

Linee guida

Sicurezza sul percorso casa-scuola

Ausilio per i Comuni: percorso casa-scuola e prevenzione del fenomeno dei genitori tassisti



Colophon

SvizzeraEnergia per i Comuni

c/o rundum mobil GmbH

Schulhausstrasse

3600 Thun

033 334 00 20

Autrice:

Andrea de Meuron, esperta di mobilità, rundum mobil GmbH

Team specializzato di rundum mobil GmbH:

Gerhard Schuster, Ing. HTL, consulente per la mobilità

Monika Tschannen, esperta di mobilità

Ursula Gertsch, impiegata di commercio, Quality System Manager

Giugno 2015

Linee guida

Sicurezza sul percorso casa-scuola

Ausilio per i Comuni: percorso casa-scuola e prevenzione del fenomeno dei genitori tassisti

Sintesi

Le presenti linee guida costituiscono un ausilio per affrontare le questioni riguardanti il percorso casa-scuola e la prevenzione del fenomeno dei genitori tassisti e si rivolgono in particolare ai piccoli Comuni e soprattutto ai Comuni delle regioni rurali.

L'obiettivo del documento consiste nel mostrare ad autorità e genitori come affrontare l'argomento e quali misure si possono adottare.

Le linee guida avvicinano gradualmente i soggetti interessati al tema, rimandano a link utili ed esempi e citano alcuni opuscoli di approfondimento.

Attraverso il percorso casa-scuola i bambini affrontano il tema della mobilità, esplorando con sempre maggiore autonomia le libertà e le forme del movimento. In tal modo viene plasmata la loro esperienza di mobilità. Per questa ragione SvizzeraEnergia per i Comuni attribuisce grande importanza a questo tema.

Le linee guida forniscono a genitori e autorità input, ma anche consigli utili per un'educazione alla mobilità consapevole.

INDICE

1.1	Nuove scuole – nuovi percorsi casa-scuola	1
1.2	Scarsa sicurezza stradale	1
1.3	Il trend sociale dei genitori tassisti	1
2.1	Pianificazione del progetto	2
2.2	Obiettivi	2
2.3	Comunicazione e gruppo di lavoro	2
2.4	Conclusione	3
3.1	Definizione dei campi d'intervento	4
3.2	Analisi dei punti di pericolo	4
3.3	Registrazione dei risultati dell'analisi	4
4.1	Comunicazione	5
4.2	Formazione	5
4.3	Offerte di mobilità	5
4.4	Infrastruttura	6
6.1	Esempio di basi giuridiche concernenti il luogo della formazione	7
6.2	Rilevamento manuale dei punti di pericolo	11
6.3	Modello di questionario relativo al percorso casa-scuola	12
6.4	Rilevamento elettronico dei punti di pericolo tramite app per tablet	16
6.5	Modello di scheda delle misure	18
6.6	Percorsi casa-scuola lunghi	19
6.7	Pedibus	20
6.8	Punti drop off per genitori tassisti	21
6.9	Misure infrastrutturali	22
6.10	Un ausilio pratico: il piano di mobilità scolastica dell'ATA	23

1 Alle origini di un progetto inerente al percorso casa-scuola

Sono ormai lontani i tempi in cui per andare a scuola si percorrevano chilometri e chilometri a piedi e d'inverno si utilizzava la slitta. Al giorno d'oggi i percorsi casa-scuola sono caratterizzati dalla crescente mobilità e dall'aumento delle automobili in circolazione. I servizi di trasporto non fermano davanti alla scuola e aumenta così il numero dei genitori tassisti. Questa tendenza è ancora più marcata nelle regioni rurali dove si assiste al raggruppamento delle scuole e di conseguenza all'allungamento dei percorsi casa-scuola. Questo fenomeno viene influenzato inoltre dalla sempre più precoce iscrizione a scuola e dalla riduzione del budget per i trasporti pubblici.

Nel momento in cui un Comune può affermare di avere percorsi casa-scuola «sicuri», la responsabilità sui bambini lungo i percorsi è dei genitori. Autorità, organizzazioni di settore ed esperti possono fornire delle raccomandazioni, ma la loro attuazione spetta ai responsabili dell'educazione dei bambini. Attraverso un progetto oppure delle misure di comunicazione inerenti al percorso casa-scuola i Comuni danno un importante contributo verso una maggiore consapevolezza e un cambiamento del comportamento.

L'esperienza indica che per il lancio di un progetto inerente al percorso casa-scuola possono essere determinanti i seguenti motivi principali:

1.1 Nuove scuole – nuovi percorsi casa-scuola

La costruzione di nuove scuole comporta la realizzazione di nuovi percorsi casa-scuola. Nella pianificazione di nuovi percorsi casa-scuola occorre tenere conto delle esigenze e della percezione dei bambini: le priorità degli adulti infatti sono di altro genere, ad esempio tragitti diretti e rapidi. Ma la via più breve non sempre è anche la più sicura. I bambini hanno bisogno di spazio per le chiacchiere, i giochi e i rituali; percorrere da soli il tragitto verso la scuola rafforza le loro competenze sociali.

1.2 Scarsa sicurezza stradale

Spesso le discussioni sui percorsi casa-scuola e sulla loro sicurezza si svolgono su un piano emotivo e può risultare difficile distinguere tra sicurezza stradale oggettiva e soggettiva. La constatazione oggettiva oppure la percezione soggettiva di una scarsa sicurezza stradale possono spingere i genitori ad accompagnare in auto i figli a scuola. Per adottare scelte adeguate e disporre di una base di partenza è utile conoscere le condizioni quadro giuridiche (si veda punto 6.1 dell'opuscolo Basi giuridiche). La sicurezza stradale oggettiva spesso può essere migliorata attraverso misure semplici, ad es. potando le siepi o ottimizzando l'illuminazione. Tuttavia se dall'analisi dei punti deboli emerge la necessità di affrontare in modo approfondito questioni pianificatorie e finanziarie, è consigliabile rivolgersi a degli specialisti. SvizzeraEnergia per i Comuni dispone di contatti con consulenti di mobilità esperti e pianificatori del traffico.

1.3 Il trend sociale dei genitori tassisti

La questione dei genitori tassisti s'impone anche nel caso di percorsi casa-scuola sicuri. È probabile che il fenomeno dei genitori tassisti sia ulteriormente incentivato dall'attuale tendenza all'iperprotezione da parte dei genitori verso i figli oppure dall'accompagnarli a scuola in auto solamente per comodità. Con questo servizio, ritenuto positivo, i genitori plasmano le abitudini di mobilità dei figli. Attraverso delle misure di comunicazione è possibile fare la necessaria chiarezza.

2 Pianificazione e organizzazione del progetto

2.1 Pianificazione del progetto

Qualora emerga la necessità di un progetto inerente al percorso casa-scuola, la prima fase da affrontare è quella della pianificazione. L'impulso iniziale può provenire dalla popolazione, ma anche dalle autorità o dall'amministrazione. A seconda della cultura e della struttura gli attori nei Comuni sono diversi. Nel caso fosse necessario un credito per finanziare il progetto, occorre presentare la richiesta all'ufficio preposto.

La pianificazione di un progetto include:

- obiettivi
- procedura e organizzazione del progetto
- tempistiche e budget
- comunicazione
- controlling

2.2 Obiettivi

Nella definizione degli obiettivi non bisognerebbe concentrarsi solamente sulla risoluzione di un problema acuto, quanto piuttosto considerare obiettivi superiori e interazioni globali. Nell'ambito di un progetto inerente al percorso casa-scuola, anche se non coinvolge la circolazione stradale, questi obiettivi sono: promozione del movimento, rafforzamento della socializzazione ed educazione ambientale. Le misure che migliorano la situazione del traffico spesso portano benefici anche agli anziani. All'inizio del progetto sarebbe opportuno definire, oltre ad obiettivi misurabili, anche dei campi d'intervento al fine di rendere possibile un controllo dei risultati.

Gli obiettivi di un progetto inerente al percorso casa-scuola possono essere i seguenti:

- individuare ed eliminare i punti di pericolo, aumentare la sicurezza lungo i percorsi casa-scuola e nell'area della scuola
- informare e sensibilizzare genitori e opinione pubblica
- promuovere i percorsi casa-scuola pedonali e ciclabili
- promuovere la capacità degli scolari di muoversi nel traffico
- prevenire deficit motori negli scolari
- rafforzare l'esperienza «percorso casa-scuola» e favorire così la socializzazione
- creare vantaggi per altri gruppi di popolazione (anziani)
- contribuire all'efficienza energetica e agli obiettivi climatici
- promuovere l'identificazione dei genitori con il Comune

Al fine di poter considerare globalmente le questioni della sicurezza sui percorsi casa-scuola e dei genitori tassisti, occorre definire degli obiettivi, coinvolgere i soggetti adeguati e avviare un processo guidato.

2.3 Comunicazione e gruppo di lavoro

Il coinvolgimento tempestivo di tutti gli interessati è la condizione per un processo adeguatamente supportato. Se la pianificazione da parte dell'autorità non include gli interessati il progetto potrebbe non raggiungere gli scopi prefissi. Le esigenze degli interessati devono essere considerate e richieste in anticipo; per questo motivo è decisiva la comunicazione puntuale tra genitori e Comune. I risultati del progetto vengono diffusi mediante i mezzi di comunicazione dei Comuni.

È consigliabile raggruppare i principali attori in un gruppo di lavoro temporaneo per garantire un'adeguata ponderazione di tutte le esigenze. Nella creazione di un gruppo di lavoro bisognerebbe tenere conto dell'età

dei bambini in questione: da questo elemento infatti dipende la scelta degli attori e la ragionevolezza di un percorso casa-scuola.

Possibili membri del gruppo di lavoro

- Comune:
rappresentanti politici (Consiglio comunale, partiti politici)
autorità delle sezioni interessate (costruzioni, traffico, scuola ecc.)
- Consiglio dei genitori o genitori
- Bambini
- Docenti (ad es. informazioni da parte del gruppo di lavoro nell'ambito delle serate con i genitori)
- Polizia, istruttori del traffico
- Delegati upi alla sicurezza

Il coinvolgimento dei genitori produce un altro effetto positivo: la possibilità di impegnarsi in attività a livello comunale rafforza in loro il senso di identificazione con il Comune.

Ulteriori, possibili partecipanti al dialogo

- Commissione scolastica
- Organizzazioni del settore (ATA, TCS, Pro Velo, Mobilità pedonale)
- Pianificatori del traffico / consulenti per la mobilità
- Imprese di trasporto pubblico

2.4 Conclusione

Il coinvolgimento dei principali attori è il requisito per l'efficace attuazione di un progetto inerente al percorso casa-scuola. È importante coinvolgere i genitori o i loro rappresentanti affinché si sentano considerati e coinvolti nell'individuazione di soluzioni sostenibili. Altrettanto importante è la partecipazione delle autorità preposte (Formazione, Ufficio tecnico, ecc.) ed eventualmente di rappresentanti politici al fine di creare una base solida per il progetto e i costi conseguenti.

Un modo di procedere di questo tipo, con l'eventuale coinvolgimento di altri gruppi di popolazione, risulta promettente.

3 Definizione e analisi dei campi d'intervento

3.1 Definizione dei campi d'intervento

Per definire gli obiettivi, analizzare e formulare le misure occorre procedere per campi d'intervento. I principali campi d'intervento sono:

- comunicazione
- formazione
- offerte di mobilità
- infrastruttura

I campi d'intervento devono essere rilevati e discussi tenendo conto delle influenze reciproche che concorrono all'efficacia del progetto. Se il Comune è già attivo nell'ambito del percorso casa-scuola, è consigliabile ricapitolare i metodi delle analisi già svolte e le misure. I campi d'intervento includono diverse misure oggetto di discussione; di seguito una loro panoramica:

- rilevamento manuale dei punti di pericolo durante un sopralluogo (si veda punto 6.2)
- rilevamento elettronico dei punti di pericolo (si veda punto 6.4)
- evento informativo per i genitori, ad es. che presenta corsi per imparare ad andare in bicicletta, l'offerta pedibus o i genitori tassisti
- istruzione stradale da parte della polizia per scolari e genitori
- offerta pedibus (si veda punto 6.7)
- corsi per imparare ad andare in bicicletta
- ottimizzazione dell'infrastruttura (ad es. verifica delle strisce pedonali, visuale ostacolata da siepi, illuminazione ecc.)

3.2 Analisi dei punti di pericolo

Un rilevamento sistematico dei punti critici aiuta a stabilire misure fondate e favorisce una discussione oggettiva. A tal fine sono disponibili diversi strumenti e possibilità, utilizzabili in base alle risorse finanziarie e di personale. Si distinguono fondamentalmente due metodi:

- rilevamento manuale tramite questionario e disegni degli interessati (si veda punto 6.5 Rilevamento manuale dei punti di pericolo)
- rilevamento elettronico tramite applicazioni e inserimento nella documentazione pianificatoria (si veda punto 6.4 Rilevamento elettronico dei punti di pericolo tramite app per tablet)

I dati rilevati costituiscono una base decisionale per l'elaborazione di un elenco delle misure. Al termine dell'analisi vengono verificati gli obiettivi e stabiliti i punti di misurazione per il controlling.

3.3 Registrazione dei risultati dell'analisi

I risultati dell'analisi fungono da base per la successiva pianificazione delle misure. Indipendentemente dal metodo scelto, occorre valutare in modo sistematico i punti di pericolo rilevati e redigere una scheda delle misure. Si consiglia di suddividere le misure in due categorie: da attuare a lungo termine e realizzabili immediatamente senza un forte onere (ad es. potatura delle siepi, miglioramento dell'illuminazione, collocazione di paletti provvisori, messa a disposizione di giubbotti catarifrangenti). La scheda delle misure dovrebbe includere l'attuazione prevista e una stima dei costi, oltre che fornire informazioni sulle modalità di misurazione della misura.

4 Misure / attuazione

Partendo dai risultati dell'analisi dei punti di pericolo si elaborano misure volte a rendere più sicuri i percorsi casa-scuola e raggiungere gli obiettivi prefissati.

Anche in questo caso è possibile suddividere le misure in diversi ambiti:

- comunicazione
- formazione
- offerte di mobilità
- infrastruttura (misure costruttive attuabili a breve e lungo termine)

Il successivo controlling evidenzia se gli obiettivi previsti sono stati raggiunti oppure se sono necessarie ulteriori misure.

È consigliabile creare una scheda delle misure per ognuna delle misure stabilite (si veda punto 6.5 Modello di scheda delle misure). In questo modo si possono riportare in modo chiaro responsabilità, procedure, costi e scadenze.

4.1 Comunicazione

È importante informare e sensibilizzare i genitori sulla tematica dei percorsi casa-scuola sicuri e sull'importanza del percorso casa-scuola. Vengono diffusi consigli pratici elaborati in base ai risultati del progetto inerente al percorso casa-scuola, utilizzando i seguenti canali di comunicazione:

- opuscolo
- serata informativa del Comune per i genitori
- informazioni durante l'assemblea comunale
- informazioni sui mezzi di comunicazione del Comune (cartacei ed elettronici)
- informazioni ai docenti
- serate per i genitori in ambito scolastico

4.2 Formazione

La formazione dei bambini che frequentano la scuola dell'infanzia e degli scolari da parte di specialisti del Servizio di prevenzione della sicurezza stradale della Polizia è regolamentata a livello cantonale. Il suo obiettivo è insegnare un comportamento sicuro nella circolazione stradale a seconda dell'età. La partecipazione dei genitori a queste istruzioni non è prevista, ma è comunque utile affinché gli adulti possano esercitare con i bambini più piccoli il comportamento quotidiano corretto. Per i bambini a partire dalla 5^a classe l'attenzione si concentra sugli spostamenti in bicicletta. Oltre a fungere da preparazione in vista dell'esame per ciclomotori, i corsi per imparare ad andare in bicicletta possono accrescere la sicurezza di guida su due ruote.

4.3 Offerte di mobilità

Qualora, nonostante tutte le possibili misure, un percorso casa-scuola deve essere classificato come pericoloso o se per altri motivi non è percorribile dai bambini soli, si possono considerare le seguenti offerte:

- Pedibus (si veda punto 6.7 Pedibus)
- gruppo di biciclette accompagnato
- scuolabus od organizzazione di corse collettive private
- mense scolastiche
- biciclette elettriche per studenti delle scuole superiori (si veda punto 6.6 Percorsi casa-scuola lunghi)
- coordinamento e adeguamento dell'orario settimanale in base all'orario dei TP

Nel caso di trasporti privati degli scolari occorre spronare i genitori a organizzare il più possibile corse collettive e includere anche corse in bicicletta accompagnate. Inoltre si consiglia di definire punti drop off¹ che non devono essere situati direttamente presso gli istituti scolastici. In questo modo le auto in manovra non mettono in pericolo gli altri bambini e viene mantenuto un tratto di percorso da fare a piedi (si veda punto 6.8).

4.4 Infrastruttura

Spesso per aumentare la sicurezza stradale è sufficiente potare una siepe in un punto critico oppure collocare un parapetto; si tratta di misure economiche e rapidamente attuabili. Altre misure di tipo costruttivo, ad es. il miglioramento delle strisce pedonali o la costruzione di un marciapiede, presuppongono un orizzonte di pianificazione più lungo e un'analisi globale dell'insediamento, della mobilità e del traffico. In ogni caso anche le misure da attuare a lungo termine devono essere rilevate in modo sistematico e corredate da costi e scadenze per l'attuazione (si veda punto 6.9).

5 Controlling

Nel momento in cui si raggiungono 2-3 obiettivi lungo le fasi del processo occorre valutare il raggiungimento degli obiettivi attraverso ev. grandezze di misurazione prestabilite e, se necessario, disporre altre misure/azioni.

Attraverso il controllo dei risultati è possibile ad esempio valutare se è stato ridotto il numero di corse di genitori tassisti o se è stata attuata una loro riorganizzazione:

- sondaggio sulle corse dei genitori tassisti: car pooling; esperienza con i punti drop off
- rilevamenti sugli spostamenti in bicicletta degli scolari
- questionario genitori / scuola sull'attuazione delle misure di comunicazione e formazione
- soddisfazione verso la sicurezza stradale

Un importante elemento del controlling è costituito dalla comunicazione dei risultati e dalla gestione delle eventuali misure di comunicazione.

Una semplice tabella con l'elenco delle misure definite e delle grandezze di riferimento per misurare i risultati si è rivelata uno pratico strumento di controlling. La tabella viene compilata periodicamente con i dati valutati ed è possibile verificare il raggiungimento dei risultati.

¹ I punti drop off sono punti prestabiliti in cui i veicoli possono fermarsi senza rischi e fare scendere gli scolari. Vanno scelti in modo da che la parte restante del percorso sia sicura.

6 Ausili e opuscoli

6.1 Esempio di basi giuridiche concernenti il luogo della formazione

Secondo la Costituzione federale l'istruzione scolastica di base è obbligatoria e gratuita.

I bambini quindi non soltanto hanno diritto a frequentare la scuola: il percorso casa-scuola deve essere ragionevole e non rendere difficoltoso l'andare a scuola. Se la scuola è troppo distante per i bambini, se il percorso è troppo difficoltoso o costellato da pericoli non gestibili dagli scolari, i Cantoni e i Comuni sono tenuti a prestare aiuto. In diversi Cantoni questo diritto è sancito da leggi o regolamenti e descritto in opuscoli. Di seguito è riportato l'esempio dell'opuscolo «Schulungsort (Schülerinnen- und Schülertransporte)» del Cantone di Berna.

Trasporti scolastici²

In quale luogo si deve frequentare la scuola pubblica? Quando un percorso casa-scuola è ragionevole? In quali casi un Comune deve garantire i trasporti scolastici? A queste e altre domande viene risposto di seguito.

Principio del luogo di domicilio

Conformemente all'art. 7 cpv. 1 frase 1 della Volksschulgesetz (legge della scuola pubblica) del 19 marzo 1992 del Cantone di Berna (VSG; BSG 432.210) ogni bambino frequenta la scuola pubblica nel luogo di domicilio. I Comuni hanno la possibilità di trovare accordi divergenti da tale principio (art. 7 cpv. 1 frase 2 VSG). Secondo l'art. 7 cpv. 2 VSG è possibile frequentare la scuola di un altro circolo o di un altro Comune se sussistono motivi gravi, in particolare se questa scelta alleggerisce notevolmente il percorso casa-scuola. In questi casi il Comune di domicilio è tenuto a versare al Comune sede della scuola un contributo per le spese scolastiche (art. 24b della Gesetz über den Finanz- und Lastenausgleich - Legge federale concernente la perequazione finanziaria e la compensazione degli oneri) del 27 novembre 2000 [FILAG; BSG 631.1]). Dunque il linea di principio la scuola va frequentata nel Comune di domicilio, ossia nel Comune in cui il bambino pernotta nel periodo scolastico. Frequentare la scuola di un altro circolo o di un altro Comune è possibile solamente se tra il Comune di domicilio e l'altro Comune è stato stipulato un accordo oppure se sussistono motivi gravi. Tra questi motivi gravi la Volksschulgesetz cita esplicitamente e a titolo di esempio il notevole alleggerimento del percorso casa-scuola. Inoltre l'autorità scolastica gode di un margine di manovra discrezionale nel momento in cui deve decidere per ogni singolo caso in merito alla presenza o meno di motivi gravi.

Gratuità

Sia la Costituzione federale che la Costituzione del Cantone riconoscono a ogni bambino il diritto a una formazione scolastica gratuita che risponda alle sue attitudini. La frequenza gratuita delle scuole pubbliche è sancita anche dall'art. 13 cpv. 1 VSG. Inoltre il principio della gratuità della scuola secondo il diritto costituzionale comprende il trasporto nei casi in cui il percorso casa-scuola non è ragionevole.

Ragionevolezza (principio)

Il linea di principio un bambino deve poter raggiungere la scuola autonomamente. Se un percorso casa-scuola non è ragionevole, i costi di trasporto e l'eventuale contributo per le spese scolastiche sono a carico del Comune di domicilio. La decisione circa la ragionevolezza di un percorso casa-scuola viene presa caso per caso, tenendo conto in particolare della situazione locale, ossia dei seguenti elementi:

- la lunghezza del percorso casa-scuola;
- il dislivello;

²http://www.erz.be.ch/erz/de/index/kindergarten_volksschule/kindergarten_volksschule/schulkommissionenundgemeinden/schuelertransporte.assetref/dam/documents/ERZ/AKVB/de/08_Schulkommission%20und%20Gemeinden/schukogemeinden_schuelertransporte_merkblatt_schulungsort_d.pdf

- l'età dello scolaro;
- l'accompagnamento da parte di altri scolari;
- i pericoli;
- lo stato delle strade e dei sentieri.

Conformemente alla giurisprudenza del Tribunale federale non è sufficiente verificare la ragionevolezza del percorso casa-scuola all'interno del Comune. L'art. 7 cpv. 2 VSG prevede di tenere conto nella ponderazione dell'alternativa di un percorso casa-scuola in un altro Comune e di confrontarla con il percorso all'interno del Comune di domicilio.

Indicazioni per la valutazione della ragionevolezza

Per valutare la ragionevolezza e garantire un percorso casa-scuola ragionevole, di seguito sono riportate alcune indicazioni, non esaustive.

La valutazione della ragionevolezza viene svolta essenzialmente in base a **tre criteri**, ossia:

- la persona del bambino
- il tipo di percorso casa-scuola (lunghezza, dislivello)
- la pericolosità del percorso

Non si può tenere conto di un percorso giudicato soggettivamente lungo, difficilmente percorribile o pericoloso; la valutazione deve includere esclusivamente criteri oggettivi.

Persona del bambino: sono determinanti le capacità fisiche e intellettive.

Lunghezza e dislivello del percorso: è determinante il percorso dal luogo di domicilio del bambino fino al luogo dove ha sede la scuola. Nella lunghezza del percorso viene conteggiato anche il dislivello, convertito in chilometri sforzo. Il dislivello viene moltiplicato per 10 e aggiunto alla lunghezza del percorso (esempio: lunghezza 1,2 km e dislivello 90 metri = 2,1 chilometri sforzo).

Per la valutazione della pericolosità vengono esaminati tra gli altri i seguenti aspetti: presenza di un marciapiede, larghezza della strada, volume del traffico, curve cieche, attraversamenti di strade trafficate senza sistemi di segnalazione luminosi, grado di esposizione alle condizioni atmosferiche (caduta di sassi, ghiaccio ecc.).

È bene ricordare che, dato il loro sviluppo fisico e cognitivo, i bambini che frequentano la scuola dell'infanzia raggiungono più velocemente il limite della ragionevolezza e pertanto il percorso casa-scuola deve essere oggetto di un attento esame. Nella valutazione dei criteri a seconda delle diverse età, le autorità scolastiche possono avvalersi del supporto di specialisti (ad es. l'istruttore del traffico).

Altri due criteri sono determinanti nella valutazione della ragionevolezza: la frequenza con cui il percorso viene seguito ogni giorno (e ad es. se c'è abbastanza tempo per la pausa pranzo) e il fatto che la strada venga percorsa dal bambino da solo o in gruppo.

Secondo l'attuale giurisdizione, a seconda delle caratteristiche locali viene considerato ragionevole un tempo di cammino tra i 30 e i 45 minuti. Per i bambini della scuola dell'infanzia solitamente è ragionevole un percorso di 1,5 km, sempre che non includa pericoli evidenti. I bambini di 4-5 anni non hanno abbastanza esperienza per muoversi in sicurezza nel traffico; non hanno la consapevolezza sufficiente per valutare i diversi pericoli derivanti dal traffico motorizzato e reagire di conseguenza. Anche questo aspetto deve rientrare nella valutazione della ragionevolezza.

Nel caso sia possibile andare a scuola in bicicletta e, a seconda delle caratteristiche del percorso (pericoli, pendenza), il suo utilizzo risulti ragionevole, sono ammissibili percorsi di 5 km per la scuola media e di 10 chilometri per la scuola medio-superiore.

Possono circolare in bicicletta su strade principali senza sorveglianza i bambini dai 6 anni compiuti in poi (art. 19 cpv. 1 della legge federale sulla circolazione stradale del 19 dicembre 1958 [LCStr; RS 741.01]).

A seconda delle caratteristiche locali e/o del grado di sviluppo del bambino, i genitori sono tenuti ad accompagnare i bambini anche se il percorso verso la scuola dell'infanzia è ragionevole.

Trasporti

L'ordinanza sulle norme della circolazione stradale (ONC) sancisce che «Nei veicoli provvisti di cinture di sicurezza il conducente e i passeggeri devono, durante la corsa, allacciarsi con la cintura di sicurezza. I conducenti devono accertarsi che i fanciulli al di sotto dei 12 anni siano assicurati correttamente» (art. 3a cpv. 1 [ONC RS 741.11]). Inoltre «Nei posti provvisti di cintura di sicurezza, i fanciulli al di sotto dei 12 anni la cui altezza è inferiore a 150 cm devono essere assicurati con un dispositivo di sicurezza per fanciulli (ad es. seggiolino)» (art. 3a cpv. 4 [ONC RS 741.11]). Infine «Il numero di persone trasportate (*bambini inclusi!*) in e su veicoli a motore e i loro rimorchi non deve superare quello dei posti autorizzati» (art. 60 cpv. 2 [ONC RS 741.11]).

Le modalità di assunzione delle spese di trasporto in caso di percorso casa-scuola non ragionevole possono essere diverse. Il Comune può occuparsi direttamente del trasporto ad esempio con uno scuolabus oppure assumersi le spese per i trasporti pubblici o il taxi fino alla scuola e ritorno. I bambini che frequentano scuole pubbliche non hanno diritto a un determinato tipo di trasporto.

Se si assume i costi di un abbonamento ai trasporti pubblici utilizzabile anche per scopi privati, il Comune è autorizzato a richiedere ai genitori un contributo adeguato.

Alcuni Comuni riconoscono un indennizzo ai genitori che trasportano i figli a scuola; questa soluzione tuttavia è possibile solo con l'autorizzazione dei genitori.

Il numero dei viaggi da/verso la scuola può essere ridotto se la scuola offre un servizio mensa.

6.2 Rilevamento manuale dei punti di pericolo

Una possibilità per individuare i punti di pericolo è affidarne il rilevamento ai diretti interessati. È consigliabile una procedura coordinata che consenta ad es. di interpellare genitori e bambini mediante un **questionario e disegni** in merito al percorso casa-scuola e alle situazioni di pericolo vissute.

In tal modo è possibile rilevare in maniera globale i punti di pericolo e i punti di disagio lungo il percorso. In una seconda fase vengono analizzate le segnalazioni della popolazione locale e viene redatto un piano delle misure volto alla messa in sicurezza dei punti di pericolo. Coinvolgendo nella procedura la popolazione locale – che solitamente conosce per esperienza diretta le situazioni critiche della zona, gli eventuali punti di pericolo o i diversi percorsi – si possono sfruttare conoscenze preziose per i lavori di progetto.

Sulla base dei risultati dei sondaggi e dei disegni, il gruppo di lavoro costituito dal Comune effettua insieme a Polizia, Ufficio tecnico e un ufficio esterno specializzato un sopralluogo durante il quale si analizzano le ubicazioni delle scuole e i percorsi casa-scuola e si delineano le possibili misure. Infine segue una verifica sistematica volta ad assegnare le giuste priorità e garantire pari trattamento degli interessi di ognuna delle parti coinvolte.

Misure

Una delle misure più comuni per eliminare un punto di pericolo consiste nel migliorare le condizioni di visibilità; spesso è sufficiente ad esempio potare una siepe. Gli oggetti che ostacolano la vista, ad es. un distributore di sacchetti per cani o un cartellone pubblicitario possono essere semplicemente spostati. Ma potrebbero essere necessarie misure più onerose, quali ad es. la costruzione di allungamenti del marciapiede o la realizzazione di strisce pedonali. Per questa ragione è necessario redigere per i punti di pericolo schede delle misure che includono indicazioni sull'onere in termini di tempo e di costi nonché un ordine di priorità. In fase di selezione e assegnazione dei compiti possono risultare utili anche i seguenti criteri di valutazione:

- richieste presentate dai residenti
- lista di controllo passaggi pedonali (Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti VSS, norma SN 640 241)
- esame delle statistiche sugli incidenti

Se ai criteri di valutazione si risponde in modo affermativo occorre adottare delle misure, altrimenti non servono altri esami/verifiche.



Immagine 1: disegno di un percorso casa-scuola (fonte: ©Marco Hüttenmoser, www.kindundumwelt.ch)

6.3 Modello di questionario relativo al percorso casa-scuola

Rilevamento del Comune sul
percorso casa-scuola:

Edificio scolastico:

Classe / insegnante:

Età del bambino:

Nome (facoltativo):

Indirizzo (via, NPA e località):

Termine di consegna all'insegnante:

Questionario n.: ____ (non compilare)

Siete pregati di compilare il questionario insieme al/ai vostro/i figlio/i.

1. Con quale mezzo vado a scuola:

- | | | |
|-----------------------------------------------------------------|------------------------|-------|
| <input type="checkbox"/> A piedi | n. giorni a settimana: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> In bicicletta | n. giorni a settimana: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> Con i mezzi di trasporto pubblico | n. giorni a settimana: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> Mi accompagnano in auto | n. giorni a settimana: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> Altro (ad es. monopattino, skateboard) | n. giorni a settimana: | <hr/> |

2. A scuola ci vado:

- | | | |
|---------------------------------------------------|------------------------|-------|
| <input type="checkbox"/> Da solo/a | n. giorni a settimana: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> Insieme ad altri bambini | n. giorni a settimana: | <hr/> |
| <input type="checkbox"/> Insieme a degli adulti | n. giorni a settimana: | <hr/> |

3. Rispondi alla seguente domanda soltanto se a scuola vieni accompagnato da adulti, in auto o a piedi.

Mi accompagnano a scuola perché:

- Il traffico è pericoloso.
- Il percorso è lungo.
- Altro motivo: _____
- Non so

4. Quanti percorsi casa-scuola segui?

- Seguo sempre lo stesso percorso.
- Scelgo diversi percorsi.
- Posso scegliere alternativamente tra ____ (numero) diversi percorsi.

Scrivi su un foglio a parte cosa ti piace del tuo percorso casa-scuola oppure fai un disegno

5. Segna con un circoletto verde sulla mappa allegata i punti in cui ti piace giocare / riposare lungo il percorso casa-scuola (pagina 14 esempio di mappa).

6. Segna sulla mappa allegata il tuo percorso casa-scuola (ev. diversi percorsi).

7. Segna con un circoletto rosso sulla mappa allegata i punti particolarmente pericolosi lungo il tuo percorso casa-scuola (tratti di strada, sbocchi, incroci ecc.)

In totale lungo il mio percorso casa-scuola ci sono ____ (numero) punti di pericolo.
Per quale motivo questi punti sono pericolosi? Descrivi i tre punti più pericolosi.

Punto di pericolo 1

Il punto 1 è **pericoloso** perché: (sono possibili più risposte. Aggiungere un commento solo se nessuna delle situazioni presentate descrive in modo adeguato la realtà.)

- La situazione del traffico non è chiara
- I veicoli circolano troppo veloci
- C'è troppo traffico
- Il traffico è causato dalla necessità di seguire vie traverse per aggirare code / snodi
- Sulla strada circolano anche molti autocarri
- Sulla strada circolano anche autobus / tram
- Le auto parcheggiate limitano la visibilità
- Altro

Punto di pericolo 2

Il punto 2 è **pericoloso** perché: (sono possibili più risposte. Aggiungere un commento solo se nessuna delle situazioni presentate descrive in modo adeguato la realtà)

- La situazione del traffico non è chiara
- I veicoli circolano troppo veloci
- C'è troppo traffico
- Il traffico è causato dalla necessità di seguire vie traverse per aggirare code / snodi
- Sulla strada circolano anche molti autocarri
- Sulla strada circolano anche autobus / tram
- Le auto parcheggiate limitano la visibilità
- Altro

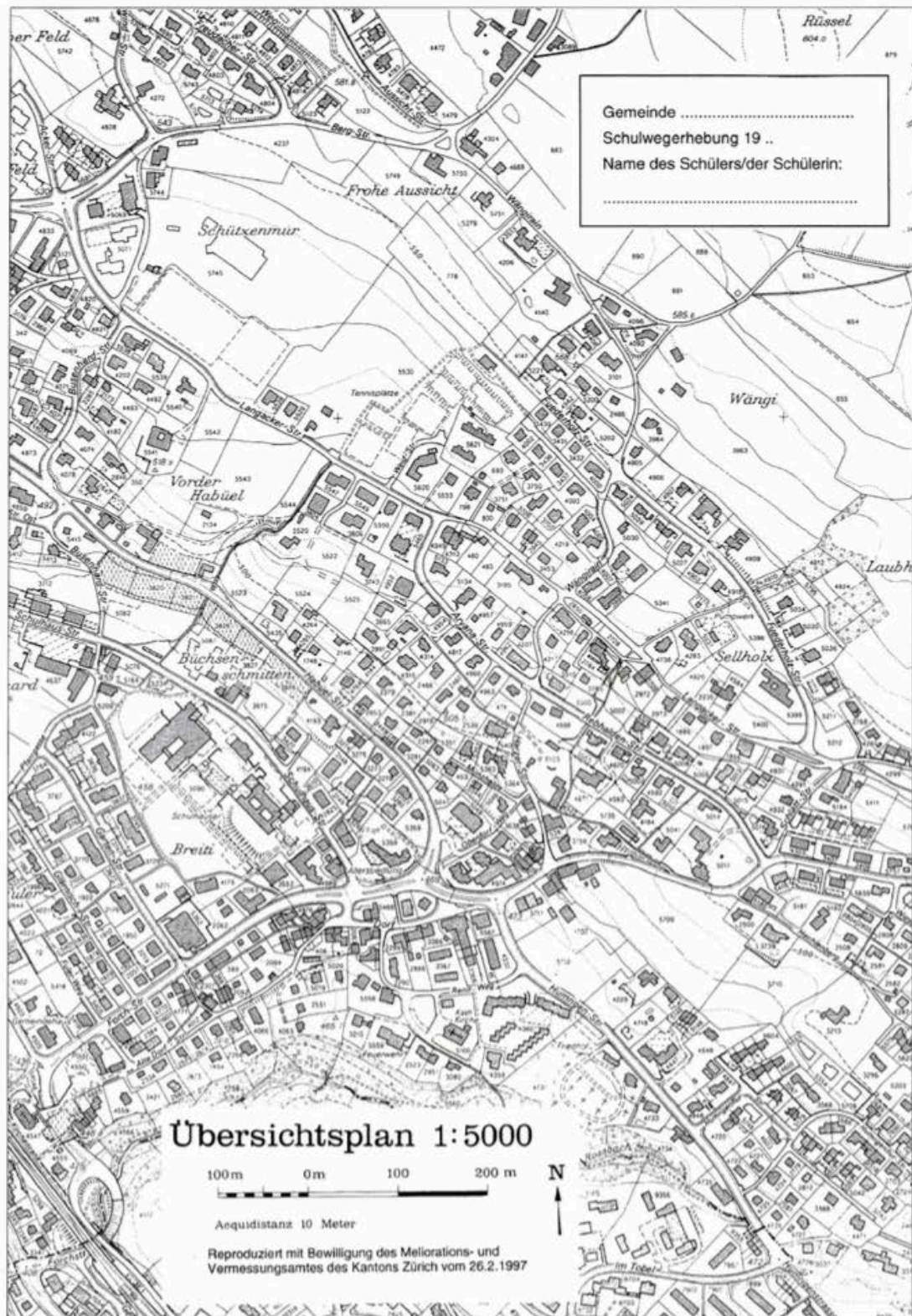
Punto di pericolo 3

Il punto 3 è **pericoloso** perché: (sono possibili più risposte. Aggiungere un commento solo se nessuna delle situazioni presentate descrive in modo adeguato la realtà)

- La situazione del traffico non è chiara
- I veicoli circolano troppo veloci
- C'è troppo traffico
- Il traffico è causato dalla necessità di seguire vie traverse per aggirare code / snodi
- Sulla strada circolano anche molti autocarri
- Sulla strada circolano anche autobus / tram
- Le auto parcheggiate limitano la visibilità
- Altro

Grazie per aver compilato il questionario: ora consegnalo al tuo insegnante. Cercheremo di rendere più sicuro il tuo percorso casa-scuola.

Immagine 2: esempio di mappa (fonte: questionario sulla sicurezza dei percorsi casa-scuola del Comune di Herrliberg, Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger (1997; oggi: Mobilitä peditonale Svizzera): «...weil die Autos so flitzen.» Zusammen mit Kindern den Schulweg sichern. Ein Leitfaden zur Befragung von Schülerinnen und Schülern.



6.4 Rilevamento elettronico dei punti di pericolo tramite app per tablet

Per rilevare i punti problematici è stata sviluppata un'applicazione per tablet; la localizzazione del punto critico avviene tramite GPS. Per facilitare il rilevamento è compreso anche un questionario che permette, insieme a fotografie da allegare direttamente, di illustrare al meglio il problema. Il rilevamento può essere effettuato da singole persone o gruppi ed è adatto anche per gruppi di genitori o gruppi di interesse, anziani ecc. Nel caso di bambini piccoli (scolari) e persone disabili il rilevamento necessita di un adeguato accompagnamento. Il progetto è formato dalle seguenti fasi di lavoro.

Preparazione del progetto e redazione dell'offerta

Riunione del coach/specialista con il Comune
Definizione della priorità, del perimetro, del livello di elaborazione ecc.
Quali gruppi di partecipanti devono essere coinvolti?
Risultato: viene redatta un'offerta per lo svolgimento del rilevamento

Avvio del progetto

Organizzazione dell'evento introduttivo per i partecipanti

Introduzione, procedura

Cosa sono i punti problematici? Cosa viene rilevato? (Presentare degli esempi)
Introduzione nelle funzioni del tablet
Rilevamento di prova (domande)
Risultato: i partecipanti vengono sensibilizzati verso i problemi e sono in grado di utilizzare il tablet

Rilevamento vero e proprio

Definizione di un perimetro per ogni partecipante o di un tratto del percorso da rilevare
Sopralluogo e rilevamento
Caricamento dei dati sul sito Internet «Formhub»
Risultato: i dati grezzi sono disponibili, non aggiornati, sul sito Internet «Formhub»

Postelaborazione da parte del rilevatore

Feedback verbale: cosa ha colpito in particolare i rilevatori? In generale quali sono gli aspetti problematici?
Ogni punto problematico viene aperto ed elaborato dai partecipanti dal sito Internet «Formhub»: correzioni linguistiche, integrazioni, completamento
Cancellazione dei rilevamenti errati. In questa fase è presente il consulente (coach) che risponde alle domande, fornisce informazioni e affronta gli aspetti tecnici.
Risultati: i partecipanti conoscono i punti problematici nell'area elaborata e li hanno inseriti nel processo. I dati grezzi sono disponibili, aggiornati, sul sito Internet «Formhub».

Esportazione dei dati e rappresentazione

Esportazione: i punti problematici vengono numerati e raffigurati per mezzo di una mappa e una tabella
Risultato: sono disponibili una mappa e la tabella dei dati grezzi del rilevamento.

Postelaborazione e garanzia della qualità da parte dello specialista/del coach

Lo specialista integra ed elabora – laddove necessario – i punti problematici.
I punti problematici vengono integrati con proposte di soluzione, priorità e competenze.
I principali risultati vengono riassunti in un rapporto.
Risultato: è disponibile una bozza del rapporto sui punti problematici.

Conclusione del progetto

I punti problematici vengono discussi con il Comune/mandante per stabilire priorità, competenze e modalità di attuazione.

Viene discusso il rapporto con la relativa conclusione e la successiva procedura.

Correzione del rapporto come da accordi, eventualmente seconda riunione.

Risultato: è disponibile un rapporto corretto sui punti problematici.

Onere e costi

Specialista (pianificatore del traffico): a seconda dell'ampiezza dell'area e dell'impegno per la popolazione ca. 8-10 giorni lavorativi

Amministrazione edificio: 1-1,5 giorni lavorativi

Partecipanti: a seconda del concetto 1-1,5 giorni lavorativi


Per lo svolgimento di un «Rilevamento dei punti problematici con un tablet» viene stabilito un importo forfetario in base ai costi stimati (informazioni e contatto: Mobilità pedonale Svizzera, Thomas Schweizer / Pascal Regli)



Immagine 3: una studentessa di scuola superiore sul percorso casa-scuola insieme a un bambino che frequenta la scuola dell'infanzia. Con il tablet viene rilevato un attraversamento critico di una strada molto trafficata che collega la scuola dell'infanzia all'abitazione (sullo sfondo della fotografia)

(fonte: ©Thomas Schweizer, Mobilità pedonale Svizzera).

6.5 Modello di scheda delle misure

Linee guida genitori tassisti	Maggio 2015	Scheda delle misure M												
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div data-bbox="316 515 667 772">  </div> <div data-bbox="837 510 1133 555"> <h3>Comunicazione</h3> </div> </div> <p data-bbox="837 564 949 600">Obiettivi</p> <p data-bbox="837 609 1492 721">Informare e sensibilizzare regolarmente i genitori sui temi percorsi casa-scuola sicuri e importanza del percorso casa-scuola.</p>														
<p>Responsabilità</p>														
<p>Descrizione / procedura</p> <p>I consigli pratici emersi dai risultati del progetto sul percorso casa-scuola vengono comunicati mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> opuscolo sito web del Comune informazioni degli insegnanti serate con i genitori nell'ambito della scuola 														
<p>Costi</p> <table border="1" data-bbox="306 1303 1572 1541"> <thead> <tr> <th data-bbox="306 1303 1380 1348">Una tantum</th> <th data-bbox="1380 1303 1572 1348">Fr. xxx.-</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="306 1348 1380 1393">Produzione opuscolo con grafici</td> <td data-bbox="1380 1348 1572 1393">Fr. xxx.-</td> </tr> <tr> <td data-bbox="306 1393 1380 1438">.....</td> <td data-bbox="1380 1393 1572 1438">Fr. xxx.-</td> </tr> <tr> <th data-bbox="306 1438 1380 1482">Annuali</th> <th data-bbox="1380 1438 1572 1482">Fr. xxx.-</th> </tr> <tr> <td data-bbox="306 1482 1380 1527">Aggiornamento sito web del Comune una volta all'anno, all'inizio della scuola</td> <td data-bbox="1380 1482 1572 1527">Fr. xxx.-</td> </tr> <tr> <td data-bbox="306 1527 1380 1572">.....</td> <td data-bbox="1380 1527 1572 1572"></td> </tr> </tbody> </table>			Una tantum	Fr. xxx.-	Produzione opuscolo con grafici	Fr. xxx.-	Fr. xxx.-	Annuali	Fr. xxx.-	Aggiornamento sito web del Comune una volta all'anno, all'inizio della scuola	Fr. xxx.-	
Una tantum	Fr. xxx.-													
Produzione opuscolo con grafici	Fr. xxx.-													
.....	Fr. xxx.-													
Annuali	Fr. xxx.-													
Aggiornamento sito web del Comune una volta all'anno, all'inizio della scuola	Fr. xxx.-													
.....														
<p>Scadenze / orizzonte temporale</p> <p>Spedizione dell'opuscolo allegato alla lettera con l'orario settimanale</p> <p>Serate con i genitori dopo l'inizio della scuola (agosto/settembre)</p> <p>.....</p>														
<p>Controlling</p> <p>Aggiornamento dell'elenco delle misure</p>														

6.6 Percorsi casa-scuola lunghi

Vi sono Comuni rurali in cui la scuola è troppo distante per essere raggiunta in bicicletta e non esistono collegamenti adeguati con i trasporti pubblici. In questi casi i trasporti scolastici privati oppure finanziati dalle autorità pubbliche rappresentano l'unica soluzione attuabile.

La bicicletta per le lunghe distanze

Per i bambini più grandi la bicicletta rappresenta una valida alternativa per coprire una lunga distanza. Spesso nelle regioni rurali i bambini hanno grande dimistichezza con la bicicletta, diversamente da quanto accade nelle città in cui, secondo recenti studi e sviluppi, i bambini pedalano poco. I motivi sono la poca pratica nel guidare la bicicletta o la scarsa disponibilità di biciclette o ancora la migliore offerta di TP. In questi casi sono utili speciali corsi per imparare ad andare in bicicletta che migliorano le capacità dei bambini di stare in sella e riducono le paure dei genitori. Si raccomanda inoltre ai genitori di organizzarsi affinché lungo il percorso casa-scuola i bambini siano accompagnati da un adulto.

La bici elettrica come alternativa in assenza di trasporti pubblici

Se la distanza è eccessiva per essere coperta in bicicletta e non esiste l'alternativa dei TP, per i ragazzi più grandi si può valutare l'utilizzo di biciclette elettriche. Questa alternativa è stata scelta, per motivi di economicità, dal Comune di Horrenbach-Buchen nel Cantone di Berna³ (si veda l'immagine 4).

Trasporti scolastici con i TP

Un incontro con un rappresentante dei trasporti pubblici può evidenziare la possibilità di sfruttare meglio delle linee poco utilizzate grazie ai trasporti scolastici. In questo caso occorre prevedere dei margini di manovra nell'orario dei mezzi e nell'orario delle lezioni.

Trasporti scolastici privati

Oltre ai trasporti scolastici collettivi pubblici o alle alternative quali le biciclette elettriche, si possono considerare anche i trasporti scolastici privati effettuati dai genitori. Il Comune può motivare i genitori a organizzare gruppi per i trasporti scolastici, trasporti collettivi e corse in bicicletta con accompagnatore. Il Comune dovrebbe creare le cosiddette aree drop off, ubicate a una determinata distanza dall'edificio scolastico e ad esso collegate tramite un percorso pedonale sicuro. In questo modo i bambini percorrono a piedi almeno una parte, anche se breve, del tragitto casa-scuola.



Immagine 4: biciclette elettriche alla scuola di Horrenbach-Buchen. I due promotori, il direttore della scuola Thomas Rügsegger (a destra nelle foto) e l'artista Heinrich Gartentor (secondo da destra nella foto), soddisfatti delle nuove biciclette elettriche con gli scolari (fonte: ©Thomas Rügsegger).

³ www.srf.ch/news/regional/bern-freiburg-wallis/horrenbach-buchen-schickt-die-kinder-per-e-bike-auf-den-schulweg

6.7 Pedibus

Poiché molti genitori non possono più accompagnare a scuola i figli piccoli, può risultare estremamente utile una linea di Pedibus. Questo compito può essere svolto da un gruppo di lavoro o da un consiglio dei genitori.

Il **Pedibus**, ossia uno «**scuolabus a piedi**», sosta secondo un orario prestabilito in determinate fermate (segnalate), accompagna i bambini a scuola e viceversa. I bambini vanno a piedi e sono accompagnati da adulti.

La pianificazione del percorso e delle fermate viene svolta in collaborazione con le autorità comunali, gli istruttori del traffico, la Polizia e se possibile con le associazioni dei genitori. Il servizio si rivolge ai bambini del livello base (scuola dell'infanzia, 1^a e 2^a classe). Bisogna fare attenzione che per raggiungere la fermata del Pedibus i bambini non debbano attraversare strade molto trafficate. Se il bambino perde il Pedibus deve sapere con esattezza cosa fare (ad es. tornare a casa, bussare a dei conoscenti ecc.).

Gli **accompagnatori** devono essere assolutamente affidabili e riconoscibili dai bambini (ad es. indossando una targhetta con il nome, una spilla o un giubbotto). Accompagnatori e sostituti sono indicati in un piano di impiego che viene consegnato in anticipo ai genitori. I «conducenti» del Pedibus conoscono i punti di pericolo e istruiscono i bambini mostrando loro concretamente come gestire queste situazioni. Attraverso l'imitazione e gli elogi in caso di comportamento corretto i bambini imparano a muoversi in modo adeguato nella circolazione stradale.

È opportuno formulare delle **regole di comportamento** per gli accompagnatori e per i bambini da comunicare ai genitori. Le persone che organizzano o accompagnano le linee di Pedibus si assumono una **determinata responsabilità** circa la sicurezza e il benessere dei bambini che accompagnano. Tuttavia i genitori che “consegnano” i propri figli agli accompagnatori del Pedibus non sono totalmente esentati dalle loro responsabilità: ad es. devono garantire che i bambini raggiungano in modo sicuro la fermata del Pedibus e da qui tornare a casa.

L'Ufficio prevenzione infortuni upi ha stipulato con Zurich assicurazioni un'**assicurazione contro gli infortuni e responsabilità civile** per gli accompagnatori. Per ulteriori informazioni (ad es. prestazione assicurativa, annuncio ecc.) rivolgersi all'upi.



Immagine 5: bambini e «conducente» di un Pedibus nel Cantone del Vallese (fonte: ©ATE, Bureau-Conseil, Ginevra).

6.8 Punti drop off per genitori tassisti

Solitamente nelle aree urbane le offerte dei trasporti pubblici dovrebbero essere sufficienti e permettere di raggiungere la scuola anche se distante. Nelle zone rurali la situazione è diversa e i genitori tassisti possono costituire una soluzione adeguata per coprire il tragitto casa-scuola in un tempo ragionevole. Al fine di evitare degli effetti negativi, anche nel caso dei genitori tassisti bisogna adottare alcune misure organizzative.

Il Comune ad esempio può motivare i genitori a riunirsi in conferenze dei trasporti scolastici e organizzare corse collettive, come pure corse in bicicletta con accompagnatore. Sempre il Comune dovrebbe stabilire i cosiddetti punti drop off, dove fare scendere e salire i figli, situati a una certa distanza dall'edificio scolastico e collegati alla scuola tramite un percorso pedonale sicuro. In questo modo i bambini percorrono una parte del tragitto a piedi. I punti drop off sono segnalati.

Questi punti dovrebbero essere collocati almeno a 250 metri dalla scuola, per due ragioni: da un lato per snellire il traffico davanti alla scuola, dove molti genitori vorrebbero sostare in uno spazio ristretto per fare scendere i figli. Dall'altro per lasciare ai bambini la possibilità di percorrere a piedi almeno un tratto del percorso. L'elemento importante in questo caso è la sicurezza del percorso dal punto drop off alla scuola. Il punto drop off deve essere collocato in posizione ben visibile; inoltre per evidenziarlo maggiormente è possibile pitturare il bordo del marciapiede.

Istruire i genitori a fornire «servizi taxi» adeguati e avvalersi dei punti drop off presuppone una documentazione specifica. L'argomento dev'essere affrontato mediante una comunicazione ad hoc o campagne di sensibilizzazione. Il tema «percorso casa-scuola» può essere ad esempio approfondito nel corso di una settimana tematica organizzata dalla scuola e abbinato a delle campagne. I comportamenti corretti – ad esempio indossare i giubbotti catarifrangenti o andare a scuola a piedi – vengono premiati ad es. con delle stelle di carta: chi raggiunge un determinato numero di stelle riceve un piccolo premio.



Immagine 6: segnale per i genitori tassisti del punto di discesa/salita dei bambini (fonte: Andreae-Gymnasium Herrenberg).

6.9 Misure infrastrutturali

Le modifiche all'infrastruttura stradale si possono distinguere in due categorie: misure attuabili in modo semplice e conveniente oppure costose modifiche di tipo costruttivo. Spesso per migliorare la sicurezza della circolazione stradale sono sufficienti adeguamenti puntuali di una situazione. Ad esempio potare una siepe o dipingere delle impronte di piedi come indicazione per l'attraversamento della strada rappresentano un valido aiuto per i bambini più piccoli.

L'ordinanza concernente le zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e le zone d'incontro ad esempio sancisce in tali zone l'eliminazione dei passaggi pedonali che tuttavia possono essere mantenuti in casi particolari in cui occorre dare la precedenza ai pedoni, ad esempio in prossimità di scuola e ricoveri. Secondo l'upi questa regola vale anche per i percorsi casa-scuola molto frequentati. In ogni caso bisognerebbe innanzitutto cercare di mettere in sicurezza e rendere visibile l'attraversamento mediante altre misure costruttive.

Spesso proprio nelle zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e su strade di quartiere poco trafficate le strisce pedonali sono poco sensate, in quanto inducono i bambini più grandi ad attraversare in modo automatico, senza prestare la dovuta attenzione; in ogni caso non vengono quasi mai utilizzate dagli adulti.

Strade di questo tipo si possono attraversare in sicurezza in determinati punti, anche senza passaggi pedonali. Un utile ausilio in questi casi è dipingere nei punti di attraversamento ideali, ossia con le migliori condizioni di visibilità, delle impronte di piedi. Questo accorgimento indica ai bambini più insicuri il punto ideale da cui osservare il traffico e attraversare la strada.



Immagine 7: il bambino a destra ha una pessima visibilità e sta attraversando le strisce pedonali nel punto sbagliato (fonte: ©verkehrsteiner ag Rolf Steiner).



Immagine 8: il bambino si trova nel punto giusto. Le impronte disegnate sull'asfalto indicano al bambino il punto corretto in cui attraversare la strada (fonte: ©verkehrsteiner ag Rolf Steiner).

6.10 Un ausilio pratico: il piano di mobilità scolastica dell'ATA

Migliorare la sicurezza e la qualità di vita dei bambini lungo il percorso casa-scuola e sensibilizzare tutti verso la mobilità e la sicurezza nella circolazione stradale: sono questi gli obiettivi del piano di mobilità scolastica dell'ATA. Alla base di questo piano vi è un sondaggio tra tutti gli attori coinvolti: scolari, genitori, insegnanti e altri abitanti dei quartieri.

Il piano fornisce un quadro chiaro comprensivo di cifre e di una panoramica dettagliata sui movimenti generati dalla rispettiva scuola; è concepito come uno studio partecipativo che intende migliorare la sicurezza del percorso e cambiare le abitudini delle persone verso una mobilità scolastica sicura ed ecocompatibile. A lungo termine il piano di mobilità scolastica consente agli scolari di rendersi autonomi sul percorso casa-scuola; in alcuni casi riguarda anche delle attività extrascolastiche e la raggiungibilità di biblioteche, ludoteche, asili nido, punti d'incontro nel quartiere, centri sportivi ecc.

Il piano di mobilità scolastica funge inoltre da punto di partenza per ulteriori riflessioni sulla mobilità dei bambini e sul ruolo degli utenti più vulnerabili nello spazio pubblico. Inoltre, applicando la legge federale sui percorsi pedonali ed i sentieri, questo piano può contribuire all'allestimento di un piano direttore dei percorsi pedonali. O ancora la pianificazione dei percorsi casa-scuola può rappresentare il primo passo verso la realizzazione di una rete di percorsi pedonali.



Immagine 9: il bambino rileva i punti che ritiene pericolosi (fonte: ©bureau conseil ATE, Ginevra)

Il piano di mobilità scolastica può essere adattato alle esigenze di ogni scuola. Con il supporto tecnico di esperti delle vie di traffico, l'ATA ha già redatto numerosi piani di mobilità scolastica per Comuni di svariate dimensioni. Un piano di mobilità scolastica è costituito da cinque fasi principali che si svolgono lungo un periodo di 12-18 mesi.

- **Sondaggi sulla mobilità:** attraverso dei questionari per genitori, bambini e insegnanti l'ATA raccoglie le informazioni principali e contemporaneamente analizza la situazione locale.
- **Bilancio di mobilità:** le informazioni raccolte con i questionari vengono analizzate. Grazie ai dati raccolti si possono individuare i percorsi casa-scuola effettivamente utilizzati, i pericoli percepiti e i

punti nevralgici. Mediante cartine con i corrispondenti movimenti, puntini neri, isocroni e grafici viene delineato un quadro generale della situazione.

- **Raccomandazioni:** servono a risolvere i problemi individuati a breve, medio e lungo termine. L'ATA collabora con l'upi per valutare la situazione sotto il profilo tecnico e presentare soluzioni adeguate.
- **Informazione e sensibilizzazione:** nella classe vengono programmate attività pedagogiche volte alla sensibilizzazione degli scolari; i genitori vengono informati tramite lettera.
- **Ulteriore elaborazione e valutazione:** l'ATA mira all'attuazione delle raccomandazioni e trae un bilancio conclusivo sul piano di mobilità scolastica comprensivo di valutazione.



Immagine 10: i bambini segnano il proprio percorso casa-scuola e i punti di pericolo (fonte: ©bureau conseil ATE, Ginevra)

I piani di mobilità scolastica dell'ATA si caratterizzano per la metodologia interattiva. I diversi attori vengono coinvolti nell'intero processo e hanno la possibilità di intervenire con le loro conoscenze, aspettative e timori in ogni fase di elaborazione del piano. In tal modo tutti conoscono i contenuti e partecipano alle decisioni, il che agevola l'attuazione delle diverse misure proposte. Solitamente gli interventi più importanti (modifica delle infrastrutture e costruzioni) vengono realizzati a tappe. È importante quindi poter contare sul sostegno di tutti gli attori e dei vari servizi coinvolti.

Maggiori informazioni:

www.mobilitescolaire.ch

Bureau-Conseil ATA
Françoise Lanci-Montant, Bureau-conseil@ate.ch
18, rue de Montbrillant
1201 Ginevra

7 Ulteriori informazioni

Documenti

- Studio SVI «Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz», USTRA, 2010.
- Bollettino di Mobilità pedonale Svizzera «Schulwege sind Erlebniswege», Marco Hüttenmoser, Dr. phil. I in pedagogia, Muri.
- Analisi «Schulwegsicherheit» Muri-Gümligen, Verkehrsteiner
- Documentazione «Misure per una maggiore sicurezza sul percorso casa-scuola», Ufficio prevenzione infortuni (upi)
- Opuscolo «Bambini sul percorso casa-scuola» con lista di controllo a pagina 9, upi
- Opuscolo «Zumutbarkeit Schulweg» (FB_2014_06), Mobilità pedonale Svizzera
- Manuale «Pianificazione della rete dei sentieri», aiuto all'esecuzione per il traffico lento n. 14, USTRA
- «Sicher zur Schule - Das ABC der Schulwegsicherung», Mobilità pedonale Svizzera e Fondo di sicurezza stradale

Ulteriori informazioni in Internet

- www.schulwege.ch, pagina informativa dell'Associazione traffico e ambiente
- www.pedibus.ch
- Pedibus: posizione dell'upi
- Walk to school <http://www.walktoschool.ch>
- Bike to school <http://www.bike2school.ch>
- Esempio pratico in Ticino: http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/liste-aller-beispiele-1.html?&fa_view_practicalfolder_file_2002
- <http://www.mobilservice.ch/de/home/praxis/gemeinde-bewegt-1356.html>