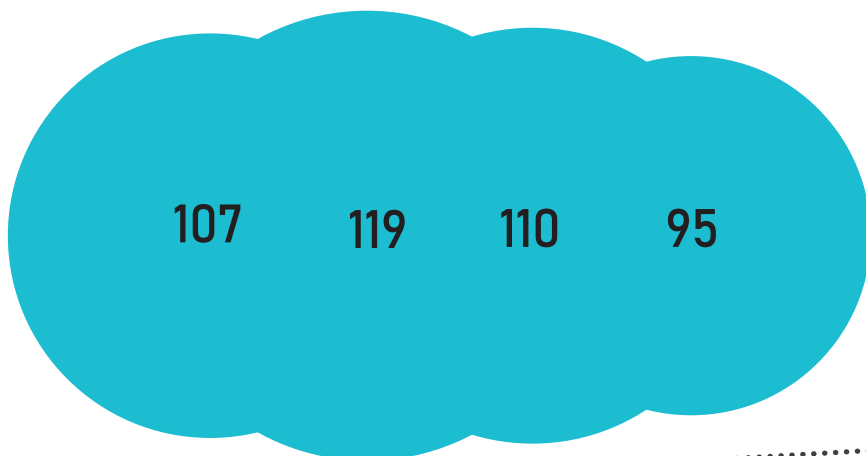
Nella pagina di destra sono sommate le motivazioni negative. Si precisa che i questionari del 2013 e del 2015 sono stati somministrati in 26 scuole, mentre i dati del 2017

e del 2019 in tutte le scuole della città, ovvero quasi il tripto. Per queste ragioni, le tendenze rappresentate sui 4 anni di indagine possono rappresentare variazioni significative.

Si tenga poi conto, che le grandi variazioni tra il 2019 e il 2017 nelle scuole secondarie di primo grado sono influenzate dal fatto che rispondono gli studenti e non più i genitori.

2013 — 2015 — 2017 — 2019

primaria



affollamento
+
mancanza di sorveglianza
+
punti pericolosi

2013 — 2015 — 2017 — 2019

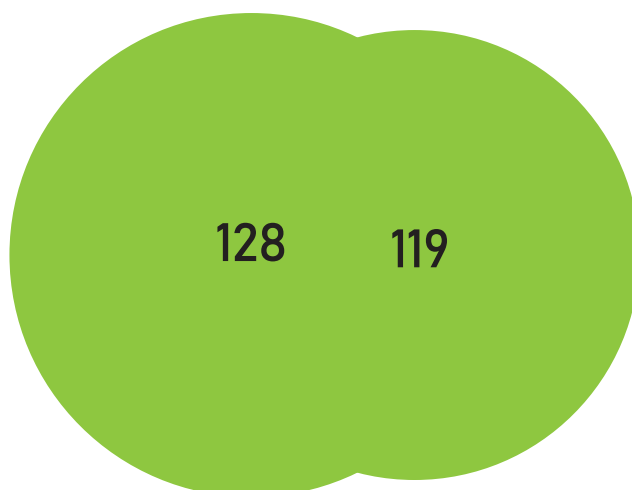
secondaria 1° grado



affollamento
+
mancanza di sorveglianza
+
punti pericolosi

2017 — 2019

secondaria 2° grado



affollamento
+
mancanza di sorveglianza
+
punti pericolosi

L'idea è che le strade e le aree in prossimità della scuola tornino ad essere concepite e vissute come spazio pubblico, sicuro, vivibile, attrattivo e in grado di favorire l'incontro tra le persone che le usano (insegnanti, studenti, genitori, residenti del quartiere) in ogni momento della giornata, conferendo riconoscibilità e visibilità alla scuola. L'azione consiste nella definizione di un format, personalizzabile in base al contesto e alle esigenze delle scuole, per modificare la strada e l'area antistante la scuola. Il modello ha l'obiettivo di aumentare la visibilità della presenza del complesso scolastico da parte degli automobilisti che devono essere in grado di riconoscere lo spazio nei dintorni della scuola grazie al format e di conseguenza modificare il loro comportamento alla guida. Il modello pone la persona e la fruizione pedonale e ciclabile al centro del progetto di strada, aumentando al tempo stesso la sicurezza degli utenti più deboli della strada. Il format si compone di elementi ben riconoscibili e ripetibili che dovranno essere presenti in tutti gli interventi progettuali e da componenti variabili a seconda della scuola oggetto dell'intervento e prende le mosse dall'esperienza del tatuaggio urbano.

Obiettivi dell'Azione

- aumentare la visibilità e la riconoscibilità della presenza dei plessi scolastici;
- incrementare la sicurezza degli spazi pubblici aumentando lo spazio a disposizione per pedoni e ciclisti;
- migliorare la vivibilità e qualità degli spazi.

Criteri di intervento ed elementi standard

Il format di intervento è concepito attraverso criteri tesi a trasformare lo spazio di ingresso alle scuole prospiciente le strade in uno spazio condiviso da più forme di mobilità (shared space), quali:

- aumento dello spazio pedonale nelle aree di ingresso alle scuole ricavato dall'utilizzo di interventi di moderazione del traffico (woonerf, chicane, zone 30, kiss&ride);
- riduzione dello spazio destinato ai parcheggi;
- alta visibilità anche in caso di scarsa illuminazione, maltempo e lontananza;
- percezione sonora della presenza della scuola grazie al cambio di materiale della pavimentazione.

Questi criteri si attuano attraverso la realizzazione di alcuni elementi standard, presenti in tutti gli interventi, e altri specifici di ogni scuola, che potranno variare a seconda del contesto.

elementi standard

Riconfigurazione delle aree di ingresso alle scuole con aumento dello spazio pubblico pedonale e ciclabile (\geq raddoppio area ex ante):

- cambio di sezione stradale
- differenziazione della quota stradale e di quella dei marciapiedi
- differenziazione del materiale impiegato per i suoli stradali, pedonali e di sosta delle persone (cemento o asfalto drenante, stampato e colorato)
- inserimento di elementi e spazi vegetati per la riduzione della velocità e l'aumento dell'ombra
- arretramento delle recinzioni scolastiche in corrispondenza degli ingressi

Segnaletica orizzontale: colorazione del manto stradale, evidenziazione delle strisce pedonali

Segnaletica verticale: segnali di indicazione della presenza della scuola, segnali di velocità, dissuasori, elemento verticale alto

elementi opzionali

Riconfigurazione dell'ingresso alle scuole:

- inserimento di elementi per il benessere delle persone (sedute primarie e/o secondarie ovvero con e senza schienali, muretti, scale,...)

Segnaletica orizzontale: Tatuaggio Urbano

Segnaletica verticale: segnaletica non convenzionale personalizzata della scuola e/o facciata colorata con elementi informali (graffiti)

Arredi urbani: portabiciclette con o senza coperture; recinzioni colorate o sagomate; cesti per i rifiuti

attori e portatori di interesse

Gli attori da coinvolgere: i settori tecnici del Comune di Reggio Emilia che attuano la progettazione e l'opera (Lavori Pubblici, Verde), altri settori che possono accompagnare l'azione (Comunicazione, Quartiere Bene Comune, Officina educativa), la Polizia locale, la Regione Emilia-Romagna che può assumere il modello standard a livello regionale, scrivere le linee guida e concorrere a finanziare altri interventi, i Mobility Manager Scolastici e tutta la comunità della scuola, i residenti del quartiere.

tempi, costi di attuazione, indicatori di impatto

Si prevedono 2 anni per l'attuazione di almeno 1 intervento (2020-2021)⁴

Fonti di finanziamento

- Piano Triennale delle Opere Pubbliche del Comune di Reggio Emilia
- Fondi Regionali POR-FESR di nuova programmazione
- Fondi Regionali per la Rigenerazione Urbana

2020-Q1	2020-Q2	2020-Q3	2021-Q1	2021-Q2	2021-Q3
Sviluppo del format	Presentazione del format alla Regione per eventuale redazione e approvazione linee guida	Progettazione di un caso studio	Procedura di gara	Affidamento lavori	Realizzazione di un intervento e collaudo

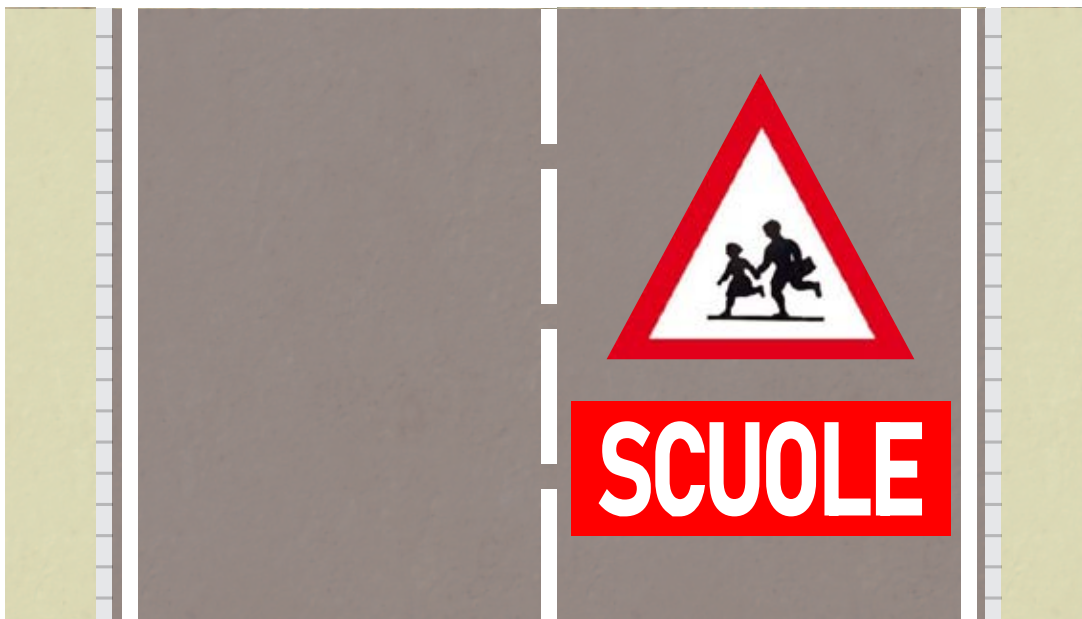
indicatori	target	tempi
realizzare (1) un intervento complesso di riqualificazione di una strada antistante un plesso scolastico ad elevata visibilità	- alunni - famiglie e genitori - insegnanti della scuola - residenti del quartiere	2021
% di studenti che andranno a scuola con mezzi sostenibili	- alunni - famiglie e genitori	2021
diminuzione delle velocità negli immediati dintorni della scuola (da 50 km/h a 30 e da 30 a 10 km/h)	- famiglie e genitori - residenti del quartiere	2021
% di aumento della percezione della sicurezza nei dintorni della scuola	- alunni - famiglie e genitori	2021

abaco interventi

Nelle pagine a seguire segue un abaco degli elementi che si possono inserire nelle strade di fronte alle scuole e tre tipi di intervento per le quali sono state scelte tre scuole esemplificative di tre contesti urbani differenti: in Centro storico, in un quartiere residenziale della fascia urbana della città, in una frazione rurale periferica.

⁴ - I costi stimati sono di ca. 300-350 euro al mq. I costi sono stati desunti dal prezzario regionale dell'Emilia-Romagna. In fase di progettazione preliminare e definitiva-esecutiva potranno subire variazioni dipendenti da fattori specifici del luogo e non preventivabili, quali ad esempio: pareri da acquisire

(soprintendenza,...), interferenze con i sottoservizi (fognature, elettricità, gas,...), costi speciali di bonifica e smaltimento derivati dalle opere di desealing, sterro e scavo (ciclo delle terre e rocce da scavo).



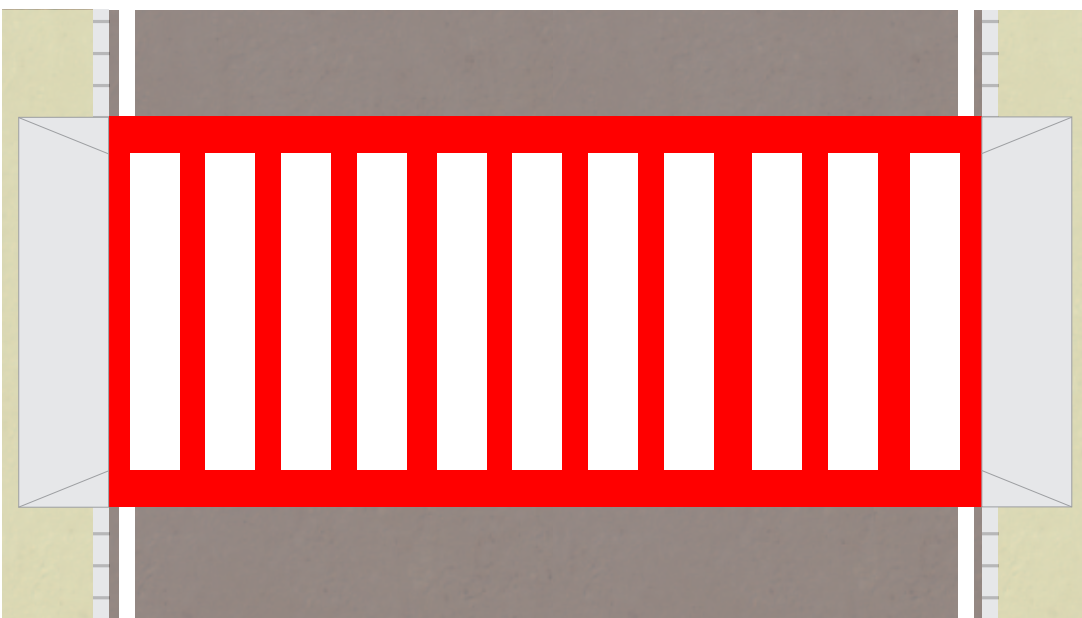
SEGNALETICA STRADALE
SIMBOLO E SCRITTA SCUOLE

Il segnale del simbolo e la scritta scuola sono dipinti al suolo lungo la strada in cui si trova l'edificio scolastico.

Il segnale ha la base di larghezza pari ai 2/3 della dimensione della carreggiata stradale. La scritta ha la dimensione della sezione stradale.

Entrambi i segnali sono impressi attraverso materiale termoplastico. Il materiale viene fuso con il manto bituminoso e ne diventa così parte integrante; questa soluzione garantisce in una maggiore durata (6-8 volte superiore) rispetto alla segnaletica tradizionale.

Il materiale di impressione è costituito da microsferi di vetro miscelate con sostanze aggreganti anti-scivolamento, distribuite uniformemente sull'intera area (3 mm di spessore) del preformato, così da garantire la sicurezza stradale e un'ottima riflessione dei raggi UV, che consente di ridurre l'impatto sul microclima urbano.

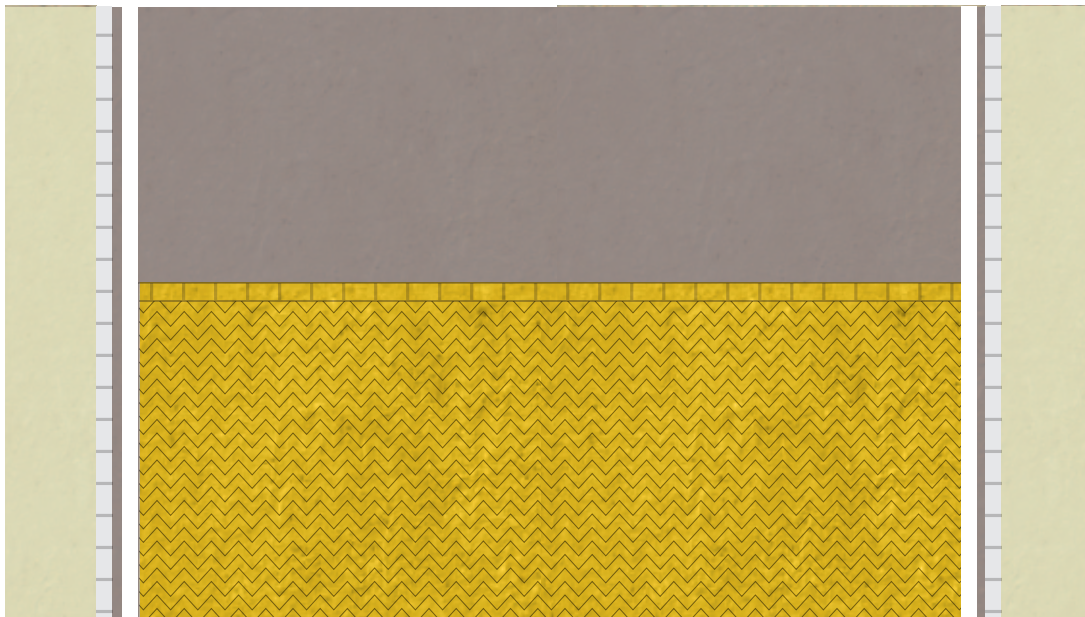


ATTRAVERSAMENTI
PEDONALI CON STRISCE
PEDONALI BIANCHE SU FONDO
ROSSO

Il segnale è realizzato al suolo (o realizzato attraverso il sistema street print).

Il fondo colorato rende più evidente e visibile il passaggio delle persone agli automobilisti. Per essere a norma con il Codice della Strada deve essere realizzato in pasta.



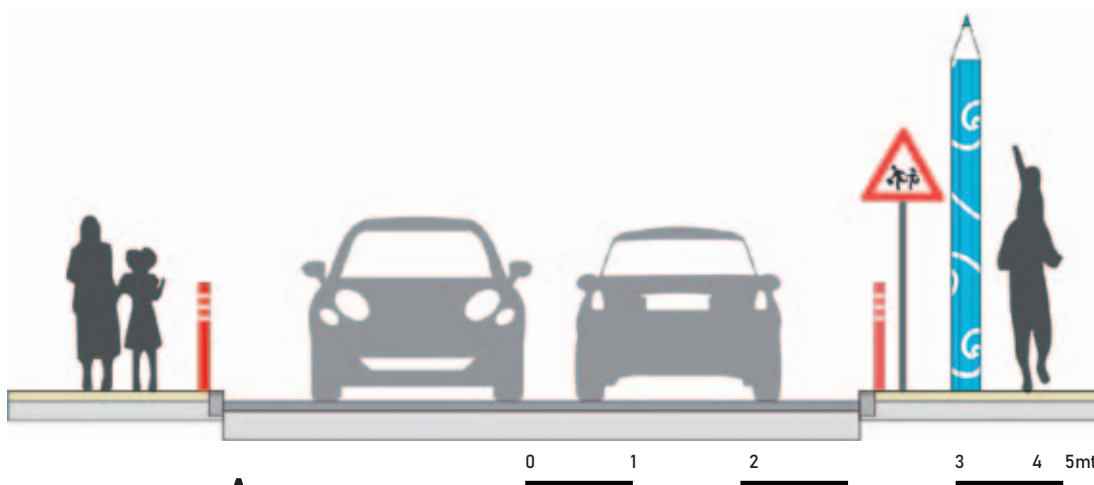


MANTI IN ASFALTO COLORATO (OCRA O ROSSO) STAMPATO A CALDO.

Il cambio di superficie - da più liscia a più rugosa, da nera a colorata - segnala la presenza della scuola e dei suoi ingressi. È bene evitare il colore nero sia per rendere più evidente il passaggio sia per ridurre l'assorbimento della radiazione solare, soprattutto se la strada è molto soleggiata e priva di alberi.

Il manto può inoltre essere di asfalto drenante, favorendo nei contesti urbani - ove possibile - una migliore infiltrazione al suolo, soprattutto se associato a giardini stradali della pioggia, così da andare a sgravare e/o ad alleggerire il carico di acque collettate nel sistema fognario.





SEGNALETICA VERTICALE DELLA SCUOLA DA CODICE DELLA STRADA ASSOCIATA A PALO ALTO E DISSUASORI COLORATI IN PROSSIMITÀ DELLE SCUOLE
 Questi segnali si trovano sulla strada della scuola, nel senso di marcia, lungo i marciapiedi, in prossimità dell'ingresso della scuola e lungo le strade ad intenso traffico.
 Sono dipinti con colori differenti (colori primari o secondari saturi) o personalizzati con figure.

1. SEGNALE TRIANGOLARE DELLA SCUOLA
 Si trova sulla strada della scuola, nel senso di marcia, vicino al segnale verticale di avviso della scuola.
 È montato su un palo di ferro zincato (o verniciato nero a fuoco) di spessore mm 2, con tappo in plastica. Ha un'altezza variabile tra i 2,50 e i 3 mt.

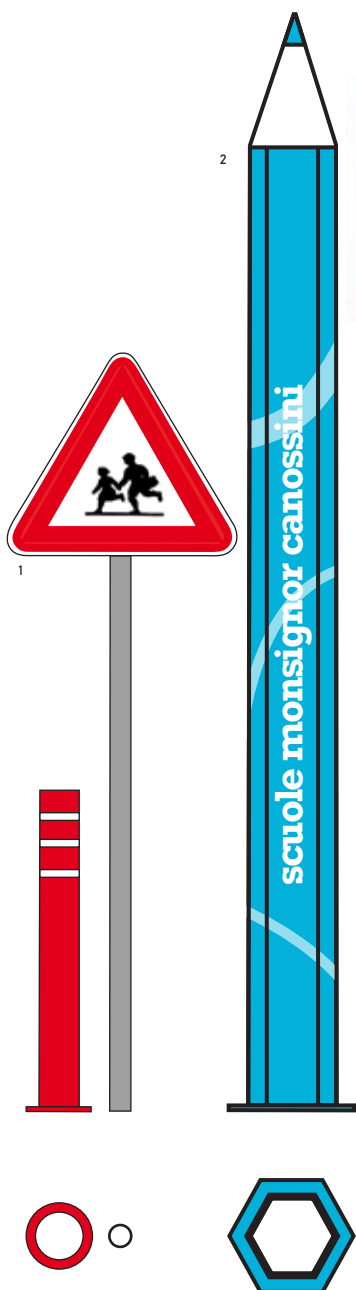
2. PALO ALTO TIPO MATITONE IN ACCIAIO DIPINTO
 Si trova sulla strada della scuola, nel senso di marcia, vicino al segnale verticale di avviso della scuola. Ha lo scopo di rendere maggiormente evidente la vicinanza della scuola e di connotarne l'arrivo. Può essere personalizzato con il nome della scuola o elementi grafici. Il palo alto è in ferro, ha un'altezza variabile di 3,5 o 4 mt e una sezione esagonale. È dipinto a fuoco.

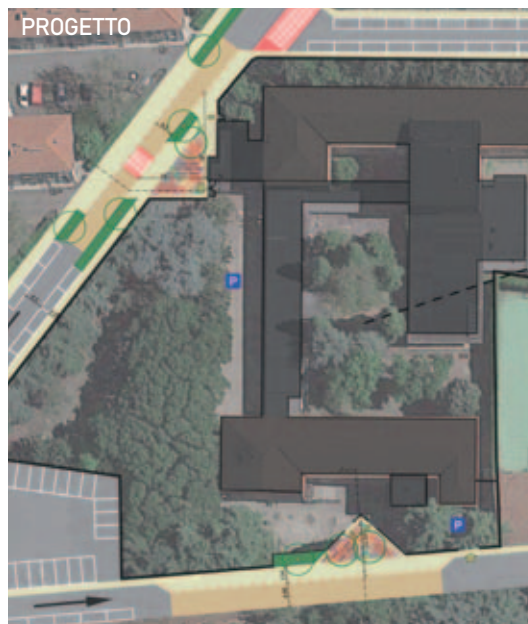
3. DISSUASORI AD ARCHETTO IN FERRO DIPINTI A FUOCO POSIZIONATI A MARGINE DEL MARCIAPIEDE SCOLASTICO
 Disponibile con bande riflettenti e anche con tubolare centrale. Hanno un'altezza di 1,0 mt e larghezze variabili da 0,5 e 1,0 mt.

4-8. DISSUASORI A FIAMMIFERO IN FERRO DIPINTI A FUOCO POSIZIONATI A MARGINE DEL MARCIAPIEDE SCOLASTICO
 Disponibili di varie altezze e colori, con fissaggio al suolo con piastra in acciaio o interrati. Hanno sezioni variabili da 5,8,10 o 12 cm e altezze variabili da 80, 100 o 120 cm. Disponibili con bande riflettenti.

9-10. DISSUASORI IN GOMMA CON ANIMA INTERNA IN ACCIAIO E BARRE CATARIFRANGENTI
 Disponibili di varie altezze e colori da 80, 100 o 120 cm. Ideale per segnalazioni di cortesia sia per dissuadere la sosta di autoveicoli. Essendo stampato ad iniezione in gomma non danneggia i veicoli in caso d'urto.

11-13. DISSUASORI MONOLITICI IN CEMENTO COLORATO IN PASTA
 Disponibili in vari colori e fogge. È indispensabile siano colorati in pasta, per una migliore resistenza agli agenti atmosferici. Esistono modelli tipo Lego con fogge differenziate oppure è possibile usare modelli standard completi di boccole in acciaio inox per il sollevamento e l'aggancio di catene, da personalizzare con disegni e pitture sviluppate all'interno di laboratori scolastici con insegnanti e genitori.





SCUOLA TIPO 1

130+100 mq
spazio pubblico ex ante
235+200 mq
spazio pubblico ex post
+ 189%

70 mq
spazio pubblico ex ante
210 mq
spazio pubblico ex post
+ 300%

AZIONI

- riduzione parcheggi
- arretramento recinzione
- allargamento marciapiedi
- pedonalizzazione ingressi



SCUOLA TIPO 2

80 mq
spazio pubblico ex ante
250 mq
spazio pubblico ex post
+ 312%

AZIONI

- arretramento recinzione
- allargamento marciapiede
- pedonalizzazione ingresso



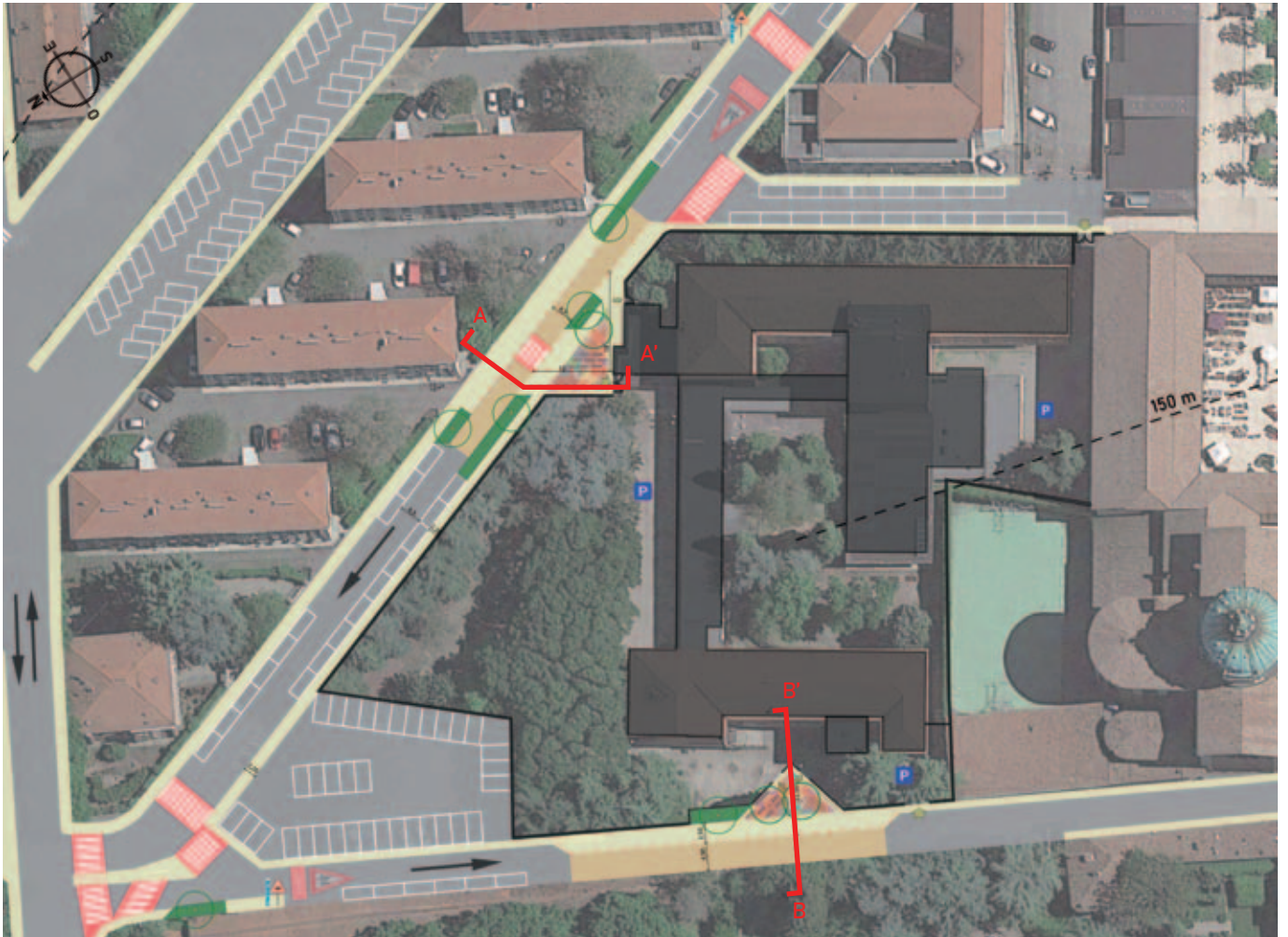
SCUOLA TIPO 3

40 mq
spazio pubblico ex ante
230 mq
spazio pubblico ex post
+ 575%

AZIONI

- riduzione parcheggi
- allargamento marciapiede
- pedonalizzazione ingresso

elementi standard scuola tipo 1 / in centro storico



0 10 20 50mt

LEGENDA		
Parcheggio scuola	Alberi di Progetto	Pittura al suolo
Pedonale	Aiuole	Segnaletica orizzontale
Autobus	Rampicante	Segnaletica verticale scuola
Recinzione	Biostrasse	Dissuasori
Ingressi carrai	Sedute	Segnaletica verticale
Ingressi pedonali	Rastrelliere	

SEZIONE A-A'

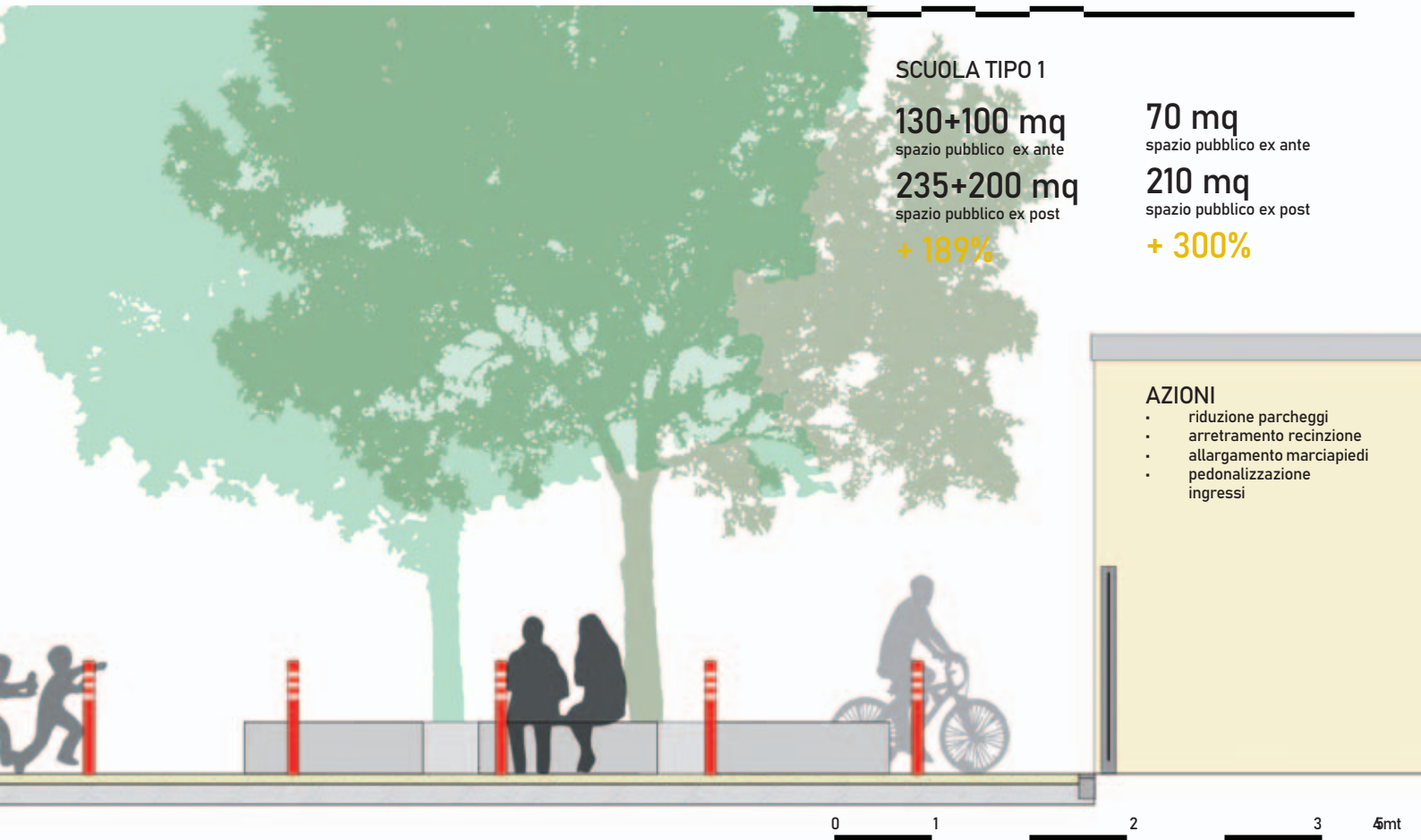
SEZIONE B-B'

AZIONI
PER LA VISIBILITÀ
DELLA SCUOLA

SULLA STRADA

ALL'INGRESSO

- segnaletica orizzontale
- segnaletica verticale
- palo alto
- allargamento marciapiedi
- riduzione parcheggi
- depavimentazione
- dissuasori
- arretramento recinzione
- sostituzione manto stradale
- nuovi elementi di vivibilità e identità dello spazio pubblico (sedute, alberi, arbusti, rampicante recinzione, bachecha, portabici, tatuaggio urbano)
- performance ambientali dello spazio pubblico (depavimentazione e creazione di aree vegetate e alberate infiltranti, creazione ombra, riduzione assorbimento calore)



SCUOLA TIPO 1

130+100 mq
spazio pubblico ex ante

235+200 mq
spazio pubblico ex post

+ 189%

70 mq

spazio pubblico ex ante

210 mq

spazio pubblico ex post

+ 300%

AZIONI

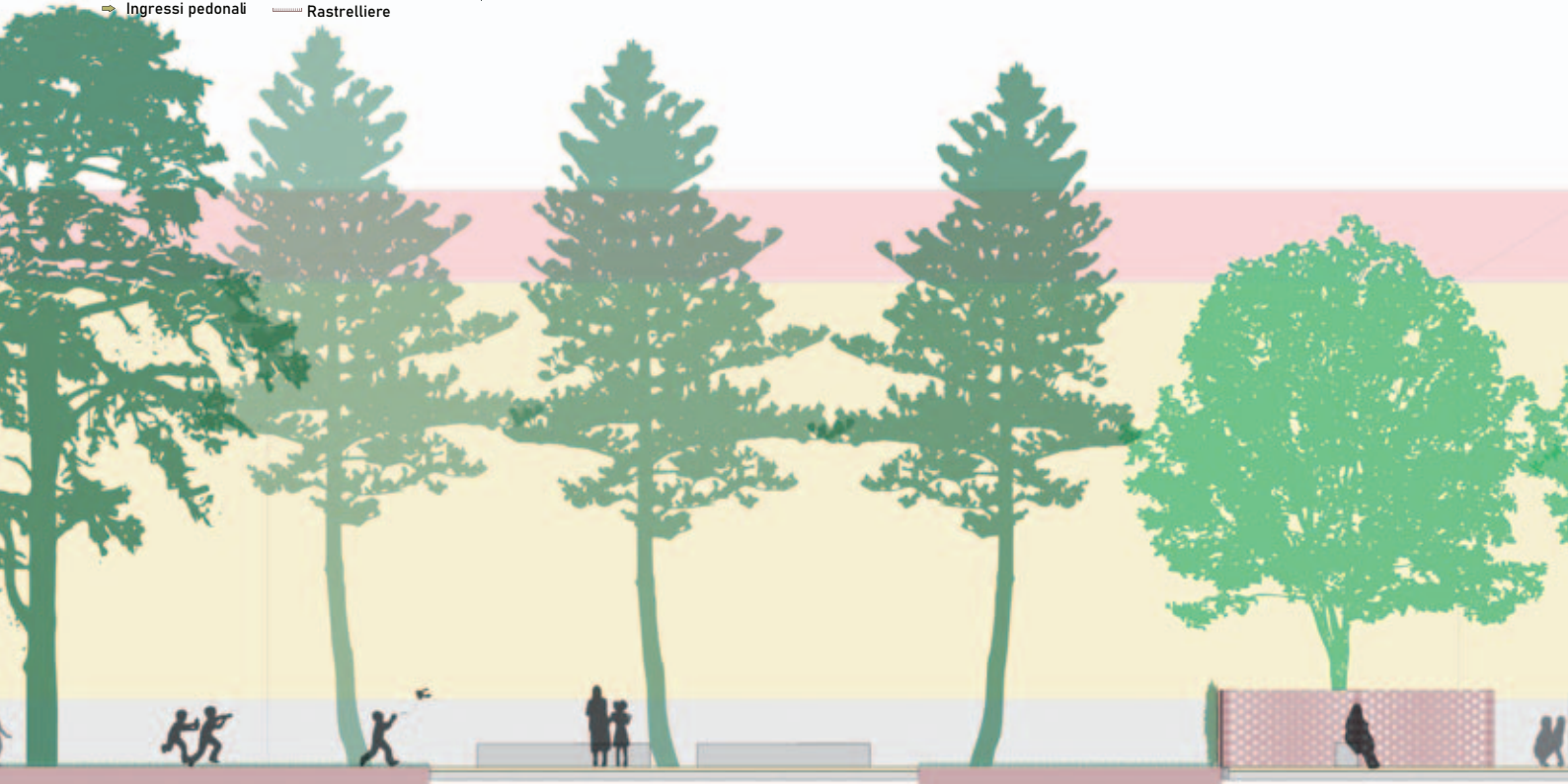
- riduzione parcheggi
- arretramento recinzione
- allargamento marciapiedi
- pedonalizzazione ingressi

elementi standard scuola tipo 2 / nell'area urbana, in una strada di quartiere



0 10 20 50mt

- LEGENDA
- | | | |
|-------------------|--------------------|------------------------------|
| Parcheggio scuola | Alberi di Progetto | Pittura al suolo |
| Pedonale | Aiuole | Segnaletica orizzontale |
| Autobus | Rampicante | Segnaletica verticale scuola |
| Recinzione | Biostrasse | Dissuasori |
| Ingressi carrai | Sedute | Segnaletica verticale |
| Ingressi pedonali | Rastrelliere | |



SEZIONE A-A'

SEZIONE B-B'

AZIONI PER LA VISIBILITÀ DELLA SCUOLA

SULLA STRADA

- segnaletica orizzontale
- segnaletica verticale palo alto
- allargamento marciapiedi
- dissuasori
- ciclabile con cordolo

ALL'INGRESSO

- arretramento recinzione
- sostituzione manto stradale
- depavimentazione
- nuovi elementi di vivibilità e identità dello spazio pubblico (sedute, alberi, arbusti, rampicante recinzione, bacheche, portabici, tatuaggio urbano)
- performance ambientali dello spazio pubblico (depavimentazione e creazione di aree vegetate e alberate infiltranti, creazione ombra, riduzione assorbimento calore)



SCUOLA TIPO 2

80 mq

spazio pubblico ex ante

250 mq

spazio pubblico ex post

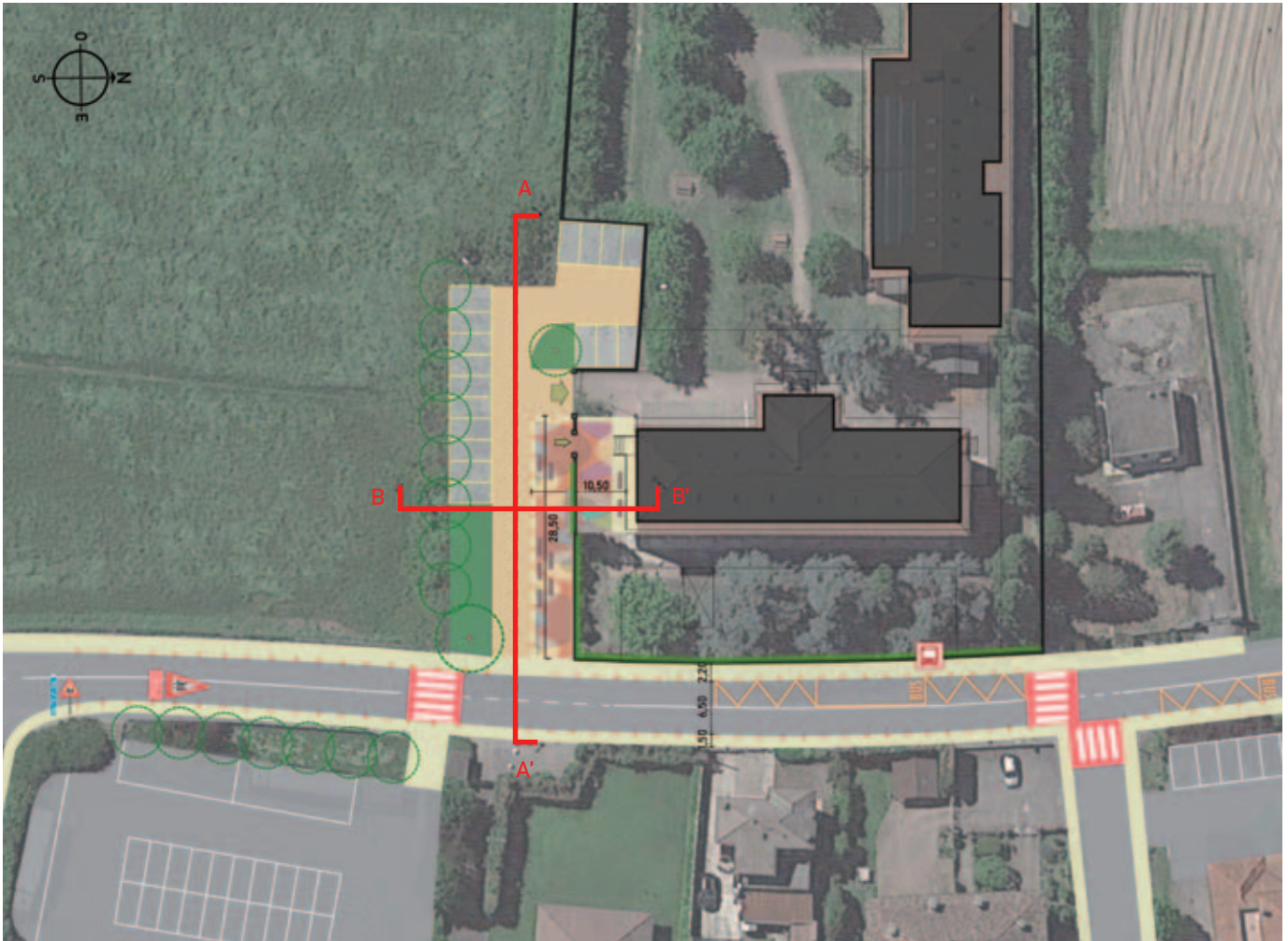
+ 312%

AZIONI

- arretramento recinzione
- allargamento marciapiede
- pedonalizzazione ingresso



elementi standard scuola tipo 3 / in una frazione lungo una strada a intenso traffico



0 10 20 50mt

- LEGENDA**
- Parcheggio scuola
 - Pedonale
 - Autobus
 - Recinzione
 - Ingressi carrai
 - Ingressi pedonali
 - Alberi di Progetto
 - Aiuole
 - Rampicante
 - Biostrasse
 - Sedute
 - Rastrelliere
 - Pittura al suolo
 - Segnaletica orizzontale
 - Segnaletica verticale scuola
 - Dissuasori
 - Segnaletica verticale



SEZIONE A-A'

SEZIONE B-B'

AZIONI
PER LA VISIBILITÀ
DELLA SCUOLA

SULLA STRADA

- segnaletica orizzontale
- segnaletica verticale
- palo alto
- allargamento marciapiedi
- dissuasori

ALL'INGRESSO

- segnaletica orizzontale
- riduzione parcheggi
- allargamento marciapiede e pedonalizzazione ingresso
- sostituzione manto stradale
- depavimentazione
- nuovi elementi di vivibilità e identità dello spazio pubblico (sedute, alberi, arbusti, rampicante recinzione, bachecha, portabici, tatuaggio urbano)
- performance ambientali dello spazio pubblico (depavimentazione e creazione di aree vegetate e alberate infiltranti, creazione ombra, riduzione assorbimento calore)



SUPERFICI

40 mq

spazio pubblico ex ante

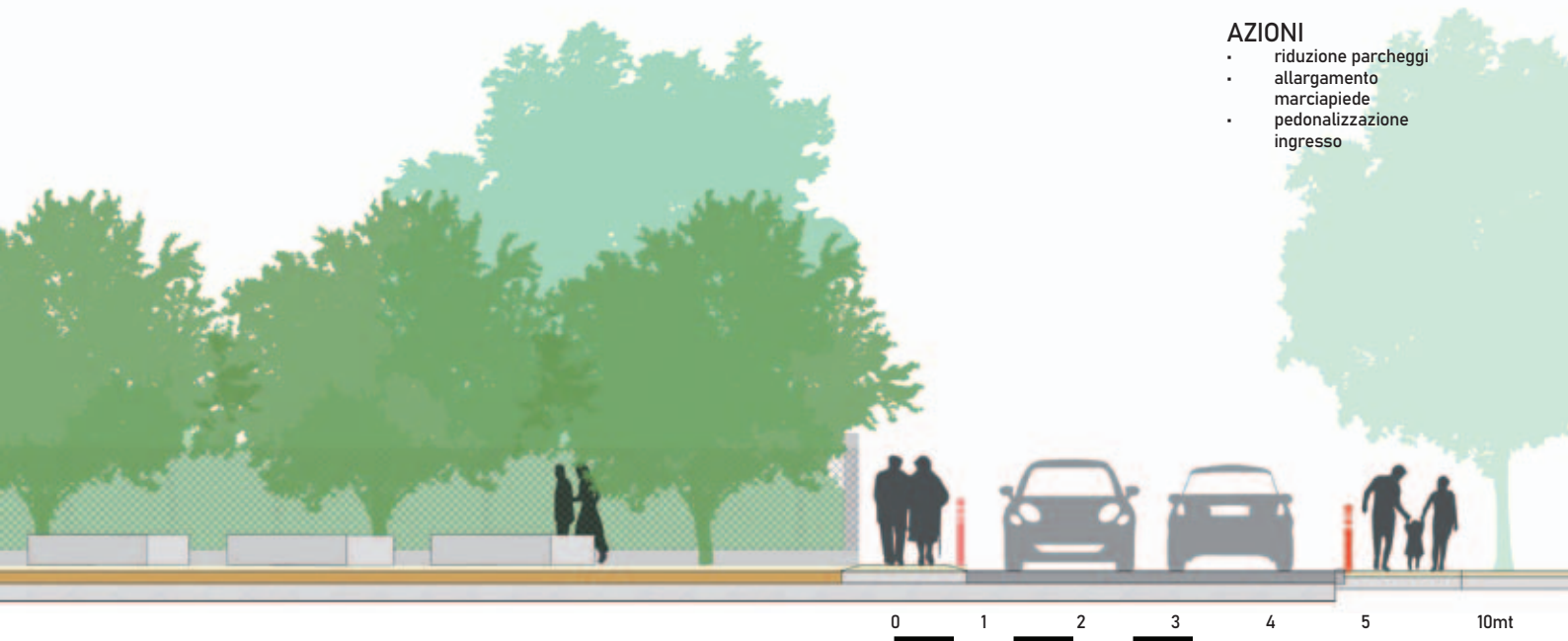
230 mq

spazio pubblico ex post

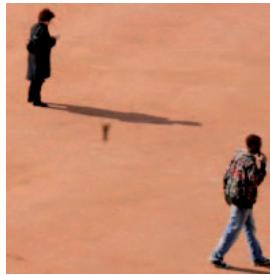
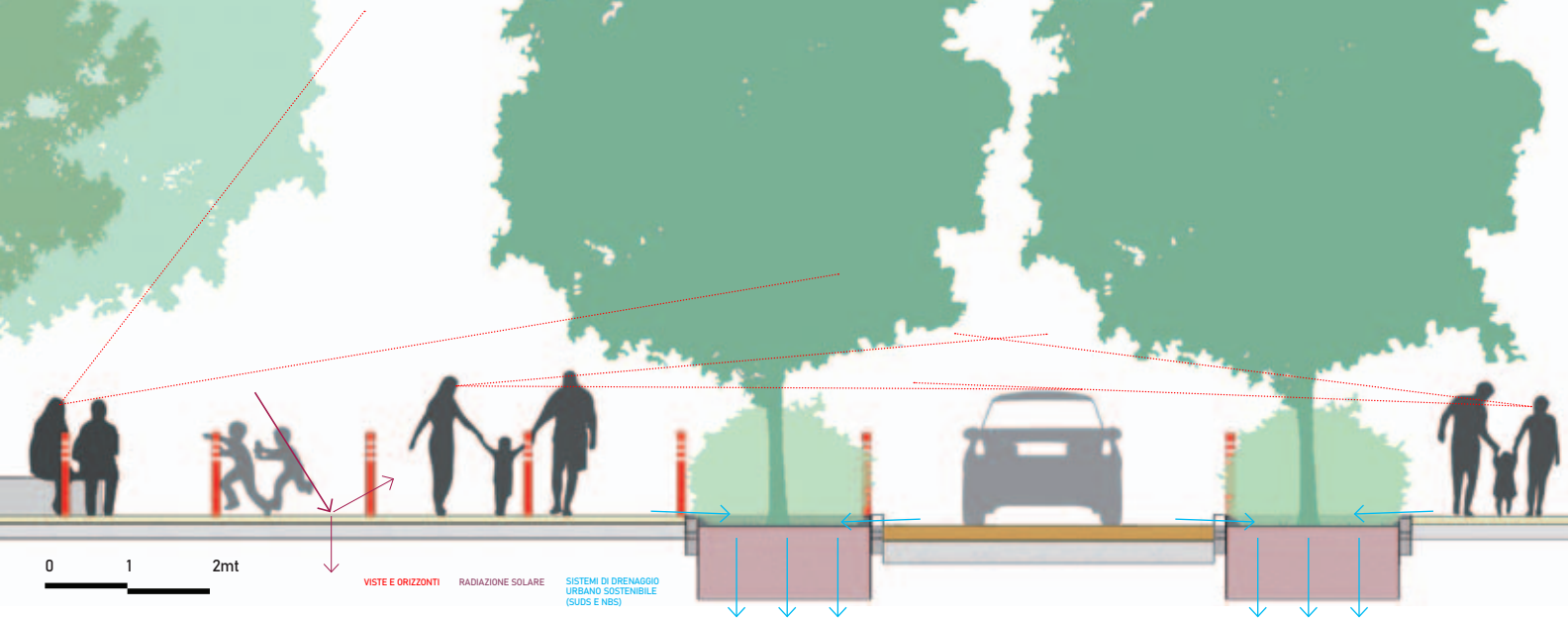
+ 575%

AZIONI

- riduzione parcheggi
- allargamento marciapiede
- pedonalizzazione ingresso



elementi standard / vegetazione di protezione dello spazio pedonale scolastico e dei marciapiedi



CREAZIONE DI SPAZI URBANI CONDIVISI E PROTETTI IN CORRISPONDENZA DEGLI EDIFICI SCOLASTICI

La riconfigurazione dell'ingresso delle scuole prevede una riduzione importante dello spazio destinato alle auto e un aumento dello spazio pedonale pubblico (almeno il raddoppio) riservato alle persone. Occorre prevedere il cambio di sezione stradale, la differenziazione della quota stradale e di quella dei marciapiedi, la differenziazione del materiale impiegato per i suoli stradali, pedonali e di sosta delle persone, l'inserimento di elementi e spazi vegetati per la riduzione della velocità, l'aumento dell'ombra, la gestione del drenaggio urbano, l'assorbimento delle polveri e l'arretramento delle recinzioni scolastiche negli ingressi.



MARCIAPIEDI COLORATI PER LA RIDUZIONE DEL CALORE

Si possono impiegare cementi colorati drenanti, calcestrue, cemento architettonico, terre stabilizzate. Si tratta di materiali naturali e seminaturali, economici, che conferiscono allo spazio un aspetto a misura d'uomo, con albedo più performante al calore (>0,45) e semi-permeabili. È inoltre utile prevedere i sottoservizi sotto i marciapiedi per ridurre la manutenzione su strada.



AIUOLE ALBERATE E GIARDINI DELLA PIOGGIA PER L'OMBRA E LA GESTIONE DELL'ACQUA

Sono aiuole di dimensioni variabili adiacenti alla strada, che distanziano e proteggono le persone in corrispondenza degli ingressi scolastici. La vegetazione utilizzata è rustica e di differenti altezze: coprisuolo (10-20 cm), arbustiva (50-100 cm) e arborea (oltre 5 mt). La vegetazione funge da barriera alle polveri davanti alle scuole, ma grazie ai giardini della pioggia con cordoli aperti, la vegetazione svolge anche le funzioni di drenaggio delle acque pluviali urbane e di fitorimediazione.





Labsus - Cortile della Scuola aperta di Donato a Livorno

COS'È IL TATUAGGIO URBANO
 Il Tatuaggio Urbano è uno dei molteplici interventi di urbanismo tattico (tactical urbanism), un movimento spontaneo con importanti esperienze negli Stati Uniti e in Germania e teorizzato da Mike Lydon. L'urbanismo tattico promuove forme sperimentali, permanenti e temporanee, di riappropriazione dello spazio pubblico. Si tratta perlopiù di iniziative promosse dal basso, da gruppi di attivisti (cittadini, professionisti, insegnanti, famiglie,...) che organizzano incontri e laboratori operativi per riqualificare gli spazi urbani della città occupati dalle auto o inutilizzati, per restituirli alla collettività e all'uso sociale. I materiali impiegati sono poveri: con la pittura si contrassegna il suolo con disegni, geometrie colorate e giochi di strada.

TATUAGGIO URBANO ALL'INGRESSO DELLE SCUOLE
 Il Tatuaggio Urbano è un disegno al suolo, realizzato all'ingresso della scuola o nel percorso della strada di ingresso per rendere la scuola più visibile e sicura. Il tatuaggio è realizzato dagli studenti, dagli insegnanti e dalle famiglie insieme. Questo approccio collettivo è indispensabile per decidere il disegno (forme, colori, dimensioni) e per attuare l'azione (il gruppo che fisicamente si organizza e su fa carico di realizzarlo). Il risultato positivo dell'azione fa sì che l'area antistante la scuola sia riconosciuta come spazio di tutti, tanto da indurre comportamenti virtuosi, a contrasto del parcheggio abusivo o per organizzare una festa. Per ovviare all'usura si possono attuare alcuni accorgimenti, come il lavaggio e la pulizia della superficie prima di dipingere, la realizzazione di fondi chiari affinché la pittura resista meglio, l'uso di fissanti. L'azione può divenire l'occasione per codificare un progetto di spazio condiviso da sperimentare, prima della realizzazione dei lavori pubblici di rifacimento degli ingressi scolastici, così da orientare la trasformazione permanente.



Colla/Sgial - Cortile della Scuola Maria Monti Napoli dipinto con gli studenti

PROCESSO
 La realizzazione del Tatuaggio Urbano può svilupparsi in tre fasi: 1) esplorazione; 2) co-progettazione; 3) realizzazione. Per la buona riuscita è indispensabile la presenza di un gruppo motivato, la condivisione del disegno, la presenza di uno spazio adeguato in cui realizzare il Tatuaggio, i materiali di lavoro e la costruzione di dime e mascherine, una buona organizzazione, il supporto di persone con competenze tecniche e artistiche, abilità manuali e/o attrezzatura da pittore e falegname.

TATUAGGIO URBANO TEMPORANEO E PERMANENTE
 Forme e giochi sono a scelta del gruppo scolastico (bambini, insegnanti, genitori) e possono essere sviluppati attraverso laboratori creativi. Il tatuaggio può essere anche concepito a partire da un bozzetto e realizzato poi su cemento drenante, colorato in pasta, nell'ambito dell'opera di rifacimento dell'ingresso. Il tatuaggio può essere concepito sia per il suolo di ingresso sia per la facciata della scuola.



Asphalt art guide - Piazza a Detroit dipinta con studenti, cittadini, artisti



SEDIBILITÀ E VIVIBILITÀ DELL'INGRESSO SCOLASTICO

L'ampliamento degli ingressi scolastici consente a genitori, insegnanti e studenti di stare davanti alla scuola in totale sicurezza, nei momenti di ingresso e di uscita.

Per rendere questo tempo di attesa un momento sociale, di incontro e scambio, è indispensabile che lo spazio pubblico sia vivibile, confortevole e attrezzato. Consideriamo 3 elementi per il benessere psico-fisico:

- sedute di varia morfologia, anche informali;
- alberi per l'ombra;
- illuminazione per gli orari serali o invernali.

L'insieme di questi elementi va concepito in modo integrato con il progetto del suolo e dello spazio stradale d'ingresso.

Tanto più l'ingresso scolastico è contenuto, tanto più sarà usato solo per l'entrata e l'uscita.

Tanto più è esteso, tanto più sarà usato anche in altre fasce orarie dai residenti, come nuova dotazione pubblica del quartiere.

SCUOLA TIPO 1 INGRESSO 1

435 mq

spazio pubblico ex post

AZIONI

- riduzione parcheggi
- allargamento marciapiedi
- sostituzione manto stradale
- pedonalizzazione ingressi

ATTREZZATURE

- inserimento sedute
- depavimentazione, messa a dimora di alberi e aiuole verdi con arbusti
- nuova illuminazione
- creazione suoli colorati o tatuaggi urbani
- inserimento bacheca



SCUOLA TIPO 1 INGRESSO 2

210 mq

spazio pubblico ex post

AZIONI

- riduzione parcheggi
- arretramento recinzione
- allargamento marciapiedi
- sostituzione manto stradale
- pedonalizzazione ingressi

ATTREZZATURE

- inserimento sedute
- depavimentazione, messa a dimora di alberi e aiuole verdi con arbusti
- nuova illuminazione
- creazione suoli colorati o tatuaggi urbani
- inserimento bacheca





IDENTITÀ E GIOCABILITÀ DEL SUOLO DELL'INGRESSO SCOLASTICO

L'ampliamento degli ingressi scolastici genera nuovi spazi a disposizione di scuole e quartieri. Il suolo è uno degli elementi più importanti di uno spazio pubblico, perché lo connota e lo rende accessibile e fruibile a tutti. Ciò è tanto più vero per gli ingressi scolastici in cui il suolo non è solo la superficie che calpestiamo in sicurezza, ma anche lo spazio in cui possiamo giocare e interagire. Ingressi scolastici ampi possono infatti divenire spazi pubblici di quartiere.

Nel progetto dell'ingresso scolastico è utile integrare nel suolo più materiali ed elementi (minerali e vegetali) e colori, identificando percorsi e giochi (es.: *Settimana* o *Campanone*). I giochi di strada sono praticati negli spazi aperti, più o meno estesi, non richiedono strumenti costosi e sono soprattutto gratuiti. La gratuità permette a chiunque di parteciparvi, specie se il luogo dove si gioca è uno spazio pubblico dove si incontrano abitualmente i ragazzi.



SCUOLA TIPO 2

250mq

spazio pubblico ex post

AZIONI

- arretramento recinzione
- allargamento marciapiedi
- sostituzione manto stradale
- pedonalizzazione ingressi

ATTREZZATURE

- inserimento sedute
- depavimentazione, messa a dimora di alberi e aiuole verdi con arbusti
- nuova illuminazione
- creazione suoli colorati o tatuaggi urbani
- inserimento bacheca



SCUOLA TIPO 3

230 mq

spazio pubblico ex post

AZIONI

- riduzione parcheggi
- allargamento marciapiedi
- sostituzione manto stradale
- pedonalizzazione ingressi

ATTREZZATURE

- inserimento sedute
- depavimentazione, messa a dimora di alberi e aiuole verdi con arbusti
- nuova illuminazione
- creazione suoli colorati o tatuaggi urbani
- inserimento bacheca

4 / il mese della mobilità attiva e collettiva

contesto dell'azione

La mobilità casa-scuola ha un forte impatto sulle città e sulla qualità della vita urbana: per nove mesi all'anno, ogni scuola dell'Emilia-Romagna è un fortissimo attrattore di veicoli. Si può stimare infatti che le automobili coinvolte nel tragitto casa-scuola siano oltre 9 milioni nel territorio regionale¹.

Gli impatti di queste scelte della popolazione regionale hanno un costo sociale e ambientale molto elevato, non solo in termini di traffico, ma anche in termini di qualità dell'aria e della sicurezza. Basti pensare che un'auto di media/grossa cilindrata che percorre 10 km al giorno nel percorso casa-scuola può produrre in un anno 320 kg di CO₂, ovvero 33 milioni di Kg di CO₂ nell'intera Emilia-Romagna, solo per andare e tornare da scuola nei centri urbani. Ci vorrebbero milioni di piante giovani e migliaia di piante mature per assorbire la medesima quantità di CO₂. Tanto per capire, in termini di piante mature, occorrerebbero oltre 66.000 Aceri campestri oppure 11.000 Tigli o 8.100 Bagolari. Oppure oltre 5 milioni di piante giovani. Ciò solo per contrastare i gas climalteranti emessi per andare e tornare da scuola, ma è una lotta impari. Le piante svolgono numerosi servizi eco-sistemici fondamentali per la vita dell'uomo nelle città e straordinari per la mitigazione e l'adattamento climatico in ambito urbano, come la regolazione delle ondate di calore, la gestione delle piogge intense, la regolazione delle polveri. Tuttavia, per lo stoccaggio dei gas climalteranti si dovrebbero impiantare grandi boschi urbani² la cui estensione può essere stimata in alcune centinaia di ettari nel caso di piante mature, mentre nel caso di piante giovani non basterebbe l'intero territorio regionale. Comune e Regione sono impegnate in un programma di forestazione urbana per l'adattamento ai cambiamenti climatici e la regolazione delle polveri, ma parallelamente è molto importante un impegno concreto di tutti nella riduzione delle emissioni dei gas climalteranti e per la transizione verso modelli di mobilità attiva e sostenibile.

A ciò si aggiungono altri due importanti fattori, l'inquinamento atmosferico e l'obesità infantile.

Il primo: il clima della Pianura Padana è uno dei peggiori in Europa, siamo uno dei territori europei con i più alti livelli di inquinamento. I fattori determinanti di questa condizione dipendono dall'elevata quantità di emissioni e dalla morfologia del territorio padano, delimitato a nord dalla catena delle Alpi e a sud dagli Appennini, che intrappolano i gas climalternati. Basti pensare che sommando i giorni di superamento delle PM₁₀ e dell'Ozono, le città di Modena, Parma, Piacenza e Reggio Emilia, sono risultate nel 2018 prime con ben rispettivamente 117, 112, 112 e 111 giornate di inquinamento³. Se sommiamo le giornate di inquinamento invernale da PM₁₀ e quelle di inquinamento estivo da Ozono, i dati sono allarmanti: nel cuore dell'Emilia i cittadini respirano aria inquinata un giorno ogni tre, nelle altre città della regione 1 ogni 5. Seguono infatti a ruota Rimini e Ferrara con 82 (22%), Forlì con 74 (20%), Ravenna con 64 (17,5%), Bologna con 56 (15%).

Il secondo fattore: gli stili di vita. In Emilia-Romagna più di un bambino su quattro (28,6%) è sovrappeso oppure obeso. Ciò comporta alti costi sanitari e grandi impatti sociali dovuti alle malattie che possono insorgere nell'infanzia e nell'età adulta, prime fra tutte quelle cardio-circolatorie e il diabete⁴.

1 - Non esiste un dato omogeneo rilevato in tutte le città dell'Emilia-Romagna. Si può parlare di circa 9 milioni di veicoli in termini parametrici e indicativi. Il dato è stato ricavato a partire dai dati censiti nel Comune di Reggio Emilia - ca. 800.000

auto in condizioni di bel tempo - moltiplicandoli per 11, pari al numero delle città capoluogo di Regione e delle città della Via Emilia oltre i 100.000 abitanti. Sono stati ricompresi i 9 capoluoghi, la città di Cesena, le città di Faenza e di Imola insieme.

2 - Questi dati sulla capacità degli alberi di sequestro della CO₂ sono ricavati sulla base dei dati riportati nella ricerca *Qualiviva* - promossa dal Ministero dell'Ambiente e delle Politiche Agricole e sviluppata con la collaborazione di AIAPP

3 - Dati 2018 a cura di Legambiente. Dossier *Mal'Aria di città* è il rapporto sull'inquinamento atmosferico nelle città italiane uscito il 22 gennaio 2019

4 - In Emilia Romagna il 21% dei bambini è in sovrappeso (+0,5% sul 2008), mentre il 7,6% è obeso o severamente obeso (1%). Dati 2016 *Okkio alla Salute*, campagna promossa dal Ministero della Salute tra i bambini delle scuole primarie di età compresa tra gli 8 e i 9 anni.

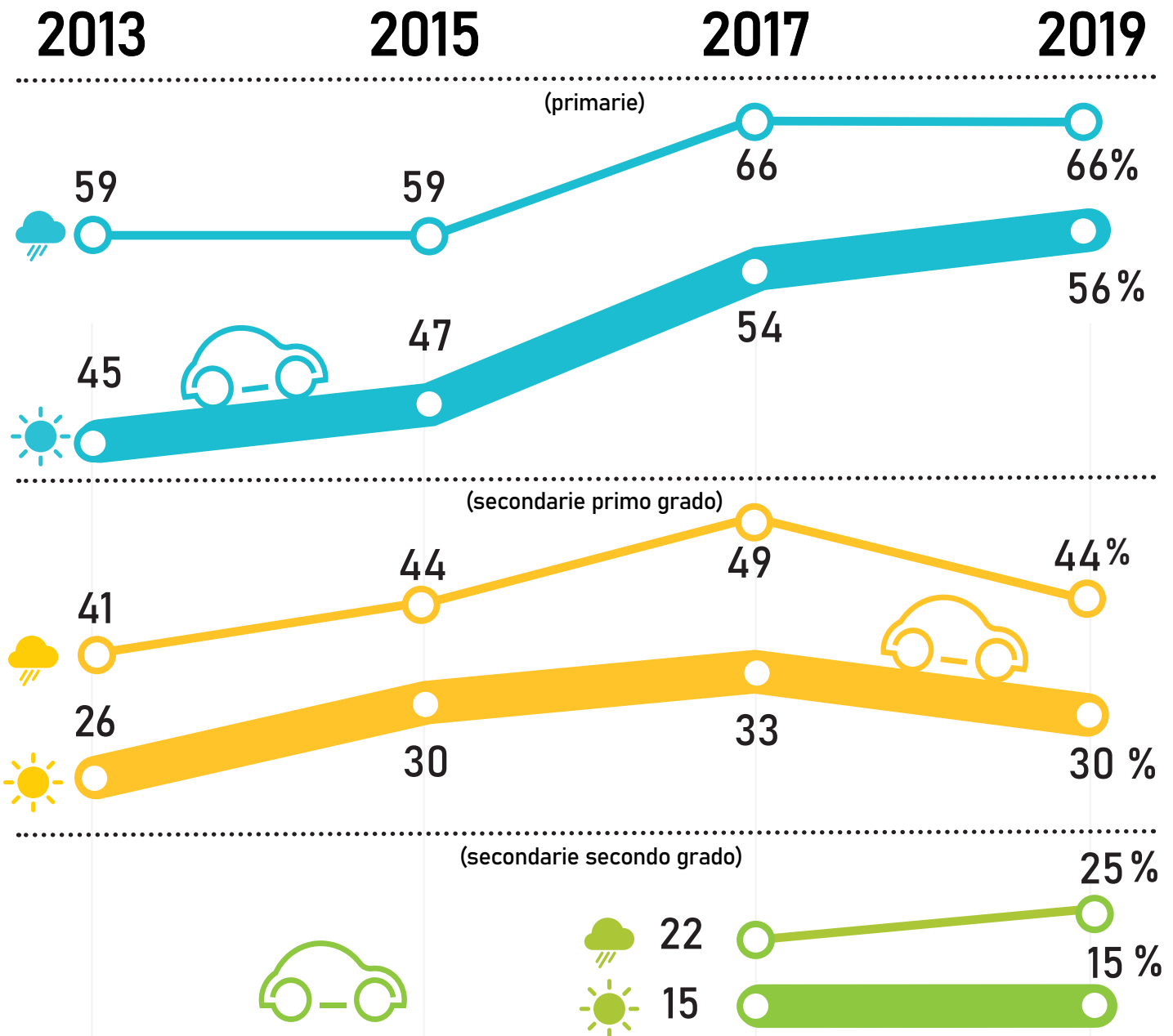
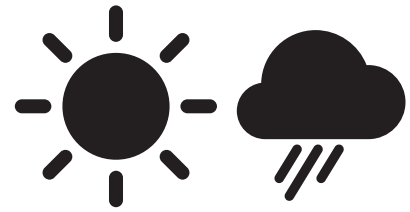


www.regione.emilia-romagna.it/ineas / foto L. Ravanello

2



quanti studenti vanno A SCUOLA IN AUTO col bel tempo e il cattivo tempo?



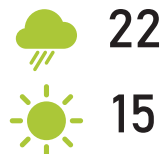
Pagina precedente.

1. Giornata finale della campagna sulla mobilità attiva *Siamo Nati per Camminare*, promossa da ARPAE Emilia-Romagna e svolta a Bologna nel maggio 2019 (foto L. Ravanello).

2. Disegno di Ilaria. Laboratorio sulla mobilità casa-scuola promossa dal Comune di Reggio Emilia con le scuole del territorio nell'ambito del gioco *Traffic Snake Game*

In questa pagina.

3. I grafici illustrano come incide l'uso dell'auto privata con il bel tempo e il cattivo tempo a Reggio Emilia, nel confronto tra gli anni 2013, 2015, 2017, 2019.



descrizione dell'azione e rilevanza

L'azione IL MESE DELLA MOBILITÀ ATTIVA E COLLETTIVA intende sviluppare una campagna di comunicazione, sensibilizzazione e promozione dell'uso della mobilità attiva e collettiva di rilievo regionale.

L'azione consiste nello sviluppo di una campagna regionale sulla promozione della mobilità attiva della durata indicativa di cinque anni. La campagna è basata su un gioco a premi tra scuole di ogni ordine e grado e l'attivazione di azioni di comunicazione mirate, rivolte a tutti i cittadini del territorio.

L'idea d'azione nasce a seguito della lunga esperienza del Comune di Reggio Emilia, in oltre dieci anni di attività sulla mobilità attiva, e a partire dalla consapevolezza che per incidere in modo radicale sul tema occorre uno sforzo sinergico con le altre città e con gli Enti che si occupano di mobilità ed educazione. Tra i progetti di giochi e competizioni, il Comune di Reggio Emilia ha sviluppato diverse esperienze di successo, come *Traffic Snake Game: Annibale, il serpente sostenibile* o il Torneo *Cammina & Pedala*, e partecipato alla campagna *Siamo nati per camminare* promossa da Regione Emilia-Romagna e Arpae⁵. A queste esperienze si aggiunge quella del progetto europeo School Chance, grazie al quale è stato possibile approfondire *Cycling may*, la campagna sulla mobilità attiva promossa con successo a Danzica⁶.

Obiettivi della campagna

L'obiettivo della campagna è di incidere sui comportamenti e gli stili di vita delle persone, in modo particolare rispetto a due tipi di target: chi usa l'auto privata; chi abita a meno di 15 minuti dalla scuola.

La campagna intende costruire una comunità regionale sostenibile attraverso il coinvolgimento della scuola e della cittadinanza a cui si chiede di cambiare abitudini, andando a scuola o al lavoro con mezzi alternativi e sostenibili, nell'interesse collettivo.

Processo di co-progettazione

Per lo sviluppo dell'azione sono in corso contatti operativi con la Regione Emilia-Romagna e con ARPAE, che già mettono in atto la campagna *Siamo nati per camminare*.

Nel primo anno di attività si cercherà di mettere a punto i contenuti del gioco, la campagna di comunicazione e promozione e la costruzione della piattaforma che potrebbe attivarsi anche attraverso un evento di co-progettazione dedicato ai ragazzi, come suggerito durante il workshop con gli stakeholder e i Mobility Manager Scolastici partecipanti alle attività del progetto School Chance.

Il secondo anno si aprirà la campagna, che si propone di svolgere e monitorare indicativamente per cinque anni. Per tutta la durata dell'attività sarà indispensabile aggiornare e mantenere la piattaforma.

Format

L'integrazione alla campagna *Siamo nati per camminare* potrà prevedere:

- lo sviluppo di una competizione a premi per le scuole e gli studenti che si impegneranno a raggiungere le scuole con mobilità attiva e collettiva per un mese;
- lo sviluppo e la valorizzazione di attività laboratoriali, incontri a tema e approfondimenti nelle scuole per il coinvolgimento degli studenti;
- l'ideazione e la promozione di una campagna di comunicazione tradizionale e virale diretta a tutti i cittadini con azioni ludiche e di coinvolgimento mirate;
- la creazione di una piattaforma open data per la restituzione e monitoraggio dei risultati alla comunità regionale;
- l'attivazione di partnership con il mondo regionale della salute, dello sport, della cultura e dell'educazione su mobilità, stili di vita e azioni per il clima.

⁵ - In *Traffic Snake Game* le scuole definiscono un obiettivo di riduzione degli spostamenti casa-scuola con mezzi non sostenibili per 2 settimane, attraverso tappe di gioco intermedie con cui comporre la figura del serpente. Quando i bambini raggiungono gli obiettivi, ricevono un premio e a conclusione del gioco vengono analizzati i dati.

Siamo Nati per Camminare è invece un gioco della Regione Emilia-Romagna e di ARPAE sulla mobilità casa-scuola aperto a tutte le scuole del territorio regionale. Le scuole concorrono in una gara a premi per 2 settimane e le migliori vengono premiate con un evento pubblico di interesse regionale e con premi in attrezzature.

⁶ - Attraverso il progetto School Chance sono state organizzate diverse occasioni di approfondimento sulla campagna della mobilità attiva del progetto *Cycling may* di Danzica: 1. una study visit a Danzica il 22/23 maggio 2018; 2. il workshop dedicato ai mobility manager scolastici di Reggio Emilia (18 giugno 2019);

3. gli incontri semestrali con il LSG (la Regione Emilia-Romagna, ARPAE, AUSL), e in particolare l'ultimo (12 settembre 2019) nel quale hanno partecipato anche i Mobility Manager Scolastici e si è approfondito l'interesse al *Cycling may*; 4. il transfer workshop di buone pratiche che si è svolto a Bologna il 25 giugno

2019, attraverso il quale si sono potuti comprendere gli aspetti operativi del format di Danzica, dalla qualità dei materiali di comunicazione, ai vantaggi generati sul cambiamento dei comportamenti sulla popolazione.

Si potrà partecipare alla campagna attraverso diverse forme di mobilità: mobilità pedonale; mobilità ciclabile; trasporto pubblico; car pooling; spostamenti con dispositivi per la micro-mobilità (es. monopattini).

Un ruolo importante della campagna sarà affidato alla scuola e ai mobility manager scolastici, per richiamare i contenuti della competizione con laboratori e lezioni, ad integrazione del curriculum scolastico degli studenti.

La campagna dovrà coinvolgere ogni grado scolastico e i premi della competizione tra le scuole dovranno essere differenziati e utili (materiali per le scuole, materiali per gli studenti, viaggi premio, attività educative esperienziali,...).

attori e portatori di interesse

Gli attori da coinvolgere sono diversi: la Regione Emilia-Romagna che può assumere il ruolo di promotore, ARPAE che può sviluppare i contenuti, le città dell'Emilia-Romagna che attueranno con le scuole l'azione, i CEAS dell'Emilia-Romagna come partner locali.

tempi, costi di attuazione, indicatori di impatto

Si prevedono 2 anni per lo sviluppo della progettazione e l'attuazione della prima campagna tra il 2020-2021. Tra il 2022-2025 si stima l'estensione della campagna e il monitoraggio.

I costi stimati per la campagna sono di ca. 100.000,00 euro l'anno da verificare con la programmazione di Regione Emilia-Romagna e con ARPAE .

Le fonti di finanziamento possibili sono diverse:

- Fondi regionali per la Mobilità Sostenibile POR FESR 2014-2020/2021-2027
- Fondi regionali per l'Educazione alla Sostenibilità
- Fondi regionali per la scuola e la formazione
- Programma INFEAS
- Fondi regionali della Partecipazione

2020-Q1	2020-Q2	2020-Q3	2021-Q1	2021-Q2	2021-Q3
Ideazione della campagna	Ideazione della campagna	Redazione esecutiva della campagna	Creazione e test della piattaforma	Organizzazione della campagna	Sviluppo della campagna

indicatori	target	tempi
% di studenti che andranno a scuola con mezzi sostenibili	- alunni - famiglie e genitori	2021
presentazione del format da parte della Regione Emilia-Romagna	- Regione Emilia-Romagna - ARPAE Emilia-Romagna	2021
numero di città in cui viene promossa la campagna	- Comuni dell'Emilia-Romagna	2021-2025

4. Immagini del 'Rowerowy Maj', Maggio in bicicletta, organizzato nel 2019 a Danzica in Polonia. Rowerowy Maj è la più grande campagna polacca che promuove uno stile di vita sano e una mobilità sostenibile tra gli studenti, i docenti e i genitori, attraverso giochi e competizioni e coinvolge moltissime città polacche. (foto rowerowymaj.eu)

5. Giornata finale della campagna sulla mobilità attiva *Siamo Nati per Camminare*, promossa da ARPAE Emilia-Romagna e svolta a Bologna nel maggio 2019 (foto L.Ravanello)



rowerow/majeu



www.regione.emilia-romagna.it/infecas /foto L. Ravanello

5 / comunicare la mobilità casa-scuola alle famiglie

contesto dell'azione

La mobilità casa-scuola ha un forte impatto nella città di Reggio Emilia: ogni scuola del territorio è un fortissimo attrattore di veicoli che impattano sulla qualità e il traffico della vita cittadina.

Gli studenti che annualmente frequentano la scuola a Reggio Emilia sono circa 27.000. Un numero molto elevato di bambini e ragazzi.

In base alle indagini effettuate nel corso del 2019 con i questionari somministrati a genitori e ragazzi, gli studenti¹ che vengono accompagnati in auto a scuola sono moltissimi e il traffico veicolare generato varia molto a seconda del meteo: poco più di 8000 veicoli (8.014) in condizioni di bel tempo, quasi 11.000 quando c'è cattivo tempo (10.914).

Anche i dati storici confermano un uso molto importante dell'auto². Dal raffronto con le analisi del 2013, del 2015, del 2017 e del 2019, in condizioni di bel tempo, nella primaria sono 55 su 100 gli studenti che vengono accompagnati a scuola in auto, rispetto ai 45 del 2013 (saldo netto del +11%, a discapito del car pooling che è calato del 3%), mentre nella secondaria di primo grado sono 30 su 100 rispetto ai 26 del 2013 (saldo netto del +4%). Nella secondaria di secondo grado il trend è stabile, sono 15 su 100 gli studenti accompagnati in auto. L'auto dunque è un mezzo molto usato per accompagnare i figli a scuola ed è in crescita. Le ragioni che spingono i genitori ad accompagnare i figli a scuola sono diverse: alla primaria i genitori considerano i figli troppo giovani ed insicuri sulle nozioni base di sicurezza stradale e che la sicurezza degli altri mezzi di trasporto sia scarsa; alla scuola secondaria di primo grado si aggiunge tra le motivazioni che la scuola è sul tragitto del lavoro; alla scuola secondaria di secondo grado le ragioni prevalenti sono la scarsa sicurezza degli altri mezzi di trasporto, la lontananza da casa e ancora che la scuola è sul tragitto del lavoro o di altre commissioni.

Tuttavia le cose cambiano se dalla domanda sul dato del mezzo più usato quotidianamente, passiamo alla domanda sul mezzo che i ragazzi o i genitori preferirebbero utilizzare, indipendentemente dalle condizioni attuali. Tra i mezzi ideali spiccano la bicicletta e l'andare a piedi:

- andare a piedi:
 - 38 preferenze su 100 alle primarie, con un dato in crescita del +4% tra 2013 e 2019;
 - 24 preferenze su 100 alle secondarie di primo grado, con un dato sostanzialmente invariato tra 2013 e 2019;
 - 12 preferenze su 100 alle secondarie di secondo grado, con un dato in crescita del +4% tra 2017 e 2019;
- andare in bici:
 - 34 preferenze su 100 alle primarie, con un dato in leggera crescita del +1% tra 2013 e 2019;
 - 40 preferenze su 100 alle secondarie di primo grado, con un dato in crescita del +6% tra 2013 e 2019
 - 25 preferenze sul 100 alle secondarie di secondo grado, con un dato in crescita del +14% tra 2017 e 2019.

Seguono a ruota gli altri mezzi, l'auto privata, lo scuolabus, il trasporto pubblico, il car pooling, la moto e lo scooter.

descrizione dell'azione e rilevanza

L'azione COMUNICARE LA MOBILITÀ CASA-SCUOLA ALLE FAMIGLIE intende sviluppare strumenti e modalità di comunicazione, sensibilizzazione e promozione della mobilità attiva e collettiva con l'obiettivo di incidere sui citati numeri legati alla mobilità veicolare, ancora molto elevati, e di potenziare gli spostamenti a piedi e in bicicletta, anche con BiciBus e PediBus, per gli scolari e con i mezzi pubblici in particolare per i ragazzi più grandi.

L'azione prende le mosse dall'esperienza del progetto europeo School Chance, grazie al quale è stato possibile approfondire *Pleasant walking, fine cycling*, promossa con successo a Utrecht³.

L'azione consiste nello sviluppo di una campagna di comunicazione rivolta alle famiglie all'inizio di ogni grado scolastico, basata su una lettera, una mappa della scuola e altri possibili strumenti di informazione digitale.

La campagna intende agire sui genitori oltre che sugli studenti, offrendo loro una panoramica sulle opportunità di spostamento attive e collettive:

1. Disegno di Martina.
Laboratorio sulla mobilità casa-scuola promosso dal Comune di Reggio Emilia con le scuole del territorio nell'ambito del gioco *Traffic Snake Game*.
A Martina e a tanti bambini come lei chiediamo: *Perché ti piace venire a scuola in bicicletta?*
La risposta parla da sola: la socialità e l'amicizia sono un enorme valore aggiunto per Martina che va a scuola con la sua migliore amica.

1

MI PIACE ANDARE
IN BICI PERCHÉ
CI VADO CON
LA MARTINA



1 - Il dato è stato ricavato calcolando la somma complessiva dei dati della Scuola Primaria e della Scuola Secondaria di 1° e 2° grado, alla domanda su come ci si reca a scuola nella maggior parte dei casi (almeno il 50% delle volte) quando c'è bel tempo. In caso di maltempo il dato a favore dell'auto aumenta.

2 - Al questionario rispondono i genitori nella Scuola Primaria, i genitori nella Scuola Secondaria di 1° grado negli anni 2013, 2015, 2017 e gli studenti nel 2019, mentre nella Scuola Secondaria di 2° grado rispondono gli studenti negli anni 2017 e 2019.

3 - Nell'ambito del progetto School Chance sono state organizzate diverse occasioni di approfondimento dell'esperienza: 1. la Study visit di Utrecht (5 e 6 giugno 2018), in cui erano presenti anche due rappresentanti del Local stakeholders group (ASL e Tuttinbici FIAB) nella quale è emersa l'importanza di lavorare

insieme a diversi settori (Comune, Organizzazioni, ecc.); 2. un workshop con i mobility manager scolastici (18 giugno), in cui si è stato presentato il progetto di comunicazione; 3. il *transfer workshop* di buone pratiche che si è svolto a Bologna (25 giugno 2019), attraverso il quale abbiamo potuto comprendere aspetti operativi del format

Pleasant walking, fine cycling, che sembra fattibile e sviluppa una lettera e una mappa, fornendo suggerimenti sui modi di trasporto sostenibili da raggiungere a scuola; 5 gli incontri con il LSG (13 settembre 2019), in cui erano presenti i mobility manager scolastici e si è approfondito l'interesse al progetto di comunicazione.

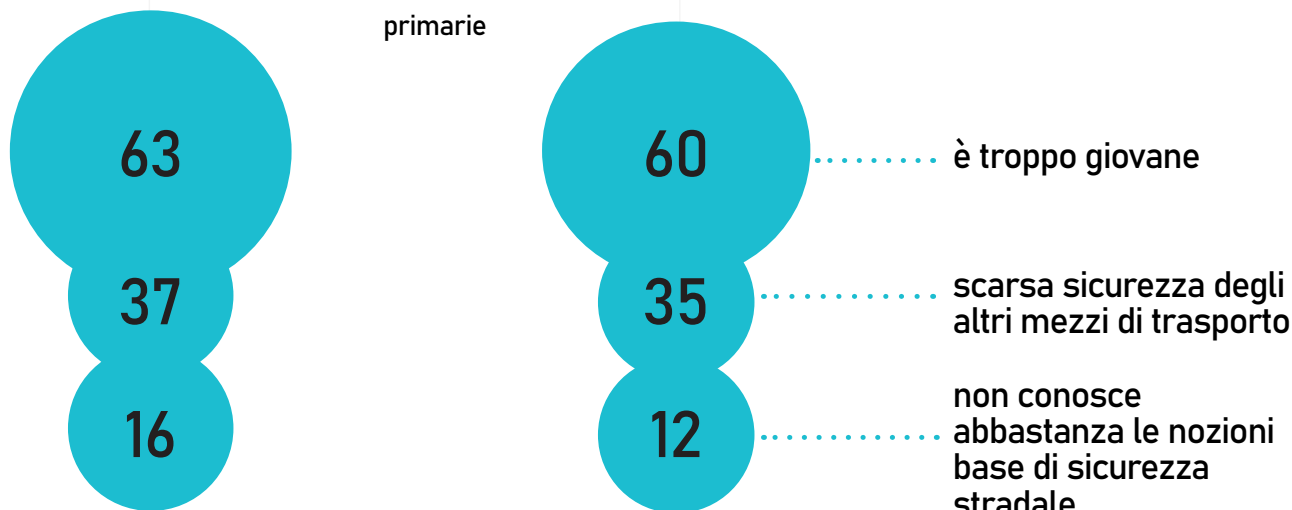
i MOTIVI per cui gli studenti vengono accompagnati a scuola da un adulto



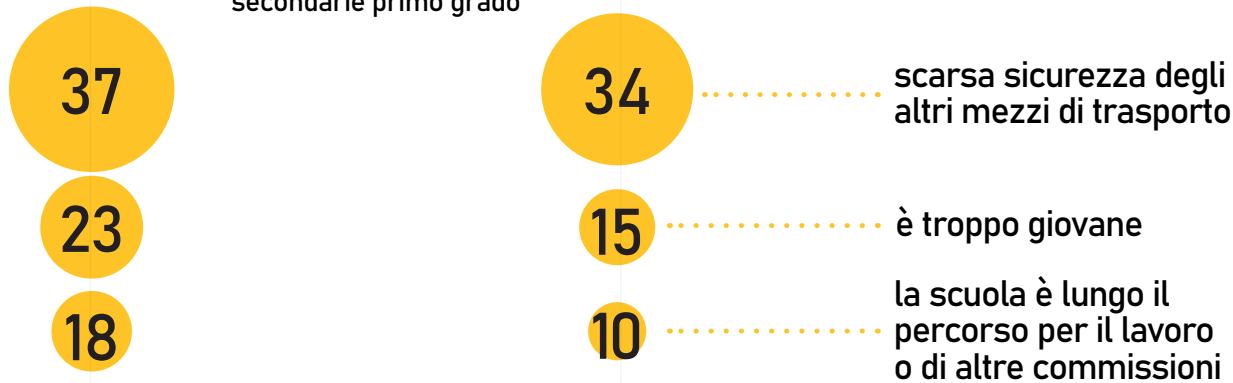
2017

2019

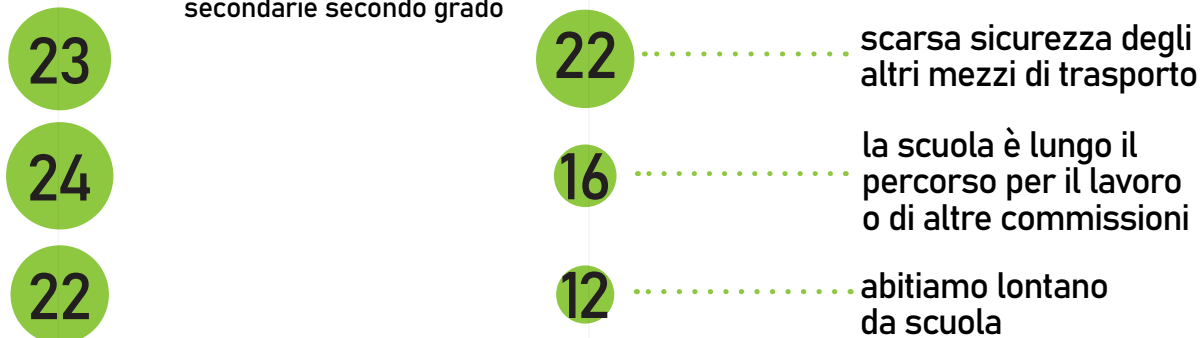
primarie



secondarie primo grado



secondarie secondo grado



I grafici illustrano le ragioni che spingono gli adulti ad accompagnare i figli a scuola nel confronto tra 2017 e 2019.

- Percorsi pedonali e ciclabili, Aree pedonali, Zone 30;
- BiciBus, PediBus, CarPooling, Scuolabus, Mezzi pubblici.

La campagna dovrà comunicare i vantaggi e benefici di muoversi con mezzi attivi agevolando l'ingaggio e la partecipazione ai progetti a chiamata per sperimentare nuove modalità di mobilità attiva e collettiva.

Obiettivi

L'obiettivo principale è informare la popolazione scolastica delle possibilità disponibili per raggiungere la scuola non solo in auto. L'intento è di realizzare e testare nell'arco di due anni un prototipo di comunicazione che possa poi essere estesa a tutte le scuole della città. Il momento in cui i bambini e gli studenti si iscrivono per la prima volta a scuola (o cambiano ordine di scuola) è un momento importante per le famiglie perché si riorganizzano gli spostamenti e possono cambiare le abitudini, anche di spostamento.

La campagna mira infatti a incidere sui comportamenti e gli stili di vita delle persone. La campagna intende perciò supportare le famiglie e gli studenti a cui si chiede di cambiare abitudini, andando a scuola con mezzi alternativi e sostenibili, proprio in questi momenti di nuova iscrizione o di cambio scuola. L'obiettivo a cui tendere è aumentare i numeri di persone che scelgono mezzi alternativi all'auto privata.

Cosa comunicare

L'Azione di informazione da mettere a punto dovrà concentrarsi sul comunicare le opportunità presenti sul territorio che le famiglie possono cogliere per fare in modo che gli studenti possano raggiungere le scuole a piedi, in bicicletta, con il trasporto pubblico o il car pooling ed in particolare:

- infrastrutture e servizi esistenti (aree pedonali, marciapiedi, piste, bike sharing, fermata Tpl,...)
- progetti attivi nella scuola e nel quartiere (strada scolastica, laboratori pomeridiani,...)
- vantaggi e benefici dei diversi modi di spostarsi (in termini di tempi di percorrenza, sicurezza, salute, €, tempo perso/guadagnato,...).

La comunicazione dovrà avere un'accezione positiva, propositiva e non negativa o stigmatizzante. In parallelo, sarà importante restituire gli esiti dei questionari periodici sulle modalità di spostamento degli studenti per ciascuna scuola per favorire l'ingaggio.

Inoltre, la comunicazione dovrà contenere una richiesta alla famiglia di sperimentare modalità alternative all'auto privata per raggiungere la scuola, nonché di partecipare ai progetti attivi/in via di attivazione nella scuola per sperimentare nuove modalità

A chi si rivolge la comunicazione

La comunicazione deve essere rivolta alla famiglia nella sua interezza e deve essere rivolta sia agli adulti sia agli studenti, dalla scuola dell'infanzia alla scuola superiore. I target di riferimento su cui è utile orientare la campagna sono, in modo particolare:

- chi va a scuola in auto, ma abita entro 15 minuti a piedi: i dati 2019 indicano che la percentuale di abita vicino a scuola e si reca in auto, nella bella stagione, è il 42% alla primaria, il 13% e il 9% rispettivamente alla secondaria di 1° e 2° grado. I dati aumentano sensibilmente in caso di maltempo.
- chi va in auto ma vorrebbe utilizzare un altro mezzo di trasporto: i dati 2019 indicano quale mezzo ideale la bicicletta, in modo particolare nella secondaria di 2° grado.
- chi cambia mezzo tra la bella e la brutta stagione: i dati 2019 indicano che la percentuale totale di quanti cambiano mezzo tra bella e brutta stagione ed usano l'auto è il 17% alla primaria, il 29% alla secondaria di 1° grado, il 23% alla secondaria di 2° grado.
- chi va in auto e percepisce pericolosi o sovraffollati le aree intorno alle scuole: il dato è molto allarmante alla primaria, in cui gli studenti che vengono accompagnati in auto è il 56% con un incremento dell'11% tra 2013 e 2019.

Strumenti

Gli strumenti per comunicare potranno essere diversi, ma tutti dovranno essere efficaci, chiari, utili ed empatici:

- mappa della scuola/quartiere personalizzata, con indicate infrastrutture, servizi e progetti in corso;
- lettera/volantino di comunicazione alle famiglie (per contestualizzare progetto, per illustrare opportunità, per chiamare all'azione);
- strumento tecnologico sulla mobilità attiva, da sviluppare in un secondo momento e da attivare nella successiva fase di sperimentazione con un sito/pagina web di riferimento;
- strumento di interazione virale per coinvolgere all'azione;
- opportunità di integrazione con il curriculum scolastico o comunque opportunità di richiamo da parte degli insegnanti con attività/strumenti mirati.

Quando comunicare

La comunicazione dovrebbe raggiungere le famiglie sia prima, sia dopo la scelta della scuola (lettera mirata) ed essere affiancata da attività a scuola. I momenti salienti della comunicazione potrebbero essere tre:

- all'Open Day (rivolti alle famiglie nel periodo di iscrizione al grado successivo)
- al momento dell'iscrizione (insieme alla comunicazione che già viene fatta dal Comune alle famiglie di studenti che devono iniziare nido/scuola infanzia o scuola dell'obbligo)
- all'inizio di ogni anno scolastico
- attività laboratoriali e/o esperienziali durante l'anno

Testimonial

In fase di progettazione della campagna, per rendere più efficace la comunicazione sarà possibile individuare uno o più testimonial (es. personaggio famoso, nonni, studenti coetanei, genitori, famiglie, genitori e figli insieme, ecc.).

portatori di interesse

Gli attori da coinvolgere sono diversi: i Servizi Mobilità e Comunicazione del Comune di Reggio Emilia, Officina Educativa, la Regione Emilia-Romagna che può assumere il modello standard a livello regionale, i mobility manager Scolastici, l'Ufficio Scolastico Territoriale e i Dirigenti scolastici.

tempi, costi di attuazione, indicatori di impatto

Si prevedono 2 anni di attività impiegando il 2020 per lo sviluppo della progettazione e l'attuazione dei contenuti di una mappa scolastica e di una comunicazione tipo, con l'avvio dal 2021 della comunicazione e del monitoraggio.

I Costi stimati per la campagna sono di ca. 20.000,00 euro.

Le fonti di finanziamento possibili sono diverse:

- Fondi regionali per la Mobilità Sostenibile POR FESR 2014-2020/2021-2027
- Fondi regionali per la scuola e la formazione
- Fondi regionali della Partecipazione

2020-Q1	2020-Q2	2020-Q3	2021-Q1	2021-Q2	2021-Q3
Ideazione e sviluppo della campagna	Ideazione e sviluppo della mappa	Avvio della campagna	Monitoraggio della campagna	Valutazione degli impatti	Messa a punto del format

indicatori	target	tempi
% di studenti che andranno a scuola con mezzi sostenibili	- alunni - famiglie e genitori	2021
n° di famiglie/studenti raggiunto dalla campagna	- alunni - famiglie e genitori	2021

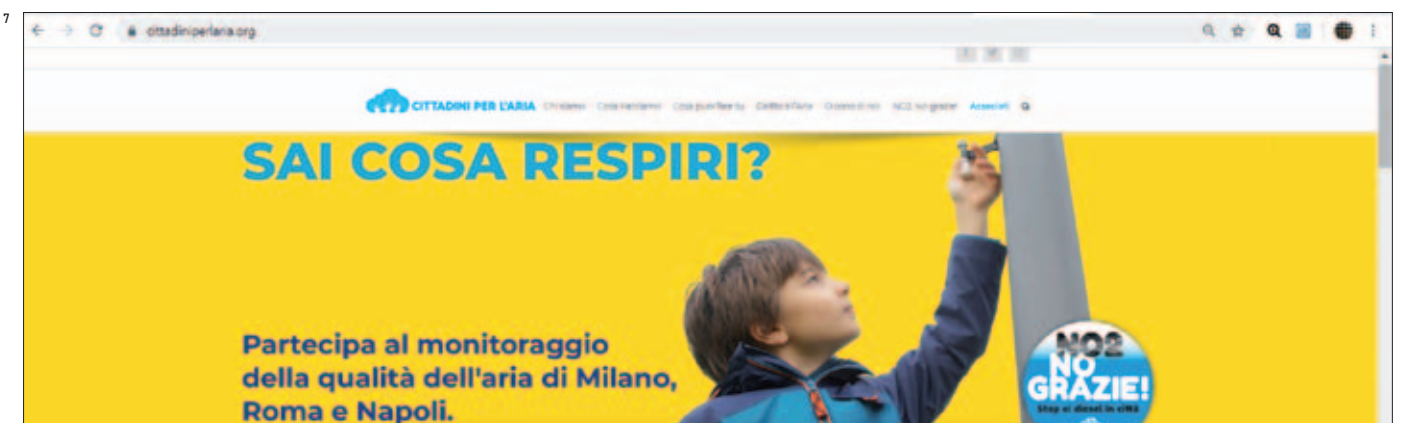
Oltre alle campagne istituzionali descritte nel Piano esistono iniziative dal basso promosse sul web e sulla stampa a favore della mobilità attiva da parte di cittadini, genitori, attivisti e consulte della bicicletta. Queste campagne si basano sull'idea di coinvolgere le persone e le amministrazioni con l'esempio virtuoso di cittadini qualunque, che si mettono in gioco in prima persona come testimonial. Le campagne più efficaci in termini mediatici usano l'ironia come strumento per veicolare il messaggio.

4. Le 'Mamme Antismog di Milano' sono nate nell'inverno 2001/2002. Il gruppo si è rafforzato fino a decidere di costituirsi in una associazione dal nome 'Genitori Antismog'. Da 10 anni l'associazione conduce una azione per mettere in atto e perseguire una vera politica ambientale, e di cultura per il miglioramento del traffico e dell'inquinamento con progetti rivolti a scuole, istituzioni, aziende.

5. *Installa l'antivirus. Scegli la bici.* È la campagna dal basso di promozione della bici e della mobilità attiva, partita dalla Consulta della Bicicletta di Bologna per la mobilità urbana post Covid-19. I manifesti che tappezzano la città e gli autobus urbani sono stati finanziati dai cittadini bolognesi con una raccolta fondi su Gofundme - Italia. L'ironia e la capacità collaborativa sono strumenti potenti, tanto che altre città, si sono unite alla campagna *Andràtuttinbici!*

6. I post su facebook di alcuni giovani cittadini di Parma. La campagna è promossa in modo virale sui social media a partire da una rete informale di persone del territorio parmigiano che, preoccupate per la qualità dell'aria, decidono di agire e 'ci mettono la faccia'. Grazie a facebook, il gruppo invita conoscenti e amici a impegnarsi in comportamenti virtuosi per la qualità dell'aria

7. L'home page del sito cittadiniperlaria.org. L'associazione è attiva nelle città di Milano, Roma, Napoli ed è formata da 'cittadini che hanno scelto di impegnarsi per difendere il diritto di respirare aria pulita' e che lavorano 'per condividere dati e informazioni, promuovere comportamenti virtuosi, proporre strategie e soluzioni efficaci, sollecitare amministrazioni pubbliche e imprese a cambiare davvero'.



6 / altre azioni sulla mobilità casa-scuola: bicibus e pedibus, strade scolastiche, laboratori sulla mobilità e uscite didattiche, primi passi, tatuaggi urbani, giochi urbani e competizioni

contesto

In attuazione e per l'aggiornamento dell'azione del Piano 'IL MANIFESTO 2.0 PER LA MOBILITÀ CASA-SCUOLA' si intende portare avanti le azioni consolidate sulla mobilità scolastica e in particolare:

- BiciBus e PediBus,
- Strade Scolastiche,
- Laboratori sulla mobilità e Uscite didattiche,
- Primi Passi,
- Tatuaggi Urbani,
- Giochi urbani e competizioni.

rilevanza delle azioni e indicatori

L'obiettivo di queste azioni è quello di incidere sui comportamenti delle persone a partire da azioni tangibili e fattibili. Genitori, famiglie, studenti, docenti, Mobility Manager Scolastici e attori coinvolti nel percorso casa-scuola possono attivare queste azioni con una certa auto-organizzazione e con budget modesti e in assenza di ingenti risorse economiche. Si tratta poi in molti casi di sperimentazioni e azioni consolidate per molte scuole, che hanno generato impatti positivi in dieci anni di attività e per le quali molti dei docenti che sono Mobility Manager Scolastici hanno una esperienza consolidata, anche trasferibile a nuovi docenti.

Le azioni possono essere raggruppate in tre tipologie:

- A) Azioni e intereventi sull'ingresso scolastico: Strade Scolastiche e Tatuaggi urbani;
- B) Azioni sulla mobilità attiva: BiciBus, PediBus, Primi Passi;
- C) Azioni ludiche ed esperienziali: Laboratori, Uscite didattiche, Giochi Urbani e Competizioni.

Le azioni del tipo A sono fortemente connesse all'azione 3 del Piano 'LA VISIBILITÀ DELLE SCUOLE' e possono a tutti gli effetti essere considerate attività propedeutiche per la sicurezza e il ripensamento dell'ingresso scolastico. Le azioni del tipo B e del tipo C sono fortemente connesse alle azioni 2, 4 e 5 del Piano: 'LA RETE DEI MOBILITY MANAGER SCOLASTICI', 'COMUNICARE LA MOBILITÀ CASA-SCUOLA ALLE FAMIGLIE' e 'IL MESE DELLA MOBILITÀ ATTIVA E COLLETTIVA'.

Per approfondimenti sulle azioni proposte, vedere pagina a fianco e sezione 2 del Piano.

indicatori	target	tempi
% di studenti che andranno a scuola con mezzi sostenibili	- alunni - famiglie e genitori	2020-2021
n° di famiglie/studenti coinvolti	- alunni - famiglie e genitori	2020-2021

portatori di interesse

Gli attori da coinvolgere nelle azioni sono diversi: i Servizi Mobilità e Comunicazione del Comune di Reggio Emilia, Officina Educativa, i Mobility Manager Scolastici, l'Ufficio Scolastico Territoriale e i Dirigenti scolastici, le famiglie e gli studenti.

A / azioni per il potenziamento della strada scolastica

Analizzare il contesto urbano di ogni scuola di Reggio Emilia (nido, infanzia, primaria e secondaria di 1° e 2° grado) verificando le opportunità di riconversione della strada di ingresso alla scuola in strada scolastica

Promuovere la conoscenza delle diverse soluzioni di Strada Scolastica tra i Mobility Manager Scolastici

Informare i cittadini residenti dei tempi e della logistica della Strada Scolastica

Promuovere azioni e/o processi sperimentali di coinvolgimento delle scuole e dei quartieri per favorire la transizione delle Strade Scolastiche emporanee verso modelli permanenti

A / azioni per il potenziamento del tatuaggio urbano

Analizzare il contesto urbano di ogni scuola di Reggio Emilia (nido, infanzia, primaria e secondaria di primo e secondo grado) verificando le opportunità di dipingere l'ingresso della scuola e/o della strada di ingresso con un tatuaggio, un disegno, che rappresenti la scuola

Promuovere la conoscenza delle diverse soluzioni di Tatuaggio Urbano tra i Mobility Manager Scolastici

Informare i cittadini residenti del ruolo e del significato del Tatuaggio Urbano

Affiancare al Tatuaggio Urbano pratiche e laboratori sulla mobilità attiva, l'ambiente, la mobilità o il clima

B / azioni per il potenziamento di bicibus e pedibus

Sviluppare una azione di comunicazione/ingaggio mirata alle famiglie e potenziare i momenti di formazione verso potenziali volontari

Pianificare e organizzare momenti di informazione e comunicazione alle famiglie sulla mobilità attiva, sui numeri della mobilità casa-scuola di ogni istituto scolastico (anche in termini di trend)

Comunicare/Pubblicare i dati sulla mobilità delle scuole con il coinvolgimento dei Mobility Manager Scolastici

Incentivare forme di gioco e/o concorso con cui coinvolgere famiglie e bambini

Potenziare i percorsi sicuri e segnalati e migliorare, rendendole più sicure, le aree antistanti le scuole

B / azioni per il potenziamento dei primi passi

Estendere la fornitura di biciclette senza pedali alle scuole dell'infanzia e nidi con cortili e spazi adeguati per la sperimentazione

Promuovere tra le famiglie, i genitori e gli insegnanti l'informazione dei benefici di apprendimento da parte dei bambini dell'uso della bicicletta e dove necessario la conoscenza dell'andare in bicicletta

C / azioni per il potenziamento dei giochi urbani e delle competizioni

Dare vita a una campagna di gioco e comunicazione che coinvolga tutte le città dell'Emilia-Romagna

Dare vita al partenariato Regione Emilia-Romagna, Arpa, Ceas per lo sviluppo di un format regionale

Prevedere incentivi economici sotto forma di premi per la scuola e viaggi studio per studenti e insegnanti

Dare conto dei risultati ottenuti sulla mobilità casa-scuola e degli impatti nel tempo attraverso strumenti open source e/o ad elevata accessibilità digitale

Prevedere e/o valorizzare format diversificati per ogni grado scolastico

C / azioni per il potenziamento dei laboratori e uscite didattiche

Potenziare la formazione agli insegnanti e ai Mobility Manager Scolastici

Potenziare il numero di attività laboratoriali per soddisfare e ampliare la domanda

Creare nuovi percorsi formativi teorico/pratici per la scuola secondaria, concepiti con i ragazzi

Coinvolgere gli studenti più grandi come 'docenti' e 'formatori' dei ragazzi più piccoli e dei bambini e utilizzare tecnologie informatiche soprattutto per la scuola secondaria di secondo grado



piano di monitoraggio



111

misurare l'efficacia del piano, auto-valutare l'azione delle scuole sulla mobilità attiva

il monitoraggio del Piano

Il monitoraggio del Piano ha come obiettivo principale il misurarne l'efficacia degli obiettivi al fine di proporre azioni correttive e permettere all'Amministrazione di adeguarlo ai possibili cambiamenti non prevedibili al momento della prima stesura. Il sistema di monitoraggio è stato definito in maniera sufficientemente snella ed economica per focalizzare l'impegno dell'Amministrazione su eventuali azioni correttive.

Nel capitolo precedente, per ogni azione sono riportati gli indicatori e le tempistiche da monitorare. Tale compito sarà in capo all'Amministrazione Comunale.

auto-valutazione delle azioni delle scuole sulla mobilità attiva

Nell'ambito del progetto School Chance, è stato sviluppato un modello di certificazione per consentire alle scuole di valutare il proprio contributo nella promozione di una mobilità attiva e a basso impatto ambientale. L'Amministrazione potrà valutare eventuali premialità per riconoscere e certificare l'impegno delle scuole per incrementare la quota degli spostamenti attivi nel tragitto casa-scuola.

Il modello proposto adotta un approccio interdisciplinare che valuta non solo gli aspetti strettamente legati ai mezzi di spostamento, ma considera anche le attività di educazione e sensibilizzazione per la promozione della mobilità attiva messe in campo dalle scuole. La metodologia si basa sul principio di auto-valutazione, in cui sono le scuole e i Mobility Manager Scolastici a valutare se stessi e il proprio operato, secondo un principio di collaborazione orizzontale tra Amministrazione pubblica e scuole.

La certificazione valuta i risultati ottenuti nell'anno scolastico ed è valida per 3 anni; ogni anno potrebbe essere richiesto un aggiornamento. Questo sistema consente ad ogni scuola di avere a disposizione una sorta di piano di implementazione e di monitoraggio delle azioni volte a promuovere la mobilità attiva negli spostamenti casa-scuola.

1. Immagini del 'Rowerowy Maj', Maggio in bicicletta, organizzato nel 2019 a Danzica. Rowerowy Maj è la più grande campagna in Polonia che promuove uno stile di vita sano e una mobilità sostenibile tra gli studenti, i docenti e i genitori, attraverso giochi e competizioni. (foto rowerowymaj.eu)



il foglio di calcolo

Per consentire alle scuole e ai Mobility Manager Scolastici di auto-valutarsi in tema di mobilità casa-scuola, l'Amministrazione potrà definire una metodologia basata su un foglio di calcolo. Attraverso il foglio di calcolo le scuole e i Mobility Manager Scolastici potranno valutare gli impatti delle azioni e degli interventi sulla mobilità attiva che svolgono e al contempo pianificare le priorità su cui intervenire in un orizzonte da uno a tre anni.

Il foglio di calcolo può essere strutturato su due livelli:

- il primo livello ha come finalità la valutazione di parametri fisici e immateriali, riguardanti diversi indicatori:
 - la qualità urbana dell'ingresso scolastico e delle aree limitrofe;
 - la dotazione di attrezzature per la mobilità attiva;
 - la partecipazione di studenti e docenti connessa ad attività sulla mobilità attiva;
 - la partecipazione ad attività di gioco, laboratori, uscite didattiche, competizioni e campagne sulla mobilità attiva;
 - le attività di comunicazione intraprese dalla scuola per informare studenti, docenti e famiglie sui temi della mobilità attiva.
- Il secondo livello ha come finalità quella di programmare le azioni per il futuro, a partire dalle opportunità che scuola e Amministrazione possono mettere in gioco.

I parametri sono diversi e implicano diversi gradi di coinvolgimento e investimento, dipendenti da fattori economici, risorse umane e competenze che si possono attivare su un orizzonte compreso fra uno e tre anni. In questo senso il foglio di calcolo diventa uno strumento utile non solo per auto-valutare gli impatti del proprio agire, ma anche per programmare nel tempo le azioni in grado di dare concretezza ai propri obiettivi di miglioramento.

La compilazione del foglio di calcolo avviene in digitale: è possibile farlo a scuola in presenza oppure da remoto, attraverso un file condiviso su piattaforma open source, così da agevolare tutte le procedure di confronto con l'Amministrazione pubblica e di elaborazione dei dati.

2. Traffic Snake Game. Un disegno di uno studente della scuola IV novembre di Reggio Emilia



*Finito di stampare nel febbraio
2020 a Modena.*



