

ASSIEME.IT

Ambiti **S**colastici, **S**icurezza stradale **E** **M**obilità attiva **E**mergente con **I**nterventi **T**attici condivisi

Le zone scolastiche: focus sul progetto

11/04/2024 // ore 15:00 – 18:00

report

Le zone scolastiche: focus sul progetto

11/04/2024 // ore 15:00 – 18:00

Report

Presenti:

REGIONE PIEMONTE	Direzione Trasporti	Cristina Fabrizio Ottavio Castelletti Roberto Falvo	Direzione Ambiente	Stefania Giannuzzi Manolo Maugeri
ALESSANDRIA	Comune	Fabio Barisone Valentina Zaniolo		
ASTI	Comune	Valerio Vittone Luisella Regge Francesco Fioretti	Scuole	Giulia Bardaglio Paola Simeon
CHIVASSO	Comune	Letizia Corino Gregorio Spanò Claudio Fluttero Camilla Romanello Giorgia Finotti		
CUNEO	Comune	Fabio Pellegrino		
IVREA	Comune	Francesca Lenzi Laura Barison Sabrina Rizzo		
NOVARA	Comune	Donata Leone Marco Novarina Elena Saglio Eva Valsesia		

PINEROLO	Comune	Giulia Proietti Stefania Levrino Radha Torta		
RIVOLI	Comune	Andrea Baracco Francesca Massaro Massimo Brajato Stefano Manina Giordana Trovato	Scuole	Rosa Lina Pagliarin Sara Novello Federico Lazzara
SETTIMO TORINESE	Comune	Maurizio Soriani Mara Jennifer Bruno Daniele Mosca Silvia Casale Fabrizio Oddone	Scuole	Massimo Sapia
TORINO	Comune	Attilio Buccino Annunziata Caserta Lelia Guglieminotti Maria Teresa Massa Donika Sulejmani	Scuole	Micaela Griffa
LAQUP APS	Associazione	Mario Bellinzona Elena Marossero Elisa Cocimano Benedetta Lanza Irene Vetere Francesca Uricchio Francesca Padovano Matilde Navaro Alma Eliza Shiamtani		

Obiettivi dell'incontro:

- Condividere e valorizzare le pratiche dei Comuni che hanno attivato collaborazioni fra più soggetti locali e sovralocali
- Confrontarsi su possibili modalità di collaborazione fra Comuni, scuole, famiglie e terzo settore localmente
- Avviare una riflessione su possibili strumenti di collaborazione fra enti alle diverse scale (es. protocollo d'intesa)

Attività laboratoriali

A1. La zona scolastica

Obiettivi dell'attività: far emergere le preconoscenze dei partecipanti in relazione al concetto di zona scolastica, integrare le preconoscenze dei partecipanti con informazioni relative al Codice della strada e l'interpretazione data da LaQUP ai concetti di zona, strada e piazza scolastica.

A ogni partecipante è stato chiesto di scrivere le tre parole che meglio definiscono il concetto di zona scolastica a partire dalle proprie esperienze e conoscenze.



Le parole che meglio definiscono il concetto di “zona scolastica”

TORINO - NOVARA	grado di condivisione (da 1=minimo a 8=massimo)
SICUREZZA	4
PARTECIPAZIONE ACCESSIBILITÀ QUALITÀ AMBIENTALE	3
LUOGHI DI INCONTRO SPAZI PEDONALI	2
PIAZZA / SOCIALITÀ / COLORATA / SEGNALATA / ACCOGLIENZA / PIACEVOLEZZA / CONTESTO DI QUALITÀ (AREA VERDE)	1

ALESSANDRIA – ASTI - CUNEO	grado di condivisione (da 1=minimo a 8=massimo)
SICUREZZA nei confronti di persone e ambiente.	4
EDUCAZIONE che coinvolge l'intera collettività, intesa come rispetto delle regole e della convivenza APPARTENENZA: la zona scolastica come strumento per rafforzare il senso di appartenenza alla comunità; quando questo senso è presente, cresce anche l'attenzione verso il bene comune	3

RIVOLI – SETTIMO TORINESE	grado di condivisione (da 1=minimo a 8=massimo)
SICUREZZA ACCESSIBILITÀ UNIVERSALE (universalità nel concetto di sicurezza)	6
DECORO, BELLEZZA, ZONA PEDONALE, EDUCAZIONE	4
VIABILITÀ, SPAZI DI CONDIVISIONE	2
COINVOLGIMENTO, ZONA DELLA SCUOLA, PIACEVOLE, SEGNALETICA STRADALE SPECIFICA IN ZONA SCOLASTICA, SPAZI DI CONDIVISIONE, ZONA DEI E PER GLI ALLIEVI, QUALITÀ DELLO SPAZIO PUBBLICO, TEMPO, PEDIBUS, MOVIMENTO, ACCOGLIENTE, QUARTIERE VIVIBILE, CONCRETEZZA, LIBERTÀ, INGRESSO SCUOLA	1

CHIVASSO – IVREA - PINEROLO	grado di condivisione (da 1=minimo a 8=massimo)
SICUREZZA	8
EDUCAZIONE	8
ACCOGLIENZA	7
AREA DI RISPETTO/CUSCINETTO	6
GIOCO, VIVIBILITÀ, APPROPRIAZIONE, COLORAZIONE, ECOLOGIA	5
ORARI, PREVENZIONE, VIABILITÀ	4

Note e commenti

COMUNI DI TORINO E NOVARA

- dall'attività svolta si registra una predominanza della parola SICUREZZA (tot. n. 8 post-it) – intesa come sicurezza stradale – e un'opinione diffusa che questa sia strettamente legata al concetto di zona scolastica.
- Altre parole emerse sono: PARTECIPAZIONE, ACCESSIBILITÀ e QUALITÀ AMBIENTALE.
- Il comune di Torino evidenzia quanto sia importante garantire la protezione degli utenti più vulnerabili lavorando sullo spazio davanti alla scuola (soprattutto nei momenti di ingresso e uscita a/da scuola); inoltre, immaginando uno *spazio sicuro* chiuso al traffico, il comune di Torino ritiene necessario prevedere una serie di attività formative per adulti e ragazzi/e riguardanti le nozioni di *accessibilità pedonale*, *spazio libero* e *riorganizzazione dei parcheggi*. Secondo i partecipanti, occorre diminuire la velocità automobilistica affinché la strada possa essere condivisa e utilizzata dai diversi utenti.
- Oltre al tema della sicurezza, prevale la necessità da parte di entrambi i territori di lavorare sulla **qualità ambientale**, attraverso la cura del verde pubblico urbano. Viene considerato un elemento di riqualificazione per la vivibilità del quartiere, poiché uno spazio verde può essere usato da tutti/e, lungo tutto l'arco della giornata.
- Si richiama l'idea di **bellezza** connessa allo spazio fisico, alla qualità dei materiali, alla cura dell'ambiente e del verde, ma anche come crescita culturale. L'educazione dei giovani passa anche attraverso il contesto che abitano; progettare uno spazio pubblico *bello* è un'occasione per restituire loro un ambiente confortevole, che li accolga e che li accompagni a casa (accoglienza urbana). In questo modo, i percorsi, la strada, gli spazi possono diventare una *terra di mezzo urbana* tra scuola e casa. I percorsi per arrivare a scuola fanno parte della qualità e della sicurezza, sebbene non sia facile individuare una strada su cui lavorare: una lettura e un'analisi dell'intorno potrebbero aiutare a capire i confini (dov'è il maggior flusso di abitanti e qual è la strada più percorsa).
- Nell'ambito della **partecipazione** ci si è interrogati sulla tipologia: *che tipo di partecipazione?* Si ritiene che il coinvolgimento degli stakeholder possa portare alla elaborazione di idee condivise e a maggiori garanzie di ottenere un risultato più efficace e duraturo. *Quali stakeholder?* Sarebbe utile coinvolgere le strutture collegate alla scuola, come le circoscrizioni, le parrocchie, le associazioni di quartiere. Inoltre, sono strutture da coinvolgere anche le attività commerciali e altri esercizi culturali come i teatri, le sale cinematografiche, che possono dare il loro contributo per ridisegnare tutto lo spazio intorno alla scuola anche attraverso la loro attività.

COMUNI DI ALESSANDRIA, ASTI E CUNEO

- **Alessandria - “Caos”:** sensazione di chi vede una zona scolastica in questo momento (Alessandria) di fronte a un comportamento sopra le righe degli automobilisti e di chi cerca di avvicinarsi il più possibile al plesso per lasciare i figli. Occorre lavorare per impedire che questo continui ad accadere. Gli uffici possono realizzare gli interventi migliori, però bisogna cambiare mentalità. Si può anche avere una zona scolastica ampia, bisogna prevenire il caos ai margini.
- **Alessandria - “Trasporto pubblico locale”:** il TPL può rappresentare lo strumento per prevenire il caos. È importante lavorare anche sulla territorialità. Un tempo si cercava di andare nella scuola di quartiere e questo contribuiva a creare senso di appartenenza, oggi c’è più “libertà” nella scelta della scuola, e questo a volte crea spostamenti difficili da gestire con il trasporto pubblico. È fondamentale lavorare anche sull’educazione.
- **Asti - Scuola Primaria:** edificio ristrutturato in zona 30 con percorso pedonale sicuro; tuttavia, la stradina d’accesso al cortile è frequentata da auto e il rispetto di segnali e regole non è sempre garantito. Il cancello è a filo strada, con uno spazio esterno molto limitato.
- **Asti - Esperienza Pedibus:** Il primo progetto prevedeva 3 punti di partenza, i genitori lasciavano i bambini con la macchina in alcuni punti e poi da lì continuavano a piedi. Per un periodo è stato portato avanti dagli insegnanti, ma con molte difficoltà. E’ importante che ci sia una rete per portare avanti un pedibus, non solo insegnanti, ma anche genitori, cittadinanza. I partecipanti ritengono che nella scuola primaria sia impossibile ad oggi rendere i bambini autonomi all’uscita perché ci sono documenti che obbligano a lasciare i bambini solo quando sono presenti i genitori¹.
- **Asti - Scuola secondaria di I grado:** È importante dare l’esempio come docenti andando in bicicletta, ma non è semplice, c’è il peso dello zaino. In occasione di biciclettate organizzate i ragazzi hanno dimostrato entusiasmo, ma c’erano reticenze da parte dei genitori, anche se consapevoli della presenza della FIAB a rendere lo spostamento sicuro. Dopo tre o quattro esperienze ci si è fermati per via della scarsa affluenza.
- **Cuneo:** Bisognerebbe superare alcuni stereotipi: all’estero, per sensibilizzare le famiglie, circolano video girati in Austria in cui i genitori accompagnano i figli con la macchina fin davanti al banco di scuola, quindi non è una situazione che riguarda solo l’Italia. È importante creare una zona con limiti chiari dal punto di vista viabilistico, mentre il parcheggiare “dove capita” è un problema culturale, che non si risolve in due giorni. Il docufilm “Together We Cycle” racconta come in Olanda le città siano diventate più a misura di bici. Realizzare una strada scolastica significa creare una strada con un’identità e una funzione di socialità. È un processo lungo. Anche da un punto di vista psicologico, molti

¹ In merito all’uscita autonoma degli allievi di età inferiore a 14 anni si precisa che l’art. 19 bis del decreto-legge n. 148/2017, convertito in legge n. 172/2017, ha previsto la possibilità che i genitori, i tutori e i soggetti affidatari dei minori di 14 anni ne autorizzino l’uscita autonoma da scuola, sollevando il personale scolastico dalla responsabilità legata all’obbligo di vigilanza. Il Miur, successivamente all’entrata in vigore della legge, ha pubblicato la nota n. 2379 del 12/12/2017, al fine di illustrare la disposizione normativa e fornire apposite indicazioni (<https://m.flcgil.it/files/pdf/20171214/nota-2379-del-12-dicembre-2017-uscita-dei-minori-di-14-anni-dai-locali-scolastici.pdf>).

bambini vorrebbero andare a scuola a piedi o in bici, ma vengono comunque accompagnati in macchina. Bisogna lavorare su percorsi casa-scuola sicuri: i pericoli esistono, ma sono sempre esistiti; dando più autonomia ai bambini, possiamo cambiare le loro abitudini.

COMUNI DI RIVOLI E SETTIMO TORINESE

- Necessità di educare i genitori: emerge il timore che le aree pedonali spostino il problema di “100 metri”, in quanto si teme che con la progettazione di piazze scolastiche non cambino le abitudini e le modalità di spostamento.
- Al tema precedente si connette il problema del tempo: i genitori sono spesso di corsa, ed è per questo che, secondo i partecipanti, si spostano in auto. Il cambiamento di abitudini dovrebbe avvenire tramite l’educazione e tramite l’istituzione di servizi territoriali che aiutino le famiglie (pedibus, bike to school). Emerge il fatto che i servizi hanno bisogno di volontari e di fondi, perciò la riflessione cade, nuovamente, sul forte bisogno da parte del Comune di educare i genitori al cambiamento delle abitudini e di sensibilizzare su queste tematiche.
- Importanza della qualità dell’aria: il grande flusso di automobili rende l’aria più inquinata ed essa viene respirata dai bambini. Tutti i partecipanti concordano sul fatto che questo sia un grave problema.
- Importanza dell’autonomia nei bambini: per aumentare l’autonomia è necessario progettare aree pedonali sicure.

COMUNI DI CHIVASSO, IVREA E PINEROLO

- SICUREZZA. Costituisce il fondamento di ogni successivo livello. Deve essere garantita attraverso interventi fisici, educativi e di gestione dello spazio.
- EDUCAZIONE. L’educazione emerge come principio centrale e trasversale, indispensabile per il mantenimento della sicurezza e della vivibilità. Riguarda la formazione al rispetto degli spazi, la promozione di comportamenti responsabili e l’interiorizzazione di pratiche di cura dello spazio pubblico.
- ACCOGLIENZA. Lo spazio deve risultare fruibile per diversi target di utenza durante differenti fasce orarie. L’accoglienza è strettamente legata alla sicurezza e all’appropriazione consapevole degli spazi.
- AREA DI RISPETTO/CUSCINETTO. L’area deve essere definita da un perimetro chiaro, caratterizzato da criteri e parametri specifici di comportamento e fruizione. Deve essere percepita e vissuta come uno spazio protetto e condiviso.
- GIOCO come strumento educativo e aggregativo.
- VIVIBILITÀ quotidiana come valore di lungo termine.
- APPROPRIAZIONE intesa come riacquisizione pedonale dello spazio pubblico.
- COLORAZIONE come elemento di riconoscibilità e gioia urbana.

- ECOLOGIA come principio di progettazione sostenibile e responsabile.
- ORARI. Regolazione dei flussi di persone e mezzi attraverso una gestione consapevole degli orari e delle diverse utenze che vivono lo spazio e l'area.
- PREVENZIONE. Prevenzione intesa sia come educazione dal basso (formazione ed esempio), sia come naturale conseguenza della riappropriazione pedonale dello spazio pubblico.
- VIABILITÀ. Riduzione dell'impatto veicolare per garantire sicurezza e qualità ambientale.

Le zone scolastiche: definizioni possibili

A partire da quanto emerso dalla prima attività svolta, sono state trasmesse, tramite presentazione (scaricabile dal sito della Regione Piemonte), informazioni relative ai concetti di piazza, strada e zona scolastica (secondo la lettura data da LaQUP), con citazioni e collegamenti alla normativa contenuta all'interno del Codice della strada.



Intervento e presentazione a cura di LaQUP

A2. Mobilità e Reti locali

Obiettivo dell'attività: far riflettere i partecipanti sulle reti di attori attivate e attivabili localmente e sulle relazioni fra attori (competenze e ruoli).

I partecipanti di ciascun Comune hanno riflettuto su un progetto realizzato sul territorio in relazione al tema della mobilità scolastica, elencando i soggetti locali che hanno partecipato alla sua concretizzazione. Gli attori coinvolti sono stati riportati su un poster e messi in relazione cromaticamente, sulla base di una legenda proposta da LaQUP (ogni colore fa riferimento a una precisa tipologia di relazione che intercorre tra i soggetti).



Progetti e reti locali: le relazioni fra gli attori

-  Consulenza (**ROSA**): L'attore fornisce competenze tecniche o specialistiche.
-  Formazione (**BLU**): L'attore eroga o supporta attività formative per studenti e studentesse/adulti.
-  Indirizzo (**GRIGIO**): L'attore definisce linee guida, priorità, orientamenti politici o tecnici.
-  Fondi (**VERDE**): L'attore eroga o facilita accesso a risorse economiche.
-  Progettazione (**ROSSO**): L'attore partecipa attivamente alla progettazione del progetto.
-  Informazione (**AZZURRO**): L'attore è coinvolto nello scambio e nella circolazione di informazioni.
-  Advocacy e sensibilizzazione (**ARANCIONE**): L'attore si impegna a sensibilizzare la comunità e a sostenere il progetto pubblicamente, promuovendo il suo valore e il suo impatto.
-  Comunicazione (**BIANCO**): L'attore aiuta nella diffusione o nella gestione della comunicazione.
-  Partecipazione (**BEIGE**): L'attore facilita o promuove il coinvolgimento attivo della comunità.
-  Collaborazione (**VIOLA**): L'attore collabora attivamente con altri per l'implementazione e per la buona riuscita del progetto, condividendo risorse, tempo e conoscenze.



Torino // progetto “Scuole Car Free”, finanziato attraverso il bando “Ambiti urbani” con fondi regionali e comunali. Il progetto ha previsto la partecipazione e la collaborazione fra i seguenti attori: il Comune, la Regione, la Circoscrizione, gli abitanti, le associazioni esterne, un artista, i docenti delle scuole, i genitori e i bambini. Nello specifico, il progetto ha selezionato 4 aree del territorio comunale, coinvolgendo 4 scuole e organizzando attività a diversi livelli tra cui:

- incontri e laboratori con i bambini nei quali, grazie al contributo di un artista e attraverso un processo di co-progettazione, si è giunti alla definizione di un progetto ragionando su cosa vuol dire spostarsi in modo sostenibile;
- attività di sensibilizzazione, informazione e formazione attraverso la distribuzione di un questionario rivolto a genitori e bambini/e per comprendere in che modo ci si sposta nell’ambiente urbano;
- comunicazione, diffusione e scambio di informazioni con i docenti, da parte del Comune e delle associazioni;
- alcuni incontri aperti agli abitanti;
- realizzazione dell’intervento di urbanistica tattica a cura dell’artista coinvolto;
- riscontro dalla comunità dopo l’intervento.

Novara // intervento di urbanistica tattica nel quartiere San Martino. Il progetto ha coinvolto:

- la Regione e il Comune (Ufficio Pianificazione, Ufficio Progettazione e Ufficio Stampa)
- La polizia locale e l’Associazione FIAB NOVARA;
- Cinema e Parrocchia del quartiere;
- Addetto alla stampa locale, Evento/Convegno Settimana Europea della Mobilità Sostenibile;
- Scuole, insegnanti del nido, insegnanti e bambini/e della scuola dell’infanzia, insegnanti e allieve/allievi delle scuole primarie.

Partendo dal PUMS, sulla base dei finanziamenti regionali e comunali, e attraverso la collaborazione di Associazioni che si occupano della mobilità ciclabile all’interno del territorio, il progetto ha previsto un intervento di urbanistica tattica (pittorico) denominato “Pop corn – Pollicino” con riferimento alla presenza del cinema nelle immediate vicinanze. Il progetto ha visto la presenza e la collaborazione continua tra il Comune e le scuole, con attività di comunicazione e divulgazione su iniziativa di un addetto stampa locale e con il contributo dato dall’evento SEMS (Settimana europea della Mobilità sostenibile) proposto da FIAB NOVARA e tenutosi a Novara a settembre 2022.

Cuneo:

- Dal 2003 ha un ufficio mobilità che si occupa anche di mobilità attiva.
- Ci sono sempre meno progettazioni tecniche e sempre più pianificazione, bandi e formazione.
- Metodo → Nella prima fase c'è la pianificazione interventi.
- Quando c'è un bando, insieme a una società che si occupa di pianificazione, si contestualizza l'intervento che si intende realizzare facendo un'analisi più ampia (coinvolgendo istituti scolastici e realtà di quartiere), e successivamente si realizza un'analisi dei fattori economici.
- Spesso si esegue una rilevazione del traffico.
- Sono attivi 18 contabili e si sta creando un cruscotto per raccogliere e visualizzare tutti i dati.
- C'è sempre un'analisi dei flussi di mobilità pre intervento.
- Se i finanziamenti non sono già presenti, si cerca di ottenerli.
- Si cerca di avere sempre un impianto di comunicazione, ad esempio;
 - Tour in bici con giornalisti nelle aree di intervento prima ancora dell'avvio del progetto
 - Render 3D con smartphone per mostrare come si trasformerebbe la strada.
- In relazione alle scuole, c'è un partenariato con l'Istituto Geometri di Cuneo con cui si fanno progetti di alternanza scuola-lavoro, 3-4 lezioni frontali sulla mobilità cittadina, questionari e analisi, studio di fattibilità (scuole superiori), e attività di peer education: lezioni rivolte a studenti della primaria o secondaria di primo grado.
- Servizio civile sulla mobilità attivato da dicembre.
- Progetti di PCTO con fondi interni.
- Dal 2021 si è iniziato a lavorare sulla Settimana Europea della Mobilità.
- Si riconosce la necessità di formare insegnanti nelle scuole e inserire queste attività nell'offerta formativa.
- Giornate di incentivazione bike to school.
- Gli uffici sono sempre alla ricerca di bandi per le infrastrutture, però l'importante è cambiare la mentalità. Ad esempio, una pallavolista olandese, trasferitasi a Cuneo, andava ad allenarsi sempre in bici: intervistata, ha dichiarato "Non mi importa delle piste, l'importante è che per strada tutti ci rispettiamo", a sottolineare come la moderazione del traffico può fare molto e bisogna lavorare a livello culturale prima che infrastrutturale.
- Serve una visione politica.

Alessandria:

- Si riscontra una certa difficoltà nel mettere a sistema i diversi servizi che operano all'interno del Comune; non è semplice creare una reale interdisciplinarietà.
- L'età media piuttosto elevata del personale comunale (circa 58 anni) potrebbe aver rallentato alcune attività.
- È importante sottolineare il concetto di **circolarità** nelle relazioni: i rapporti tra soggetti coinvolti sono biunivoci.
- Anche il tema del finanziamento potrebbe essere affrontato coinvolgendo associazioni di genitori o realtà simili, con risorse che provengono “dal basso”, come piccoli autofinanziamenti per attività puntuali, non necessariamente grandi finanziamenti.

Asti:

- Difficoltà a dividersi tra il piano attuale e quello futuro nell'attività.
- Il piano futuro riguarda una scuola attualmente in ristrutturazione, in una piazza che potrebbe diventare zona scolastica.
- L'attenzione si è concentrata più sul futuro, pensando a come strutturare il progetto.
- La scuola ha una posizione centrale.
- Ad oggi alcune relazioni sono già attive, come il supporto della ASL e il finanziamento dell'associazione Genitori Insieme.
- L'idea è di creare una rete maggiore all'interno del Comune tra diversi uffici.

Rivoli // progetto “IL NONNO VIGILE”: il Comune, la scuola e i comitati di quartiere hanno messo in piedi il progetto chiamato “Il nonno vigile”. Il Comune ha finanziato, la Polizia Locale ha fornito assistenza e coordinato i nonni vigili (volontari dei vari comitati di quartiere - si occupavano di far attraversare i bambini con l'utilizzo della paletta), mentre gli altri soggetti si sono coordinati per far funzionare il progetto.

Criticità:

- Risorse economiche e umane: il Comune ha avuto sempre meno risorse e i diversi sponsor, dopo diverso tempo, si sono ritirati, determinando la fine del progetto. Attualmente non si riesce a far ripartire il progetto perché mancano volontari e non si riesce ad intercettare persone nuove.
- Conflitti: nel corso del progetto sono stati numerosi i conflitti con utenti “maleducati” che non rispettavano il codice della strada. Il bersaglio di questi conflitti e di questi comportamenti sono stati sia i vigili sia i nonni vigili (i partecipanti segnalano in particolare l'avvenimento di aggressioni verbali).
- Reti mancanti: i partecipanti hanno evidenziato la mancanza d'inclusione dei rappresentanti delle scuole.

Riflessioni:

- Integrazioni economiche: i partecipanti degli altri gruppi riportano esempi concreti in cui i nonni vigili ricevono un rimborso dal Comune e/o hanno agevolazioni sulle tasse comunali. Si riflette in maniera comune sul fatto che questo tipo di incentivi potrebbe incidere sul numero di volontari.

Rivoli // progetto “BICICLIAMO”: il progetto ha preso l’avvio dall’osservazione di un’insegnante dell’I.C. Matteotti, ex tecnica federale di ciclismo, che ha individuato l’incapacità di numerosi bambini nell’andare in bicicletta (anche in quarta e quinta elementare). Questa incapacità rendeva impossibile lo spostamento in bici e, in generale, in una modalità più sostenibile. Dato il suo passato sportivo, l’insegnante ha pensato di coinvolgere le colleghe (con difficoltà, inizialmente erano più propensi i genitori) in attività finalizzate all’acquisizione di maggiore coordinazione motoria e sicurezza durante lo spostamento in bici, tramite l’utilizzo del FIS (Fondo di Istituto). Il progetto è ancora attivo e si sono aggiunte 3 scuole dell’infanzia; nei prossimi mesi ci sarà un progetto ponte. Il progetto è stato inserito nel PTOF (Piano Triennale dell’Offerta Formativa) e ciò ha portato più famiglie a scegliere questo I.C.. Il progetto è stato reso possibile grazie al comitato di quartiere e ai suoi volontari attivi, che hanno aiutato nella realizzazione di cartelli e segnaletica. Il volontario più attivo, come premio, riceve gettoni bonus.

Nel corso degli anni si sono organizzate gite di fine anno (Collina Morenica, lago con pesca sportiva) prevedendo lo spostamento in bicicletta. Per tali eventi sono stati coinvolti: Protezione Civile, Comune di Rivoli, comune limitrofo che ospita il lago, Croce Verde.

Criticità:

- Risorse economiche: non erano presenti sponsor e all’inizio è stato utilizzato il Fondo di Istituto. Attualmente il progetto è aumentato e sono presenti sponsor.
- Risorse umane: emerge la necessità di far cambiare modo di pensare ai Comuni, non si può fare affidamento solo sui volontari.
- Sensibilizzazione e informazione: emerge la necessità che i genitori trasmettano senso di responsabilità sulla strada.

Settimo Torinese // progetto “PIAZZE SCOLASTICHE” (Comitato Torino respira): il progetto prevedeva analisi sulle aree adiacenti alle scuole per migliorare la qualità dell’aria e liberarle dalla presenza di automobili, in un progetto più ampio di connessioni pedonali. Attori: Comune, Torino respira. Dopo aver identificato le aree, il progetto si è focalizzato sulla scuola Giacosa, molto critica a livello ambientale e viabilistico (parcheggi selvaggi e traffico). Sono state condotte attività di sensibilizzazione con i bambini e, successivamente, davanti alla scuola Giacosa sono stati tolti alcuni parcheggi (la società dei parcheggi è Abaco), la Polizia Municipale ha modificato la viabilità e l’area è rimasta a disposizione dei cittadini. È stato organizzato un incontro pubblico organizzato da Torino Respira e ha partecipato anche Legambiente. Fra gli attori ci sono anche i grafici che hanno sviluppato il disegno realizzato nello spazio modificato. I volontari del servizio civile hanno potuto aiutare e supportare nelle attività di sensibilizzazione.

Criticità:

- Comunicazione: i partecipanti hanno evidenziato che l'evento pubblico ha coinvolto un numero di cittadini inferiore alle aspettative.

Settimo Torinese // progetto “EDUCAZIO-NET” - Educazione in rete: il progetto, avviato dalla Polizia Locale, si concentra sul tema dell'educazione stradale, in collaborazione con un'associazione locale che si interfaccia con il movimento *Fridays for Future* e con l'associazione Libertà e Giustizia. Il progetto prevede sensibilizzazione e informazione sull'educazione stradale, sulla mobilità sostenibile e sulla pulizia in città, con una forte connessione fra la Polizia Locale e i ragazzi “formatori”. Fra gli attori vi sono: Comune, Polizia Locale, ragazzi “formatori”, scuole, volontari (osservano il parco e vengono coinvolti nella pulizia). Fra i finanziatori vi sono: MASE, Regione, CMTO; questo ha permesso il coinvolgimento di una pluralità di settori del Comune, permettendo una relazione più stretta fra i vari livelli istituzionali.

Criticità:

- Reti: emerge la mancanza di “spessore” delle reti, per indicare quanto una relazione è più forte e/o importante rispetto alle altre.

Riflessioni:

- Sensibilizzazione: l'azione prende le mosse da un singolo attore per poi coinvolgere tutti, seppure con modalità diverse.

La connessione più forte è stata quella fra Comune - scuole - comunità locale, mentre quella più debole è stata con gli attori sovralocali (MASE).

Chivasso // progetto “BICIVAS”

Tema centrale:

Realizzazione di un itinerario ciclabile urbano per la connessione strategica tra aree chiave della città e le piste ciclabili esistenti.

OBIETTIVI

- Creazione di un itinerario ciclabile urbano sicuro e riconoscibile.
- Connessione delle zone strategiche della città (scuole, centri sportivi, aree pubbliche) con le infrastrutture ciclabili già presenti.

ATTORI COINVOLTI

- Promotore principale: Amministrazione comunale di Chivasso, attraverso Mobility manager, Uffici Manutenzione, Ufficio Lavori Pubblici.
- Collaborazione esterna: Associazioni locali, in particolare il CAI (Club Alpino Italiano).
- Supporto tecnico attraverso un incarico di progettazione esterno per: razionalizzazione della segnaletica esistente, creazione di Zone 30 tramite ordinanza, identificazione del percorso con segnaletica verticale e orizzontale.

CRITICITÀ E OSSERVAZIONI

- Mancanza di partecipazione attiva della cittadinanza in fase ex ante: il processo di progettazione non ha previsto un coinvolgimento diretto dei cittadini nella fase iniziale di ideazione e sviluppo dell'itinerario.
- Azioni ex post: dopo la realizzazione, sono state avviate iniziative di sensibilizzazione e promozione del percorso, in particolare attraverso attività con le scuole.

NOTE METODOLOGICHE

- Il progetto evidenzia l'importanza di prevedere fin da subito momenti di ascolto e partecipazione attiva della cittadinanza per migliorare l'efficacia e l'adesione ai nuovi itinerari urbani.
- L'adozione di misure come le Zone 30 e la segnaletica dedicata rappresenta un buon esempio di intervento integrato tra mobilità sostenibile e sicurezza stradale.

Ivrea // progetto “PIAZZE IN CORSO, RALLENTA” e reti di attori

Tema centrale:

Trasformazione di un'area a parcheggio in una piazza scolastica, con creazione di una Zona 30 a ridosso della nuova piazza, nell'ambito del bando “ambiti urbani”.

OBIETTIVI

- Riqualificazione urbana attraverso la creazione di una piazza scolastica.
- Riduzione della velocità veicolare tramite l'istituzione di una Zona 30 adiacente alla nuova area.
- Miglioramento della sicurezza e della qualità della vita negli spazi pubblici vicini alla scuola.

ORGANIZZAZIONE E METODOLOGIA

- Assenza di distinzione tra componente politica e tecnica: decisione condivisa di uniformare l'approccio operativo.
- Supporto tecnico esterno: collaborazione con uno studio esterno tramite la figura di un mobility manager per la progettazione e gestione delle soluzioni alternative di mobilità.

ATTORI COINVOLTI

- Ingaggio della scuola: fondamentale per il successo del progetto. La comunità scolastica è stata parte attiva fin dalle prime fasi.
- Coinvolgimento diretto di: residenti della zona, famiglie degli studenti
- Soggetti che si vorrebbero coinvolgere maggiormente in futuro: comitati di quartiere, associazioni per persone con disabilità, FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta)

NOTE METODOLOGICHE

- Il progetto sottolinea l'importanza di una partecipazione ampia e inclusiva, mirata non solo agli utenti scolastici ma estesa all'intera comunità locale.
- La convergenza fra amministratori e tecnici ha favorito una maggiore coerenza nelle scelte progettuali e operative.

Pinerolo // progetto “PEDIBUS” e reti di attori

Tema centrale:

Sviluppo del Progetto Pedibus per favorire la mobilità attiva e sicura nei percorsi casa-scuola, attraverso un'estesa rete di collaborazioni.

OBIETTIVI

- Promuovere l'autonomia dei bambini negli spostamenti quotidiani.
- Incentivare modalità di mobilità sostenibile e sicura.
- Costruire una rete educativa tra scuola, famiglie, istituzioni e territorio.

ATTORI COINVOLTI

- Comune di Pinerolo e Polizia Locale: formazione rivolta a bambini e famiglie.
- Scuole primarie: coinvolgimento diretto di studenti, genitori e insegnanti (anche se non sempre attivamente).
- Bambini e famiglie: soggetti principali e destinatari del progetto.
- Enti di animazione e cooperative sociali: supporto educativo e organizzativo.
- Stampa locale e agenzie di comunicazione: diffusione e promozione dell'iniziativa.
- Unione Europea: soggetto finanziatore o di supporto ai programmi di mobilità sostenibile.

ORGANIZZAZIONE

- Rete organizzativa: numerose relazioni tra soggetti diversi, con un approccio reticolare anziché gerarchico.

CRITICITÀ E PUNTI DI ATTENZIONE

- Costi troppo elevati per la gestione e la sostenibilità del progetto.
- Mancanza di associazioni dedicate alla sensibilizzazione e di una rete strutturata di volontari, che potrebbero ridurre i costi sostenuti dal Comune.
- Coinvolgimento insufficiente di insegnanti e personale ATA: attualmente non attivi nella gestione o promozione del Pedibus.
- ASL: agisce autonomamente senza forte integrazione nel progetto; emerge la necessità di coinvolgerla maggiormente per la formazione e sensibilizzazione delle famiglie.

NOTE METODOLOGICHE

- La creazione di una rete collaborativa è stata un elemento positivo, ma emerge la necessità di una gestione più integrata e sostenibile, soprattutto rispetto ai costi e al coinvolgimento stabile di nuovi soggetti.



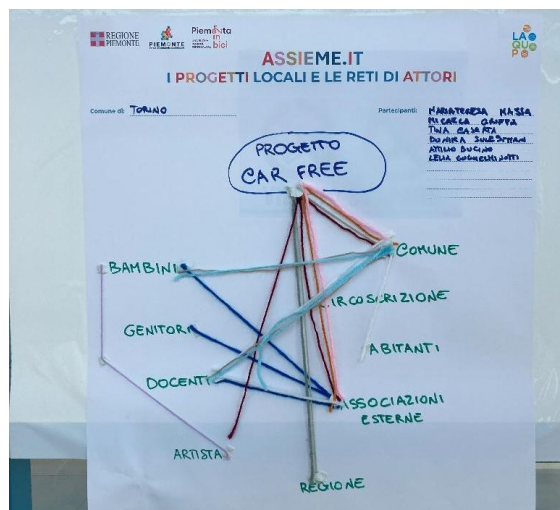
I partecipanti del comune di Novara durante l'attività sui progetti locali e la rete di attori



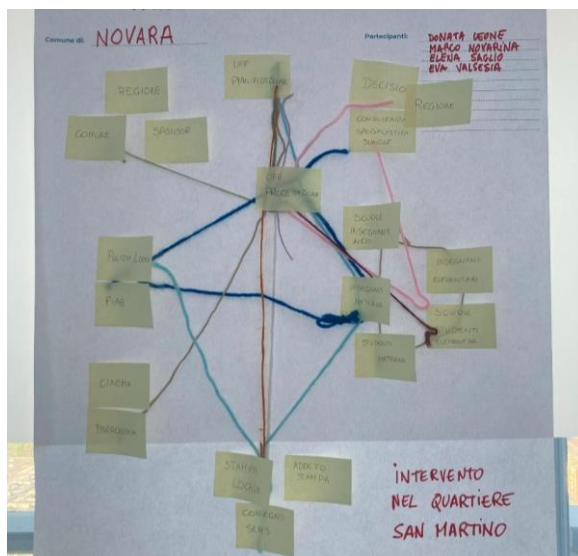
I partecipanti del Comune di Torino durante l'attività sui progetti locali e la rete di attori



I comuni di Torino e Novara durante l'attività di confronto sui progetti locali



Sintesi del lavoro sui progetti locali e la rete di attori del Comune di Torino



Sintesi del lavoro sui progetti locali e la rete di attori del Comune di Novara



Sintesi del lavoro sui progetti locali e la rete di attori del Comune di Rivoli (progetto Biciogliamo)



Sintesi del lavoro sui progetti locali e la rete di attori del Comune di Rivoli (progetto Nonno vigile)



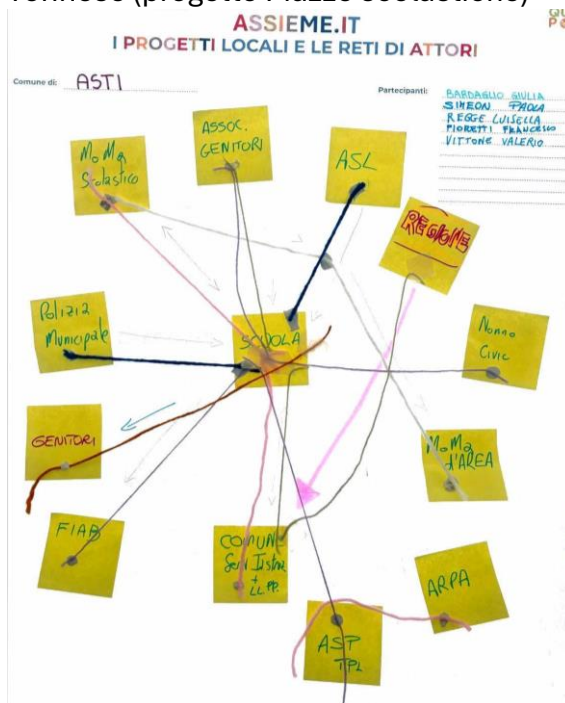
Sintesi del lavoro sui progetti locali e la rete di attori del Comune di Settimo Torinese (progetto Piazze scolastiche)



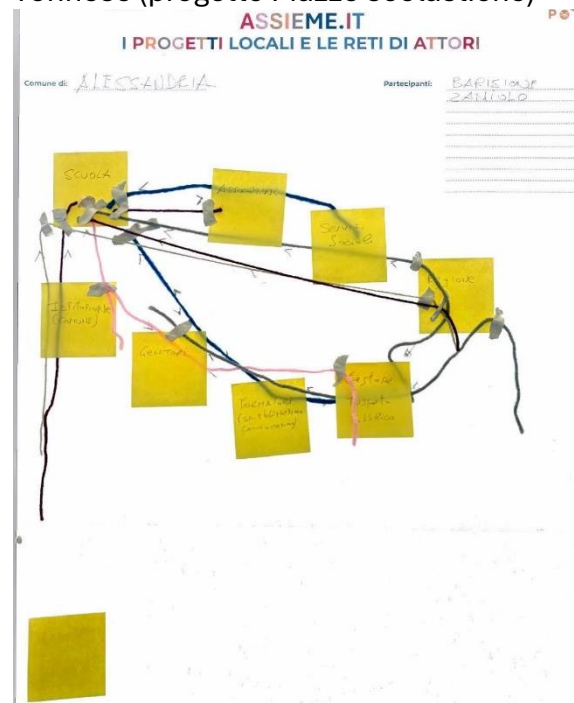
Sintesi del lavoro sui progetti locali e la rete di attori del Comune di Settimo Torinese (progetto Piazze scolastiche)



Sintesi del lavoro sui progetti locali e la rete di attori del Comune di Cuneo



Sintesi del lavoro sui progetti locali e la rete di attori del Comune di Asti



Sintesi del lavoro sui progetti locali e la rete di attori del Comune di Alessandria



CS Scansionato con CamScanner

[illegible]

A3. Un tavolo regionale sulle zone scolastiche

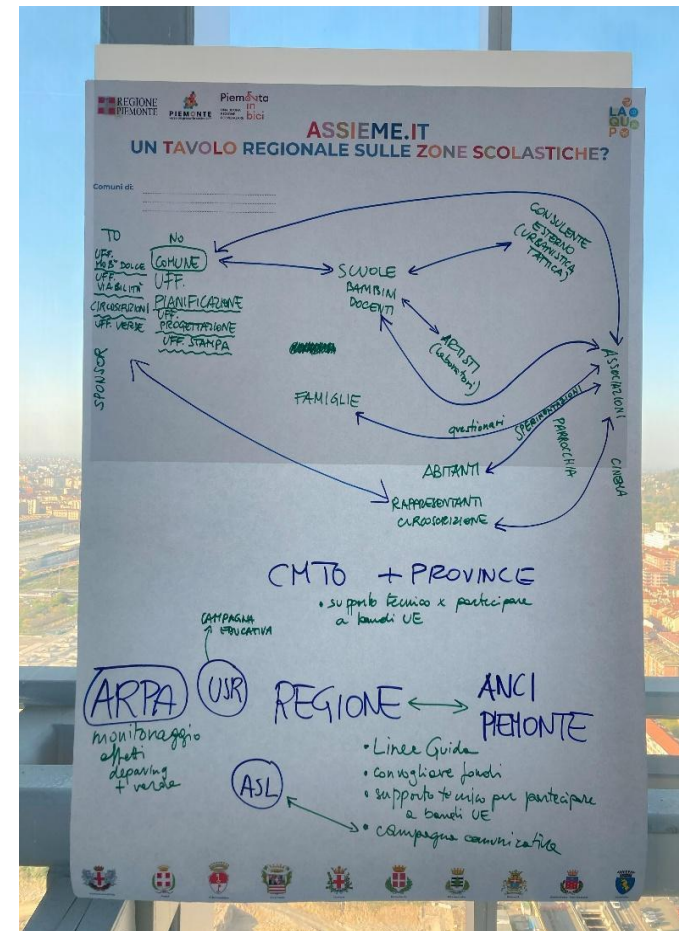
Obiettivi dell'attività: stimolare una prima riflessione sull'utilità di un tavolo regionale sulle zone scolastiche e ipotizzare una prima rete di attori

A partire dalla presentazione delle reti di attori dei progetti locali, i partecipanti sono stati invitati a ragionare su un possibile coinvolgimento di attori sovralocali (ASL, Province, Città metropolitana, Regione, USR) e sull'istituzione di un Tavolo regionale delle zone scolastiche. Il risultato è sintetizzato in una mappa concettuale su un poster collettivo e comprende un'ipotesi iniziale di come potrebbero interagire tali attori con la scala locale.

COMUNI DI TORINO E NOVARA

Il poster collettivo illustra un'ipotesi di interazioni tra attori e la possibilità di istituire un Tavolo regionale delle zone scolastiche attraverso il coinvolgimento:

- di Regione e ANCI Piemonte per la redazione di linee guida sulla progettazione di zone scolastiche, per convogliare fondi, come supporto tecnico per la partecipazione ai bandi UE e per la realizzazione di una campagna educativa insieme all'ASL;
- dell'ARPA per il monitoraggio degli effetti legati a interventi fisici quali, a titolo d'esempio, la rimozione di asfalto e altri materiali impermeabili (*depaving*) e l'incremento del verde;
- dell'Ufficio Scolastico Regionale - USR per una campagna educativa;
- della Città metropolitana di Torino e delle Province con il ruolo di supporto tecnico per la partecipazione ai bandi europei.



Poster collettivo con schema degli attori, delle loro interazioni e dei possibili ruoli

COMUNI DI RIVOLI E SETTIMO TORINESE

Idee su un possibile tavolo regionale sulle zone scolastiche e i relativi attori:

- Livello europeo: possibili fondi europei da destinare ai progetti.
- Livello nazionale: MASE (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), MEF (Ministero dell'Economia e delle Finanze) e MIM (Ministero dell'Istruzione e del Merito) per l'individuazione di fondi nazionali.
- Livello regionale: Regione Piemonte, Protezione Civile, Croce Verde, Università, Consulta delle scuole e rappresentanti comunali.
- Livello provinciale/metropolitano: Provincia, Città Metropolitana di Torino.
- Livello locale: Comuni, Scuole, Formatori (dal servizio civile), associazioni, comitati di quartiere, cittadini, sponsor privati (grandi aziende che hanno interesse e voglia nel finanziare progetti locali e sostenibili), società/gestore dei parcheggi.



COMUNI DI CHIVASSO, IVREA E PINEROLO

ATTORI PRINCIPALI

- Diversi uffici comunali (mobilità, lavori pubblici, manutenzione)
- Polizia Locale → Formazione rivolta a bambini e famiglie
- Famiglie e residenti
- Istituzioni scolastiche → con una diversa attivazione nei diversi Comuni
- Associazioni locali (es. CAI) → Personale per accompagnamento
- Cooperative sociali
- Stampa locale e agenzie di comunicazione
- ASL → Formazione e raccolta dati
- Comitati di quartiere

PUNTI DI FORZA

- Tante relazioni create attraverso reti di collaborazione multilivello
- Patrimonio relazionale sviluppato tra enti e cittadini
- Promozione ex post realizzata dopo alcuni interventi
- Formazione fornita da Polizia Locale e ASL (anche se migliorabile)
- Urbanismo tattico come strumento operativo

CRITICITÀ E DEBOLEZZE

- Alti costi rispetto al numero di utenti coinvolti
- Mancanza di alcune associazioni → Necessità di maggiore coinvolgimento
- Basso coinvolgimento dei fruitori (famiglie, insegnanti, personale ATA)
- ASL poco integrate → Tendono ad agire autonomamente
- Comitati di quartiere coinvolti in maniera ancora parziale
- Mancanza di soggetti di supporto per progettazione partecipata e candidature a bandi
- Faticosa cura delle relazioni: il personale tecnico è costretto a un lavoro continuativo e impegnativo per mantenere relazioni stabili con la cittadinanza e gli enti, soprattutto a seguito dei cambi di amministrazione politica.
- Fondi mancanti per alcuni interventi
- Mobility Manager scolastici ancora da strutturare pienamente in molte realtà



RUOLI ISTITUZIONALI RICHIESTI

- Regione Piemonte: supporto a formazione, mobilità aziendale e scolastica, erogazione di fondi, richiesta sistematica di feedback sui progetti
- Ministero: erogazione fondi (criticità: fondi mancanti in alcuni interventi)
- Unione Europea: erogazione fondi su bandi europei dedicati a innovazione e mobilità sostenibile.

INDICAZIONI PER IL FUTURO

- Maggiore coinvolgimento di: associazioni, volontari, insegnanti e personale scolastico
- Creazione di soggetti di supporto per: progettazione partecipata, formazione, candidature a fondi
- Necessità di urbanismo tattico e animazione territoriale come strumenti consolidati.

Nota finale:

Emergono chiaramente l'importanza di costruire reti ampie e stabili e la necessità di investire risorse non solo economiche, ma anche di coordinamento, formazione e partecipazione attiva.

Particolarmente critico il tema della continuità: i cambi amministrativi rischiano di vanificare relazioni e percorsi costruiti nel tempo, aumentando il carico di lavoro sui tecnici comunali.