



TRASPORTO E MOBILITA' SCOLASTICA SOSTENIBILE: PEDIBUS, BIKE TO SCHOOL E CARPOOLING

Settembre 2014

Agenzia

Trasporto e mobilità scolastica sostenibile: pedibus, bike to school e carpooling

Settembre 2014

Il rapporto è stato realizzato da un gruppo di lavoro dell'ASPL Roma Capitale composto da:

Anna Maria Galiano e Laura Casasanta (curatori del rapporto di indagine)

Gabriele Ugolini (supervisione)

Si ringraziano tutti gli uffici di Roma Capitale e degli altri Enti, gli organismi e le persone che hanno contribuito, con documenti, dati e interviste, all'attività di redazione del presente studio.

1. Premessa

Il mutamento dei modelli nelle abitudini di spostamento e un'aumentata percezione del pericolo hanno modificato in modo sostanziale il rapporto tra i bambini e la città, e il loro approccio alla mobilità.

Anche secondo l'Istat, l'autonomia di movimento dei bambini è uno degli aspetti che ha risentito maggiormente della grande trasformazione dell'ambiente urbano in tutto il mondo occidentale. L'abitudine di andare a piedi a scuola o all'università è molto più diffusa nei comuni di tipo metropolitano. Nel 2013 in Italia, fra i bambini tra i 6 e i 10 anni che si spostano per raggiungere l'asilo o la scuola (da soli o accompagnati), il 38,4% si è mosso abitualmente a piedi, mentre il 61,6% ha usato uno o più mezzi di trasporto. Mentre il 9,4% dei bambini ha usufruito del trasporto scolastico, i mezzi pubblici sono utilizzati solo dal 4,1%. Tra chi preferisce i mezzi privati, l'automobile si è confermata come il mezzo principale per andare a scuola accompagnati (47,5%) mentre solo lo 0,5% dei bambini è accompagnato su motociclette o ciclomotori; la bicicletta è stata utilizzata come mezzo abituale di trasporto solo dall'1,2% di bambini tra i 6 e i 10 anni¹.

Il servizio di trasporto scolastico viene garantito da parte delle amministrazioni solo nei confronti di determinate categorie di soggetti; Roma Capitale, secondo quanto stabilito dalla LR Lazio 29/1992 recante norme per l'attuazione del diritto allo studio, assicura l'erogazione del servizio di trasporto riservato scolastico per gli alunni normodotati, anche appartenenti a comunità nomadi, delle scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di I grado, nonché agli alunni diversamente abili della scuola dell'infanzia, primaria e secondaria di I e II grado, a determinate condizioni [si veda il Box 1].

Nella maggior parte dei casi, quindi, l'accompagnamento a scuola ricade sulle famiglie che il più delle volte decidono di accompagnare a scuola i figli in auto prima di andare a lavoro.

Nel 2013 Legambiente ed Euromobility, in uno studio sulla mobilità condotto in collaborazione con FIAB e Salvaciclisti, hanno analizzato gli

spostamenti quotidiani su un campione di 5.516 studenti riguardante otto città italiane².

Secondo i risultati dello studio, sebbene l'86% delle famiglie abiti a meno di un quarto d'ora a piedi da asilo, elementari, medie e superiori, almeno dieci milioni di persone scelgono di effettuare il tragitto in automobile, contribuendo in tal modo alla congestione, alle emissioni di inquinanti e stimolando nei ragazzi un'abitudine allo spostamento motorizzato. Venticinque minuti è il tempo medio impiegato per andare da casa a scuola, e se gli studenti di Roma ci mettono meno (11 minuti), sono quelli di Torino a impiegare più tempo di tutti (33 minuti).

Nella scelta del mezzo, mentre a Torino (ma anche a Venezia - Mestre) i ragazzi preferiscono spostarsi con i mezzi pubblici e solo l'8,7% sceglie l'auto o lo scooter per muoversi, a Roma invece sono i mezzi a motore a essere preferiti (da quasi il 70%), anche quando la scuola è molto vicina all'abitazione.

Per quanto riguarda l'accompagnamento a scuola, i dati europei confermano quanto osservato in Italia ma è maggiore la propensione a scegliere modalità alternative per raggiungere gli edifici scolastici: un recente studio in Gran Bretagna e Germania ha evidenziato come la paura del traffico sia il motivo prevalente che spinge i genitori ad accompagnare i bambini a scuola. Ciò nonostante, in Gran Bretagna più del 60% dei bambini che frequentano le scuole primarie e medie inferiori, raggiungono la scuola a piedi o in bicicletta (la percentuale è leggermente superiore in Germania)³.

¹ Istat, *Aspetti della vita quotidiana*, 2013.

² Legambiente, FIAB e Salvaciclisti, *Mobilità di Classe*, 2013. Si precisa che i dati relativi alla capitale sono stati raccolti grazie alla partecipazione all'indagine dei ragazzi dell'Istituto Democrito residenti ad una media di circa 3,6 km dalla scuola (la più vicina tra quelle selezionate nell'indagine) e in un quartiere residenziale periferico.

³ Shaw, B., Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T. with Hillman, M., *Children's independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010)*, London: Policy Studies Institute, 2013.

Il servizio di trasporto scolastico costituisce un servizio pubblico locale appartenente alla categoria dei servizi di assistenza scolastica e pertanto finalizzato ad agevolare il perseguimento degli obiettivi educativi. Nell'attuale quadro normativo spetta alla regione disciplinare gli aspetti generali del servizio, mentre ai comuni sono riservate le competenze in tema di organizzazione e gestione effettiva del servizio. I comuni definiscono, in genere tramite proprio regolamento, le modalità organizzative e gestionali tenendo conto dell'ubicazione delle strutture scolastiche e della distribuzione sul territorio della popolazione di riferimento. Il servizio di trasporto scolastico è generalmente svolto utilizzando mezzi e personale propri, ma nelle città di maggiore dimensione il servizio è spesso affidato a terzi sotto forma di appalto o concessione. Roma Capitale, in esecuzione di quanto previsto dalla LR Lazio 29/1992 recante norme per l'attuazione del diritto allo studio, assicura l'erogazione del servizio di trasporto riservato scolastico per gli alunni normodotati, anche appartenenti a comunità nomadi, delle scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di I grado, nonché agli alunni diversamente abili della scuola dell'infanzia, primaria e secondaria di I e II grado. L'erogazione del servizio avviene in conformità dei principi di cui al DM 18/12/1975 (che detta i criteri per l'attuazione del servizio di trasporto riservato scolastico per gli alunni frequentanti la scuola dell'infanzia e dell'obbligo, residenti in zone ove le distanze dalla scuola del bacino di utenza e la mancanza dei mezzi pubblici di trasporto, non consentano la possibilità di una frequenza regolare) e di quanto disposto dalla L. 104/1992 e ss.mm.ii. per gli alunni diversamente abili.

A partire dall'anno scolastico 2012-2013, per la durata di otto anni, il servizio di trasporto scolastico è interamente svolto da società esterne, a seguito di affidamento mediante procedura aperta (DD del Dipartimento per la Razionalizzazione della Spesa per l'Acquisto di beni e servizi n. 748 del 26 ottobre 2011) suddivisa in quattro lotti [cfr. Relazione annuale 2013, par 6.3]; i vettori sono soggetti al coordinamento, vigilanza e monitoraggio da parte di Roma Servizi per la Mobilità s.r.l. la quale, con incarico annuale, supporta l'Amministrazione Capitolina nella gestione del servizio (DGCa 348/2012 per l'anno 2012-2013 e DGCa 330/2013 per l'anno 2013-2014).

Il Dipartimento Servizi Educativi e Scolastici, Giovani e Pari opportunità, oltre ad essere titolare delle attività supportate da Roma Servizi per la Mobilità, intrattiene i rapporti con i municipi e, di concerto con il Dipartimento per la Razionalizzazione della Spesa per l'Acquisto di beni e servizi, monitora la qualità del servizio, l'andamento dell'applicazione delle penali ed è responsabile dell'eventuale risoluzione contrattuale del servizio.

Il servizio di trasporto scolastico è esercitato secondo il calendario scolastico ufficiale, in esecuzione dei programmi di esercizio predisposti da Roma Capitale in base agli indirizzi delle scuole, agli orari delle lezioni ed ai luoghi di residenza degli alunni a cui è riservato il servizio:

1. i "normodotati" che frequentano le scuole pubbliche dell'infanzia e dell'obbligo, domiciliati nel territorio di Roma Capitale, se le loro abitazioni e le scuole distano dalle fermate dei mezzi pubblici più di 300, 500 o 1.000 metri, rispettivamente per le scuole dell'infanzia, le primarie e le secondarie di primo grado, nel rispetto del bacino di utenza delle scuole stesse;
2. gli appartenenti a famiglie nomadi ubicate in campi lontani dagli itinerari dei servizi pubblici, nell'ambito del progetto di scolarizzazione predisposto da Roma Capitale;
3. i disabili, ovvero appartenenti alle categorie di cui all'art. 2, L. 118/1971 o ad altre categorie tutelate dalla legge, ai sensi della DGC 136/1999, che frequentano le scuole pubbliche dell'infanzia, le primarie e le secondarie di primo e secondo grado (compresi i centri di formazione professionale gestiti direttamente da Roma Capitale), nonché le scuole pubbliche specializzate anche fuori dal territorio municipale.

Entro il 31 luglio di ogni anno, Roma Capitale fornisce i programmi di esercizio relativi all'anno scolastico di successiva decorrenza; ogni programma contiene il numero delle corse e, per ciascuna corsa: il calendario, l'orario, l'itinerario comprensivo delle fermate e le capacità minime degli automezzi occorrenti per assicurare il servizio. Su ogni veicolo, inoltre, è presente il personale preposto ad assistere e sorvegliare i minori e i disabili trasportati. Il servizio di accompagnamento al trasporto si sviluppa in assistenza a bordo del veicolo e in assistenza a terra. Gli assistenti al trasporto dovranno essere dotati ed esibire cartellino identificativo, con foto.

2. La mobilità scolastica sostenibile

Come ricordato in premessa, la mobilità autonoma dei bambini è uno degli aspetti della vita infantile che più ha risentito delle rapide trasformazioni delle città, tanto che oggi in Italia il mezzo prevalente per accompagnare i figli a scuola è l'automobile. L'autonomia dei minori nel tragitto casa-scuola e viceversa è andata progressivamente diminuendo negli ultimi trenta anni: se nel 1970 la media dei bambini (dai 6 agli 11 anni), autonomi nel percorso casa-scuola era del 90% e quasi tutti si recavano a scuola a piedi, all'inizio degli anni 2000 la percentuale di bambini autonomi nel raggiungere gli edifici scolastici era scesa al 10% e oggi è del 6-7%⁴.

Ciò è dovuto al fatto che l'auto è il mezzo più usato per recarsi al lavoro e, per comodità, molti genitori uscendo di casa in automobile ne approfittano per accompagnare il figlio a scuola; inoltre, paradossalmente, la scelta di tale mezzo è spesso dettata dal desiderio di difendere i bambini dall'intenso traffico e dall'inquinamento, mentre è proprio questa propensione ad accompagnare i figli a scuola in auto a contribuire alla congestione del traffico e a rendere ancora più caotiche e pericolose le aree di fronte alla scuola non solo per i bambini che giungono a piedi o in bici, ma anche per tutti quelli che aspettano di entrare.

L'utilizzo dell'automobile, inoltre, rappresenta generalmente il più alto contributo individuale all'inquinamento ambientale; l'elevata diffusione di CO₂, polveri e gas di scarico nonché l'inquinamento acustico prodotto dalle automobili che si concentrano negli orari di ingresso e di uscita da scuola (auto spesso utilizzate per brevi tragitti, con motore non sufficientemente caldo e quindi più inquinanti) incide fortemente sulla salute dei bambini. Secondo alcune ricerche, "i bambini accompagnati in auto sono esposti a tassi d'inquinamento estremamente elevati registrati nell'abitacolo, che superano le concentrazioni esistenti nell'aria all'esterno dove le sostanze inquinanti sono diluite in una massa d'aria nettamente più grande e che si rinnova molto più rapidamente che in un'automobile"⁵.

Anche l'inquinamento acustico prodotto dal traffico ha effetti sui bambini e sui giovani. Alcuni studi hanno dimostrato che l'esposizione al rumore

cronico rallenta l'apprendistato della lettura nei bambini e può essere fonte di disordini del sonno e incidere sul rendimento scolastico.

Inoltre, i bambini e i giovani abituati ad una mobilità condizionata dall'automobile dei genitori o ad un ambiente che dà la precedenza all'automobile, tenderanno a conservare tale abitudine in età adulta e a scegliere l'automobile come principale mezzo di locomozione. Solo riducendo l'utilizzo dell'automobile si può sperare di indurre un cambiamento nello stile di vita delle persone e sviluppare una maggiore propensione verso forme di mobilità alternativa sostenibile: il minor uso dell'auto in favore dei mezzi pubblici, il camminare, lo spostarsi in bicicletta, ma anche la condivisione dell'auto con altre persone che devono effettuare lo stesso tragitto (carpooling).

Se si considera il totale degli spostamenti effettuati dai cittadini, i bambini e i giovani (5-18 anni) contribuiscono al 15-20% di tutti gli spostamenti. Durante la settimana, la scuola è il motivo di sette spostamenti su dieci. Se si includono i fine settimana e i giorni di vacanza, gli spostamenti verso la scuola hanno quasi lo stesso peso degli spostamenti per gli svaghi (si può stimare che due bambini su tre abbiano attività extrascolastiche) o per "questioni private" (consultazioni mediche, visite alla famiglia o ad amici ecc.), cioè quattro spostamenti su dieci⁶.

D'altra parte, va constatato che il diritto alla mobilità dei bambini e dei giovani pone dei problemi, e in molti casi l'ambiente urbano tiene scarsamente conto delle loro esigenze di mobilità. Nelle città, in cui la densità e la varietà delle attività sono maggiori, le possibilità di un accesso autonomo alla stessa è limitata da una politica degli spostamenti dettata dalle esigenze, dalle abitudini e dai mezzi degli adulti, con il risultato che nella maggior parte dei casi i bambini vengono accompagnati in automobile. Per la corretta crescita psicofisica di un bambino, è però fondamentale potersi muovere liberamente con il proprio corpo non solo in palestra, ma anche per le vie della città. E' importante poter fare esperienze dirette della strada, delle distanze, del clima, poter socializzare per strada, percorrere itinerari comuni con amici. Riappropriarsi della strada per giocare,

⁴ Progetto ISTC – CNR, *La città dei bambini*, 2002.

⁵ Si veda www.who.int/peh/noise/guidelines2.html.

⁶ Commissione Europea Direzione generale dell'Ambiente, *Eppure i bambini si muovono*, 2008

per imparare dalla propria città la sua storia e l'importanza di essere parte di una comunità in cui si rispettano diritti e doveri. La mobilità sostenibile legata ai bambini e ai ragazzi assume quindi non solo una valenza ambientale (ridurre le emissioni e l'inquinamento legato all'utilizzo smodato dei mezzi di trasporto), ma anche e soprattutto una valenza sociale: poter recuperare una libertà di movimento che è ormai preclusa. Le strategie e azioni per disegnare strade a misura di bambino e favorire l'abitudine a una mobilità sostenibile anche tra i più giovani possono variare dai progetti per la messa in sicurezza dei tragitti casa-scuola, in quanto oggetto degli spostamenti quotidiani su percorsi comuni a molti bambini, come anche all'attivazione

di pedibus e bicibus (andare a scuola insieme ad altri coetanei a piedi o in bicicletta, percorrendo marciapiedi, strisce pedonali e piste ciclabili pensati apposta per i più piccoli). La realizzazione di esperienze di mobilità scolastica sostenibile è spesso il frutto della spontanea attività di gruppi di cittadini che utilizzano internet e i social network come canali principali per dare pubblicità alle iniziative e raccogliere adesioni. Ciò nonostante, e soprattutto nei comuni di maggiori dimensioni, le scuole hanno un ruolo fondamentale nel realizzare interventi che agevolino la mobilità studentesca autonoma e alternativa e nel determinarne il successo, soprattutto in termini di adesione.

Tav. 1 Principali obiettivi e misure di un Piano di Mobilità Scolastica

Piano di Mobilità Scolastica
Obiettivi
porre in sicurezza i percorsi casa-scuola e le fermate dei mezzi pubblici
ridurre drasticamente il circolo vizioso delle auto attorno alle scuole
aumentare significativamente la sicurezza stradale a beneficio dei bambini e di altri utenti deboli, come gli anziani, e di tutti gli abitanti di un comune
individuare una rete di percorsi pedonali a livello comunale a misura di bambino, adatti a tutte le età, sviluppando sinergie con la rete dei sentieri e con i principali poli di attrazione pubblica, del tempo libero
integrare le scelte di moderazione del traffico necessarie con i progetti già in corso di elaborazione/realizzazione
migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente circostante, riducendo l'emissione di CO2, polveri sottili e rumore
Misure
le zone calme, le isole felici, dove progettare spazi a misura di bambino
le fermate "scendi e vivi", dove le auto possono lasciar scendere i bambini per farli proseguire su un percorso pedonale sicuro
apposite misure di moderazione del traffico, volte a conferire continuità, sicurezza e attrattiva ai percorsi pedonali
la limitazione fisica all'accesso delle auto alla scuola
l'individuazione, la segnalazione e la promozione dei percorsi casa-scuola prioritari
la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali esistenti e/o la progettazione di quelli necessari
la realizzazione di aree attrezzate a supporto della mobilità lenta attorno alla scuola come parcheggi (coperti) per bici, aree di sosta e gioco, collegamenti sicuri e pratici ai mezzi di trasporto pubblico locali
ogni altra misura volta a promuovere la mobilità lenta, la sostenibilità e la sicurezza, fra cui le azioni di sensibilizzazione (educazione alla mobilità, pedibus, bicibus, manifestazioni, giornate senz'auto...)
Garanzie
semplice e rapida realizzazione, interventi a basso impatto economico ed ambientale, la cui elaborazione (dai preventivi alla fase esecutiva) potrebbe essere interamente a carico all'U.T comunale
facile funzionamento, controllo e manutenzione delle infrastrutture pedonali proposte

Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su dati del PMS del Ticino disponibili su www.meglioapiedi.ch/

Le scuole che hanno affrontato con maggior successo il problema della mobilità studentesca hanno costruito negli anni un vero e proprio progetto educativo coinvolgendo studenti, insegnanti, famiglie, le autorità di quartiere e cittadine.

Il processo partecipativo, sperimentato con successo da anni nei paesi anglosassoni ma ancora poco diffuso in Italia, è un fattore fondamentale e agevola l'analisi delle esigenze di mobilità in base alle quali può essere poi redatto il piano di mobilità scolastica (PMS).

Il PMS, partendo dall'analisi della situazione esistente, propone una o più strategie di soluzione dei problemi individuati lungo i tragitti casa-scuola; cercando di disincentivare l'utilizzo dell'auto privata e di accrescere in tal modo la sicurezza delle strade e la qualità dell'ambiente urbano.

Gli obiettivi e le misure adottate in un PMS [Tav. 1] sono mirati a risolvere i problemi generati dall'impatto degli spostamenti individuali da e per la scuola, oltre che alla promozione di pedibus e bicibus e della condivisione dell'auto.

In base al piano per la mobilità sostenibile, la scuola potrà attivare una delle seguenti azioni:

- pedibus: è un "autobus che va a piedi", formato da un gruppo di bambini accompagnati da adulti;
- bicibus: è una carovana di bici, che funziona con lo stesso principio del piedi bus;
- carpooling: genitori che in modo organizzato e a turno accompagnano con la propria auto vari bambini.

Tutte queste azioni sono attivabili solo con il coinvolgimento attivo e la disponibilità dei genitori.

In alcuni casi anche le scuole, come i luoghi di lavoro, si sono dotate di un mobility manager che coordina le azioni in tema di mobilità e ha il compito di farsi portavoce delle istanze e delle problematiche delle scuole e delle famiglie nei confronti dell'amministrazione comunale e delle istituzioni interessate, e di favorire forme di trasporto sicure e sostenibili. Nei casi più organizzati i responsabili delle singole scuole sono poi coordinati dal responsabile per la mobilità delle scuole che opera a livello di ente locale o municipalità cittadina.

Il mobility manager offre il suo contributo sia in fase di progettazione nel redigere i piani di spostamento casa-scuola per gli allievi ed i piani di spostamento casa-lavoro per il personale scolastico, sia nel monitorare gli obiettivi raggiunti.

IL PEDIBUS

L'idea del pedibus nasce in Danimarca a metà degli anni '70 e si diffonde rapidamente in tutta Europa; il pedibus ha tra i suoi vantaggi il fatto di poter essere attuato anche senza un PMS e senza un supporto da parte dell'amministrazione, attraverso genitori e volontari che investono il loro tempo. Il pedibus è un vero e proprio autobus umano, formato da un gruppo di bambini passeggeri, accompagnati da due adulti (un autista davanti e un controllore che chiude la fila); in alcuni casi (soprattutto europei) sono dotati anche di un carrello per portare le pesanti cartelle tutte insieme.

Partendo da un punto di raccolta (il capolinea) e seguendo un itinerario prestabilito, il pedibus fa salire a bordo i bambini che si fanno trovare alle varie fermate e li accompagna a scuola e viceversa. Per contraddistinguere i partecipanti al pedibus e garantirne la sicurezza, solitamente si fa loro indossare una pettorina catarifrangente, o si prevedono altri simboli di riconoscimento (cappellino, maglietta, ecc.).

Dal punto di vista organizzativo, la realizzazione di un percorso casa-scuola richiede la scelta di un itinerario la cui lunghezza massima non dovrebbe superare i 1.500 m. Tale itinerario in alcuni casi necessita di esser messo in sicurezza dalla polizia municipale, per esempio eliminando gli ostacoli visivi (ad altezza bambino), delimitando percorsi pedonali protetti e non in ultimo, attraverso la riconoscibilità del tracciato tramite segnaletica principalmente verticale per gli automobilisti e principalmente orizzontale per i bambini quali i simboli dell'iniziativa o i disegni a tema degli studenti, i quali permettono di riconoscere il tracciato a colpo d'occhio. Nei casi più complessi, poi, si può pensare alla chiusura di strade o l'organizzazione della circolazione secondo circuiti alternativi nelle ore di accesso e uscita dagli edifici scolastici; il traffico automobilistico può così essere limitato a un traffico principalmente locale e può trasformarsi in un traffico ridotto e meno rapido di quello di transito.

La moderazione del volume del traffico è preferibile su vasta scala, nel quadro di un piano di circolazione ma può anche essere fatta puntualmente, a titolo d'esperienza. Si possono chiudere le strade che danno accesso a scuole la mattina e la sera per evitare la loro ostruzione con le automobili dei genitori (organizzando eventualmente zone d'attesa in strade vicine) o vietare un senso di circolazione a queste ore; un esempio europeo a riguardo si riporta nel Box 2.

Un esempio di buone pratiche di restrizione della circolazione nei dintorni della scuola, viene attuato alla Waingel Copse School, vicino a Reading nel Regno Unito.

Il trasporto dei bambini in automobile è, infatti, scoraggiato da tre misure il cui rispetto è garantito dal personale scolastico:

- tutti i bambini sono invitati ed incoraggiati a venire a piedi o in bicicletta per ragioni di salute e d'igiene;
- il parcheggio dove si può accompagnare o andare a prendere un bambino in automobile è a circa 400 m dall'ingresso della scuola; ergo nessun fastidio per i residenti che abitano vicino alla scuola, né per i bambini stessi;
- i genitori che scelgono comunque di accompagnare i figli in automobile fino alla scuola pagano questa scelta in quanto devono attendere a volte quindici minuti al parcheggio della scuola prima che si sollevi la barra che blocca l'uscita, cioè il tempo che tutti gli altri scolari abbiano lasciato i luoghi senza problemi.

Non si può certo ammettere che genitori che accompagnano i figli a scuola ne guadagnino in tempo o in comodità.

Waingel Copse School, Wokingham District Council, www.saferoutestoschool.org.uk

Per facilitare l'organizzazione delle carovane, la trasmissione delle informazioni e per verificare l'andamento e la partecipazione al pedibus, è bene realizzare un "diario di bordo" dove si annotano le presenze giornaliere, le segnalazioni di assenze per i giorni seguenti, le problematiche insorte durante il tragitto, eventuali comunicazioni dei genitori e altre segnalazioni dagli alunni.

Il coordinatore, sulla base delle disponibilità degli accompagnatori, dovrà redigere settimanalmente un piano con i turni per l'accompagnamento e notificarlo agli accompagnatori. Qualsiasi variazione (per indisponibilità, assenze improvvise, ecc.) andrà concordata con il coordinatore.

Per il buon funzionamento del servizio è importante il rispetto del regolamento sia durante il tragitto che alle fermate da parte di alunni, genitori e accompagnatori [Tav. 2].

Al pedibus sono state spesso associate altre iniziative di sensibilizzazione, generalmente domenicali, per adulti e bambini o proposte esperienze di mobilità alternativa; si riportano di seguito alcuni esempi:

- il rilascio del patentino del buon pedone, personalizzabile con la foto del bambino e della scuola partecipante, magari distribuito a fronte di una manifestazione dedicata all'educazione alla mobilità sostenibile;
- l'elevazione di multe morali da parte degli alunni nei confronti delle vetture parcheggiate

sui marciapiedi o sui passaggi pedonali (casistiche molto frequenti durante gli orari di entrata e uscita dalle scuole), attraverso l'apposizione sui parabrezza delle auto di tagliandi che ricordano all'automobilista che il suo comportamento non è corretto, provoca risultati insperati; infatti molti adulti provano vergogna nell'essere giudicati dai loro figli o dai compagni di classe degli stessi;

- il coinvolgimento degli anziani o di sorveglianti volontari, non in qualità di nonno vigile ma di "occhio vigile", semplicemente decidendo di uscire per le quotidiane commissioni nelle ore di entrata/uscita da scuola al fine di garantire un maggior controllo sociale lungo il percorso;
- il coinvolgimento di commercianti e pubblici esercenti che decidono di dare la propria disponibilità, possono diventare punti di riferimento; al fine di riconoscerli in alcuni casi si sono dotati di appositi adesivi sulle vetrine.

IL BICIBUS

Il bicibus è una variante del pedibus in cui i bambini si muovono utilizzando la bicicletta; come il pedibus, anche il bicibus funziona come un vero e proprio autobus di linea, con un capolinea e delle fermate intermedie, individuate con cartelli che riportano gli orari di partenza e passaggio nell'andata e nel ritorno da scuola.

Tav. 2 Esempio di un regolamento Pedibus

Regolamento Pedibus
Regolamento per gli alunni
Non allontanarsi dal percorso
Mantenere il proprio posto nella fila senza cercare di superare i compagni o l'accompagnatore
Non correre e non spingere
Non intraprendere il percorso da solo
Seguire le indicazioni degli accompagnatori e attendere il segnale per gli attraversamenti
Al termine delle lezioni concentrarsi presso il punto di raccolta della scuola ed attendere gli accompagnatori
Segnalare ogni tipo di problema agli accompagnatori o agli insegnanti
Indossare sempre la pettorina
Regolamento per i genitori
Accompagnare il proprio figlio alla fermata qualche minuto prima dell'orario prestabilito
Segnalare agli accompagnatori l'arrivo del proprio figlio
Ritirare personalmente il proprio figlio o autorizzare un'altra persona maggiorenne
Comunicare eventuali assenze agli accompagnatori
Vestire i propri figli in modo adeguato al clima e dotarli di ombrello qualora piova
Segnalare eventuali disponibilità per effettuare dei turni come accompagnatori
Regolamento per gli accompagnatori
Seguire i bambini per tutto il percorso senza distrazioni
Rispettare gli orari delle fermate e essere presenti al capolinea 5'prima dell'orario di partenza
Raccomandare ai bambini e ai genitori il rispetto dell'orario
Concordare prima della partenza chi fa l'autista in testa e chi il controllore in coda
Tenere una velocità tale da garantire alla fila di rimanere compatta e di non sfaldarsi
Garantire la sicurezza dei bambini negli attraversamenti della strada e nei punti più pericolosi
Condurre i bambini fino all'entrata della scuola
Tenere aggiornato il diario delle presenze e le eventuali segnalazioni di assenze
Compilare giornalmente il diario di bordo
Segnalare tempestivamente le assenze
Segnalare ai genitori le problematiche che sorgono durante il tragitto
Segnalare al coordinatore dell'azione la propria disponibilità in termini di orari e giorni settimanalmente

Fonte: elaborazioni ASPL Roma Capitale su regolamenti comunali in Italia.

Poiché la sua efficacia dipende molto, oltre che dalla presenza accompagnatori adulti particolarmente vigili, anche dalla disponibilità di piste ciclabili o tragitti che offrano una buona protezione, il bicibus è stato sperimentato con maggior successo in quei comuni che già dispongono di simili infrastrutture.

LA CONDIVISIONE DELL'AUTOMOBILE: CARPOOLING E CAR-SHARING

Il carpooling o il car-sharing possono costituire una buona iniziativa nei casi in cui la lontananza dagli edifici scolastici non permetta la realizzazione di pedibus o bicibus. Nel caso di una scuola con un buon numero di famiglie che abita distante dall'istituto scolastico, si può, infatti, pensare di organizzare un sistema di passaggi a rotazione dalle frazioni più lontane, che permetta a più alunni di viaggiare verso la scuola sulla stessa auto, e ai genitori di accompagnare a turno i propri figli.

Mentre nel carpooling più bambini condividono l'auto di uno dei genitori, nel caso del car-sharing, i genitori si alternano usando i servizi auto in condivisione (nelle città in cui esistono simili servizi). Il primo sistema è più semplice, ma il secondo permette una più agevole distribuzione dei costi dell'uso del servizio tra le famiglie che ne fruiscono.

Come per il pedibus e il bicibus, una buona riuscita dei progetti richiede il coinvolgimento di tutti gli interessati e diverse fasi organizzative prima di dare concreta attuazione dell'iniziativa:

- la realizzazione di un incontro in cui verrà presentata alle famiglie, alunni e personale scolastico e si verificheranno le disponibilità dei genitori, e si scambieranno tutte le informazioni utili all'avvio dell'azione (localizzazione delle case, numeri di telefono ecc);
- l'individuazione dei possibili partecipanti e dei loro percorsi casa-scuola-casa Grazie alle risposte dei questionari, la squadra operativa potrà fare una lista dei possibili partecipanti all'azione, individuare le rispettive abitazioni sulla mappa e l'itinerario percorso in modo da trovare punti d'incontro e itinerari comuni;
- l'individuazione dei percorsi e degli equipaggi: la squadra operativa elabora una proposta di equipaggi, percorsi e orari cercando di "riempire" il più possibile le auto.
- la scelta di un genitore referente per redazione turni, comunicazioni, problemi, ecc.

Nella proposta di attuazione andranno poi descritti:

- gli equipaggi: chi sono gli alunni che verranno accompagnati a scuola, che dovranno essere espressamente autorizzati dai genitori;
- gli accompagnatori: quali sono i genitori che hanno dato la disponibilità ad accompagnare;
- il percorso: le vie da percorrere, i tempi di percorrenza, le fermate per far salire/scendere gli alunni con gli orari previsti;
- le regole da rispettare: il rispetto degli orari, le modalità di comunicazione di eventuali assenze o variazioni di orari, il divieto di fumare nelle auto.

E' poi possibile coinvolgere nel servizio anche i docenti e tutto il personale scolastico cercando di conciliare il loro orario di entrata e uscita con quello di qualche equipaggio.

Gli equipaggi possono essere così organizzati:

- a rotazione: l'auto che effettua il carpooling si alterna con frequenze fisse. In questo caso c'è una compensazione interna tra gli utilizzatori. L'adesione al servizio di carpooling è gratuita.
- con autista fisso: l'auto che effettua il carpooling è sempre quella del "genitore accompagnatore". A bordo di quest'auto salirà sia il figlio dell'autista sia un altro/i scolaro/i. Alcuni comuni hanno stabilito, per chi usufruisce di questa modalità di servizio, una quota mensile⁷.

In alcuni comuni, poi, ogni iscritto come "autista" di un equipaggio riceve un contrassegno numerato d'identificazione dell'autovettura utilizzata per il trasporto collettivo, che deve essere esposto in modo visibile sul cruscotto. Il contrassegno numerato è riferito al percorso che l'auto compie nel raccogliere i passeggeri dell'equipaggio.

In alcuni casi gli equipaggi sono organizzati attraverso una piattaforma web realizzata appositamente.

Gli accompagnatori aderenti al progetto si impegnano a rispettare scrupolosamente il Codice della Strada, in particolare le norme di comportamento relative al conducente, all'assicurazione del veicolo e al suo corretto mantenimento in condizioni ottimali oltre al rispetto dell'uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta.

Il genitore-accompagnatore deve inoltre avvertire tempestivamente i componenti dell'equipaggio e/o,

⁷ Tale aspetto va attentamente disciplinato, in quanto potrebbe configurarsi come una sorta di Taxi o Ncc, soggetto pertanto a specifica regolazione regionale.

se previsto, l'autista di riserva, in caso si verificano situazioni che gli impediscono di rispettare l'appuntamento convenuto.

Da parte loro, tutti gli aderenti al progetto devono rispettare gli appuntamenti stabiliti con genitori-accompagnatori e passeggeri, assolvere puntualmente le modalità di rimborso spese quando previste, eliminare gli atteggiamenti scomposti, specie se influenti sulla sicurezza della guida e dell'equipaggio, oltre che mantenere la massima civiltà nei rapporti reciproci in generale.

Qualora detti criteri non fossero rispettati e in seguito di un certo numero di richiami, il gestore ha la facoltà, sentita l'amministrazione comunale, di escludere dal servizio del carpooling scolastico l'utente.

I passeggeri sono coperti dall'assicurazione responsabilità civile auto durante il viaggio e sino al momento in cui lasciano la vettura; sono, altresì, coperti dalla polizza scolastica all'interno degli edifici scolastici. Tale polizza scolastica copre anche le eventualità occorse nei tragitti effettuati a piedi durante lo spostamento casa-scuola prima dell'inizio delle lezioni e dopo il termine. Il servizio di carpooling scolastico non richiede pertanto oneri assicurativi aggiuntivi. In alcuni casi i passeggeri delle auto carpooling indossano una pettorina ad alta visibilità, utile soprattutto alle insegnanti per indirizzare i bambini, al termine dell'orario scolastico, nei giusti raggruppamenti per il rientro a casa.

2.1 L'esperienza di Roma

In Italia, solo alla fine degli anni '90 con l'approvazione della L. 285/1997 "Disposizioni per la promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia e per l'adolescenza", si è dato per la prima volta impulso e finanziamenti ai comuni - grazie all'istituzione del "Fondo nazionale per l'infanzia e l'adolescenza"- per attività a favore di una maggiore autonomia di spostamento (percorso casa-scuola) e di un miglioramento dei servizi per l'infanzia e l'adolescenza. Al finanziamento sono ammesse diverse iniziative tra cui quelle relative alla realizzazione di azioni per la promozione dei diritti dell'infanzia e dell'adolescenza, per l'esercizio dei diritti civili fondamentali, per il miglioramento della fruizione dell'ambiente urbano e naturale, per lo sviluppo del benessere e della qualità della vita dei minori.

Per l'anno 2013, con il decreto di riparto del fondo (DM 14 febbraio 2013), a Roma è stato attribuito uno stanziamento di circa 8.500.000 euro (pari al 21,7% del totale di 39.167.000 euro).

Oggi, la mobilità alternativa, le iniziative a favore dell'istituzione di aree pedonali e la promozione di corretti stili di vita e di attività all'aria aperta, nonché la qualità dell'ambiente e la sostenibilità, rientrano tra le linee guida elaborate dal Sindaco Marino (DAC 66/2013, "Linee programmatiche 2013-2018 per il governo di Roma Capitale"). Nel programma di governo di Roma Capitale, i bambini vengono posti al centro delle scelte amministrative e una particolare attenzione è rivolta all'attuazione di misure che agevolano la quotidianità delle mamme lavoratrici. Proprio per dare concretezza a tali indirizzi, la Commissione Capitolina VI, "Cultura, Politiche giovanili e Lavoro", si è riunita, a fine maggio 2014, per discutere e deliberare in merito alla proposta "mobilità sostenibile e percorsi casa/scuola avvio progetti pedibus e bike to school."

Il Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile (PSMS), adottato con DAC 36/2010, ha come scopo il miglioramento delle prestazioni complessive dell'offerta di trasporto attraverso la valorizzazione dei sistemi collettivi; il potenziamento delle capacità e dell'efficienza del sistema su ferro, e delle indispensabili strutture di supporto (parcheggi pubblici, stazioni attrezzate e nodi di scambio modale); l'incentivazione dell'intermodalità per le persone e per le merci con la conseguente riduzione dei fenomeni di congestione del traffico. Gli interventi e le previsioni del PSMS devono intendersi come linee di indirizzo per l'adeguamento della normativa di settore e degli strumenti di pianificazione della mobilità cittadina, quali: Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), Programma Urbano della Mobilità (PUM) e PRG (relativamente alla normativa tecnica per l'attuazione degli interventi edilizi ed urbanistici nonché delle infrastrutture relative alla mobilità).

Il nuovo PGTU di Roma, già approvato dalla Giunta con DGCa 70/2014 e che dovrebbe essere approvato dall'Assemblea Capitolina entro la fine dell'estate, pone l'attenzione anche sulla mobilità dei bambini. Infatti, fra gli obiettivi dello stesso, sono indicate una serie di azioni integrate per lo sviluppo della pedonalità in tutte le zone, siano esse centrali o periferiche, del territorio urbano, tra le quali:

- interventi volti a favorire la sicurezza degli utenti deboli su tutta la rete comunale, progetti cofinanziati attraverso i programmi di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale che prevedono tra l'altro la sistematica messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali lungo gli itinerari casa-scuola;

- misure di incentivazione alla pedonalità dei bambini con il recupero di iniziative quali il "Pedibus" per i percorsi casa-scuola;
- realizzazione di aree completamente pedonizzate per fasce orarie, in relazione alle funzioni presenti, tutelando e garantendo il controllo costante del rispetto delle regole, anche attraverso l'utilizzo di sistemi di telecamere o di tecnologie in generale, oltre che di dissuasori fisici fissi o mobili;
- realizzazione di aree pedonali a tutela e per la massima fruizione di particolari poli attrattivi (musei, mercati, scuole), anche al fine di incentivarne l'"uso pedonale";

Il Nuovo PGTU, inoltre, recepisce e aggiorna il "Piano Quadro della Ciclabilità"(PQC), approvato con DAC 87/2012 che prevede, tra gli interventi da attuare, la realizzazione di 9.000 posti-bici nelle scuole. A partire dal PQC, il PGTU definisce quindi un programma di attuazione pluriennale che favorisce l'utilizzo della bicicletta, nel quale rientrano anche le attività di comunicazione, formazione e sensibilizzazione all'uso della bicicletta rivolte ai giovani in particolare.

SCUOLABUS A PIEDI

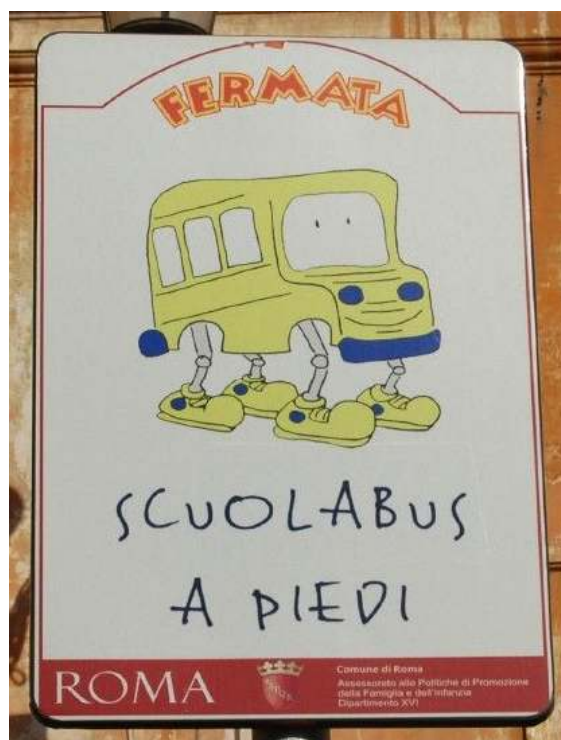
In tale ottica, è interessante ricordare che in passato, anche grazie ai fondi messi a disposizione dalla L. 285/1997, Roma Capitale aveva istituito un servizio di "scuolabus a piedi" ora lasciato alla sola capacità d'iniziativa di singoli gruppi di cittadini senza alcun supporto organizzativo e/o finanziario da parte dell'amministrazione.

Come altrove, anche nella capitale il progetto era nato con lo scopo di stimolare comportamenti orientati ad un corretto stile di vita, offrire un aiuto alle famiglie e contribuire a contenere la congestione del traffico in prossimità delle scuole, aumentando la sicurezza delle strade e riducendo il rumore e l'inquinamento.

L'organizzazione del servizio, il cui onere per i primi anni è stato completamente a carico dell'amministrazione capitolina, è iniziata nel 2003 per volontà dell'allora Dipartimento V delle Politiche Sociali (Politiche di promozione della famiglia e dell'infanzia). Il progetto, il cui costo annuo di realizzazione era di circa 500mila euro, ha coinvolto alunni delle scuole elementari tra i 6 e i 10 anni che venivano accompagnati da 2 volontari sia in entrata che in uscita dalla scuola; generalmente i gruppi erano formati da un massimo di 16 unità, ma in caso di gruppi di

dimensione maggiore veniva corrispondentemente incrementato il numero di volontari.

L'ammissione al gruppo era aperta anche a bambini diversamente abili, ma in questo caso era previsto l'affiancamento da parte di un apposito volontario. La Tav.3 riporta per ogni singolo municipio (nella nuova articolazione a 15) per l'anno scolastico 2009-2010 il numero di scuole aderenti al progetto, il numero dei bambini iscritti e quello dei percorsi attivati. A Roma, il servizio di pedibus è riuscito a coinvolgere poco più di 1.800 bambini a fronte di circa 125.000 bambini residenti con età compresa tra i 5 e i 9 anni⁸.



Mentre in 7 Municipi si è avuta solo una scuola aderente al progetto, il numero massimo di scuole partecipanti, pari a 8, si è registrato nell'attuale Municipio II (ex Municipi II e III) per un totale di 320 bambini coinvolti e 18 percorsi elevati sono stati i partecipanti negli attuali V (ex VI e VII) e VII Municipio (ex IX e X), rispettivamente 275 e 265 bambini per 11 e 12 percorsi attivi.

L'attuazione delle varie iniziative è stata preceduta da una fase di progettazione e di analisi spesso supportata da una preventiva indagine conoscitiva presso i municipi per individuare le scuole più idonee per localizzazione e sensibilità del dirigente scolastico e del corpo docenti. Le informazioni sulle modalità di realizzazione del progetto sono

⁸ Roma Capitale, Annuario statistico 2009.

state fornite nel corso di appositi incontri con gli insegnanti e i rappresentanti di classe; in una fase successiva il progetto è stato spiegato agli alunni in aula. La raccolta delle iscrizioni avveniva nell'atrio della scuola con compilazione da parte

dei moduli attraverso cui i genitori autorizzano la partecipazione dei bambini.

La scelta dei percorsi era decisa in seguito alla raccolta delle iscrizioni e rivista annualmente in base alla localizzazione dei partecipanti.

Tav. 3 Lo "Scuolabus a piedi", anno scolastico 2009/2010

Municipi	Plessi scolastici	Percorsi	Utenti iscritti
I	4	9	275
II	8	18	320
III	3	6	120
IV	1	2	40
V	4	11	275
VI	2	4	60
VII	5	12	265
VIII	1	3	70
IX	4	6	115
X	1	2	55
XI	1	2	55
XII	3	6	75
XIII	1	3	30
XIV	1	1	25
XV	1	1	25
Totale	40	86	1805

Fonte: Roma Capitale, progetto Scuolabus 2009, presentato al bando per il servizio per l'impiego di volontari in servizio civile.

Sia il numero dei percorsi che la loro lunghezza era variabile, e il percorso più lungo era di 4 km. Oltre ai sopralluoghi svolti dagli organizzatori, i percorsi venivano sottoposti alla valutazione dei vari gruppi di polizia municipale affinché ne verificassero la sicurezza (presenza di strisce pedonali, di semafori, di marciapiedi percorribili) e rilasciassero una loro valutazione di competenza. In alcuni casi, l'inizio del progetto è stato subordinato alla preventiva installazione di parapetonali o alla realizzazione dei necessari attraversamenti pedonali (strisce pedonali) oltre che alla predisposizione degli indicatori di fermata e direzione (ad oggi ancora presenti).

Per maggior sicurezza, ai bambini e agli operatori venivano fornite delle pettorine gialle catarifrangenti.

Nei primi anni, il progetto è stato realizzato anche grazie alla partecipazione dei volontari dell'associazione culturale "Le Perle dei Caraibi" (selezionata a seguito di procedura ad evidenza pubblica), mentre per tre anni i volontari sono stati messi a disposizione dal servizio civile nazionale,

appositamente formati per l'assistenza ai bambini. Nell'ultimo anno 2010-2011, il servizio è stato realizzato con la partecipazione di volontari provenienti da tre diversi enti appartenenti al terzo settore. Il servizio gratuito "Scuolabus a piedi" è rimasto attivo in 38 scuole della capitale sino a febbraio dell'anno scolastico 2010-2011, mese in cui è stato interrotto a causa dell'esaurimento dei contributi stanziati. Oltre allo scuolabus a piedi, nella capitale in passato era stato anche realizzato, con il contributo di diverse associazioni di volontari, il servizio dei "nonni paletta".

I progetti "Scuolabus a piedi" comportano la formazione di gruppi da almeno due adulti, di cui uno alla guida e l'altro in coda a chiudere il gruppo dei bambini. Molto spesso gli adulti sono operatori di un'associazione a cui è stato affidato il servizio, in collaborazione con i bambini, i genitori e la scuola. In questo modo i bambini vanno e tornano da scuola a piedi in gruppo, possono salire e scendere dallo "Scuolabus a piedi" (ovvero entrano e escono dal gruppo) presso apposite "fermate" distribuite lungo il percorso in luoghi e orari

prestabiliti (proprio come si trattasse della fermata di uno scuolabus). Durante il cammino, indossano delle pettorine gialle riflettenti, che, oltre ad identificarli facilmente come appartenenti al gruppo, ne aumentano la visibilità per gli automobilisti.

Per l'anno scolastico 2013-2014, in alcuni municipi, come ad esempio il **Municipio VIII**, il pedibus è stato organizzato in via autonoma da gruppi di genitori. L'iniziativa a Garbatella è iniziata il 17 settembre 2013 con il pedibus della scuola elementare Cesare Battisti; il progetto avviato grazie a qualche genitore e all'impegno di Ciclofficine La Strada e del laboratorio MuovitiOttavo, ha riscontrato molto successo e si è espanso anche a altre scuole del municipio; inizialmente avviato con frequenza bisettimanale, a regime sono state invece previste quattro giornate: il martedì, il giovedì e il venerdì per il pedibus e una giornata il mercoledì per il bicibus. Proprio nel Municipio VIII il Consiglio Municipale ha presentato una proposta di mozione affinché vengano promossi percorsi di mobilità sostenibile per le scuole con la collaborazione dei dirigenti scolastici, delle famiglie, della polizia municipale e dell'amministrazione.

Inoltre genitori e insegnanti hanno coinvolto in tavole rotonde e incontri pubblici sia gli organi municipali sia esperti e rappresentanti di altre realtà italiane dove la trasformazione è stata già avviata.

Al fine di promuovere un cambiamento di viabilità davanti alle scuole, dato che l'entrata di scuola risulta essere una delle più critiche per la libera circolazione dei bimbi, in occasione della festa per la fine dell'anno scolastico gli organizzatori del pedibus hanno disegnato un enorme gioco della campana collegando l'entrata della scuola alla piazza pedonale per far capire che quell'area è dei bambini, per i bambini, le insegnanti e i genitori e non può essere vissuta con ansia per il potenziale passaggio di veicoli a motore.

Proprio per questo anche ai bambini è stato assegnato un ruolo sociale dandogli la possibilità di elevare per tutto l'anno molte morali a quelle autovetture parcheggiate d'intralcio ai passaggi pedonali lungo il percorso.

Nel **Municipio X** invece, il Consiglio Municipale ha approvato, a febbraio 2014, una risoluzione per la promozione del pedibus nelle scuole del territorio, a seguito dell'esito positivo della sperimentazione triennale avviata nelle zone di Infernetto, Dragona e Ostia levante.

A Ostia levante, l'iniziativa è stata promossa dal "Comitato dei genitori Quinqueremi" con la collaborazione dell'associazione "Ostia che cammina" e del "Progetto Versus", che hanno messo a disposi-

zione materiale dei vecchi piedibus di Ostia ormai non più attivi e contribuito con la loro presenza e l'esperienza maturata; il comitato dei genitori si è invece occupato della raccolta dati, della pubblicità all'interno della scuola e della pianificazione delle linee in base alle adesioni e agli indirizzi.

L'esperienza è cominciata nel maggio 2012, con l'attivazione di una sola linea, è ha raggiunto ottimi risultati con punte di circa 40 bambini presenti giornalmente.

Nel 2013-2014 il pedibus è stato attivato durante tutto l'anno, grazie a genitori/nonni volontari, anche se con risultati meno brillanti dell'anno precedente: si è passati da una presenza iniziale di circa 25 bambini giornalieri a circa una quindicina alla fine dell'anno scolastico. A seguito di numerose richieste, per raggiungere il plesso scolastico, era stata programmata un'altra linea, alla quale però si è dovuto rinunciare per mancanza di accompagnatori volontari. Anche i bambini del litorale hanno elevato molte virtuali alle macchine parcheggiate sulle strisce pedonali o sugli scivoli dei disabili. E' stata infine organizzata una festa, a cui ha partecipato anche l'amministrazione, sia per raccogliere fondi, sia per sensibilizzare la popolazione e premiare i bambini con un attestato di merito ed una spilletta ricordo⁹.

Nel marzo 2014, il **Municipio XII** ha concesso il suo patrocinio al progetto pedibus che è stato proposto alle classi della scuola primaria dell'Istituto Comprensivo Largo Oriani su iniziativa del Comitato dei Genitori. Il pedibus presta servizio tutti i giorni, con qualsiasi tempo e secondo il calendario scolastico, attraverso cinque linee contraddistinte dai colori (arancio, blu, verde, viola e rosso); per ogni linea è previsto un genitore-accompagnatore responsabile che cambia in base ai turni e alle disponibilità. All'inaugurazione del servizio per sensibilizzare il quartiere, avvenuta il 30 marzo 2014, hanno partecipato oltre al dirigente scolastico e ai rappresentanti del Consiglio d'istituto e del comitato dei genitori, anche gli organi amministrativi del municipio. Questi ultimi, insieme ai vigili urbani, hanno partecipato il giorno 11 aprile alla passeggiata sul percorso casa-scuola al fine di verificare la fattibilità dello stesso. Secondo gli organizzatori, il progetto sembra dare buoni frutti, in quanto è diminuito il traffico motorizzato e la doppia fila davanti al portone della scuola.

Sulla scia delle esperienze appena descritte, analoghe iniziative di promozione sono ora in fase di valutazione da parte degli organi collegiali di altri municipi. Mentre a Roma le iniziative ufficiali sono

⁹ Comitato Genitori Quinqueremi

state sospese per mancanza di fondi, analoghe esperienze sono state realizzate in altri comuni italiani, soprattutto in contesti cittadini di dimensioni abitative minori rispetto alla capitale, con modalità organizzative e percorsi adattati alla specificità del contesto locale.

IL BIKE TO SCHOOL


Oltre al pedibus, sempre in seguito a autonome iniziative dei cittadini, il 20 settembre 2013, durante la settimana europea della mobilità sostenibile, è partito il primo esperimento di Bike to school Roma; l'evento è stato organizzato dai

genitori dell'istituto Di Donato dell'Esquilino e sostenuto dall'associazione #salvaciclisti. L'iniziativa, avendo riscontrato molto successo si è allargata, tramite il passaparola, la stampa e i social network, ad altre scuole della città, e del paese, trasformandosi in vari eventi di carattere nazionale e in alcuni casi, addirittura in un evento fisso, ogni ultimo venerdì del mese.

Il primo "bike to school day" nazionale si è tenuto il 29 novembre 2013 e ha coinvolto le città di Roma, Milano, Napoli, Bologna e Caserta; nelle edizioni successive hanno partecipato all'iniziativa anche le città di Torino e Genova.

Fig. 1

Le scuole partecipanti al Bike to School Roma



**SCUOLE PARTECIPANTI AL BIKE TO SCHOOL
2013-2014**

MUN	SCUOLA	INDIRIZZO
I	Di Donato (materna e elementare)	Via Bixio
	Bonghi (materna e elementare)	Via Bonghi
	Vittorino da Feltre	Via delle Carine
	Celio Azzurro	Via di San gregorio al celio
	Nido San Gregorio	Via di San gregorio al celio
	Pistelli	Via Monte Zebio
	Regina Margherita	Via Madonna dell'orto
	Badini	P.zza S.Alessio, 34
	Franchetti	P.zza G.L.Bernini, 26
	Giardinieri	Via delle Terme di Caracalla, 55
II	Mazzini (Media)	Via delle Carine
	VII Circolo Montessori	Via di S. Maria Goretti
	VII Circolo Montessori	Villa Paganini
IV	Falcone e Borsellino	Via Giovanni da Procida
	Gemellaro	Via G. G.Gemellaro, 47
V	Pisacane	Via dell'Acqua Bullicante 30
	Toti	Via del Pigneto 104
	Cecconi	Via dei Glicini 60
VII	Garibaldi	Via Mondovì
	Don Filippo Rinaldi	Via Lemonia 226
VIII	Cesare Battisti	P.zza D. Sauli, 1
	Alonzi	Via Valignano, 54
	Principe di Piemonte	Via Ostiense 263/C
IX	Tosi (infanzia e primaria)	Via dei Corazzieri, 110
	Boltar	P.zza Lodovico Cerva, 45
	Ferratella	L.go Dino Buzzati, 15
	Tintoretto	Via A. del Castagno, 175
	Tre Fontane	Viale del Tintoretto, 371
	Istituto comprensivo Laurentina 710	Via Laurentina, 710
XII	Battisti (secondaria)	Via Divisione Torino, 119
	Scuola Germanica	Via Aurelia
XIII	Rio de Janeiro	Via F. Valagussa, 28
	IC via Soriso	Via Soriso
XIV	Manetti	Via Giannozzo Manetti 6
	Taverna Trionfale	Via Taverna, 95
XV	Merelli	Via Giacomo Malvano, 20
	Sogliani	Largo Cesare Vico Lodovici, 9
	I.C. via cassia 18.7	Via cassia 18.7

Fonte: Bike to School Roma, Anno 2013/2014.

Nella capitale, durante il primo evento nazionale, le scuole coinvolte nell'iniziativa sono state una trentina; gli alunni scortati circa cinquecento più altrettanti genitori e un centinaio di volontari; mentre nell'ultimo evento dell'anno scolastico, tenutosi il 6 giugno 2014 le scuole coinvolte hanno raggiunto il numero di trentotto, i percorsi attivati sono nella maggior parte dei casi due per ogni scuola (anche se vi sono casi di un solo tragitto o anche di più di due), con una partecipazione media di quindici alunni a percorso. Alcuni percorsi (circa cinque) sono stati effettuati una volta a settimana, in via sperimentale per tre mesi, anziché solamente l'ultimo venerdì di ogni mese. I partecipanti indossano pettorine colorate e durante il percorso il gruppo si muove con tre adulti davanti al gruppo e tre a chiudere, mentre all'interno, ogni adulto affianca da sinistra due bambini, muovendosi in maniera compatta per non creare buchi nel gruppo. Si riporta nella Fig. 1 l'elenco delle scuole che hanno partecipato al Bike to School Roma. Mentre a Roma le iniziative sono state sospese per mancanza di fondi, analoghe esperienze sono state realizzate in altri comuni italiani, soprattutto in contesti cittadini di dimensioni abitative minori rispetto alla capitale, con modalità organizzative e percorsi adattati alla specificità del contesto locale.

2.2 Alcune iniziative in Italia ed Europa

PEDIBUS

I progetti Pedibus a **Milano** hanno una lunga storia. Nel 1998 vennero attivati in due scuole elementari della zona Crescenzago. Questa esperienza non fu tuttavia valorizzata e colta appieno e nonostante i finanziamenti statali (la L. 285/1997 "Disposizioni per opportunità e diritti dell'infanzia e dell'adolescenza", che istruisce i piani comunali, intende appunto promuovere la "riqualificazione partecipata dell'ambiente urbano"), il pedibus rimase per anni confinato in quel quartiere della città. Bisogna aspettare il 2005 perché in altre scuole elementari, oggi primarie di primo grado, si torni a parlare e a sperimentare il pedibus. Grazie ai comitati di genitori e a qualche insegnante, a volte con l'aiuto delle associazioni ambientaliste, educative e dei nonni, in alcuni plessi si sono organizzate giornate o al massimo brevi periodi nei mesi finali dell'anno scolastico, in cui i bambini sono andati a scuola in gruppi accompagnati da genitori e nonni.

Nel 2006, tra le poche sperimentazioni avviate, alcune si sono spente altre, invece, si sono strutturate attraverso un'azione convinta della direzione scolastica (è il caso della scuola Clericetti) o grazie alla forte volontà e disponibilità

di genitori e nonni volontari (istituto in via Cima). L'intervento dell'amministrazione comunale, dei suoi settori educativi e urbanistici, inizia a determinare un clima di fiducia nella possibilità di consolidare la pratica dell'andare a scuola a piedi in autonomia e in sicurezza¹⁰. Nel 2008 è stato avviato il progetto "A scuola con gli amici - Percorsi sicuri a piedi e in bicicletta" e dopo gli anni di sperimentazione, il pedibus finalmente trova una collocazione importante nelle politiche della mobilità urbana milanese. Infatti, tale iniziativa è un progetto del Terzo Piano Infanzia e Adolescenza (L. 285/97) a cura del Comune di Milano - Assessorato Famiglia, Scuola e Politiche Sociali, realizzato con Assessorato Mobilità, Trasporti e Ambiente, Assessorato Lavori Pubblici, Direzione Centrale Polizia Locale e Sicurezza, Direzione Specialistica Comunicazione, con Arciragazzi, MeglioMilano, Studio Diatesi, l'Agenzia della Mobilità e la partecipazione delle associazioni Ada, Anteas, Auser.

Ciò nonostante, l'importanza e il significato educativo del pedibus è stato promosso in modo più incisivo solo nel 2012 con bando pubblico (per il periodo 1/11/2012-30/06/2014) emanato dall'assessorato all'Educazione e Istruzione. I destinatari del bando sono state le associazioni di volontariato, le cooperative sociali e le fondazioni che svolgono principalmente la propria attività nell'ambito dei servizi all'infanzia. Tali soggetti, oltre allo svolgimento dell'attività di accompagnamento dei bambini, devono sviluppare una serie di azioni di sensibilizzazione che vanno dalla formazione e supporto ai docenti al coinvolgimento dei genitori, fino all'organizzazione di eventi per la diffusione e valorizzazione dell'iniziativa. Inoltre i soggetti selezionati devono realizzare l'iniziativa in stretta collaborazione con la Polizia Locale e i Consigli di Zona.

L'importo complessivo del bando è stato di euro 181.250.000, finanziato all'80% dai fondi statali previsti dalla L. 285/1997 (145.000 euro) e, per il restante, al 10% dal Comune e al 10% dai partner selezionati.

Il progetto prevede il coinvolgimento iniziale di circa 4mila bambini, per poter arrivare a coinvolgerne attivamente almeno 2.000, intesi come media giornaliera a regime.

¹⁰ Rassegna stampa pedibus - *Eco delle città*

In Svizzera, in aggiunta alla normale assicurazione prevista per i bambini nel tragitto casa scuola, i bambini sono coperti da una propria assicurazione infortuni, mentre per i genitori che si offrono come accompagnatori per le linee di pedibus è stata offerta una copertura assicurativa apposita.

Per quanto riguarda i bambini:

Ogni bambino è, in linea di principio, assicurato e coperto dalla propria assicurazione infortuni. In caso d'incidente sul percorso casa – scuola nel tragitto pedibus, la situazione è da considerarsi simile al caso in cui il bambino si reca con la mamma di un compagno ad una festa di compleanno:

- se il bambino è responsabile dell'incidente: è in primo luogo l'assicurazione del bambino a coprire le spese d'infortunio. L'assicurazione infortuni scolastici copre un numero limitato di casi di sinistri e risponde unicamente in caso di decesso o in caso di invalidità totale.
- se una terza persona è responsabile dell'incidente (automobilista, ciclista, coetaneo, ...): l'assicurazione del bambino infortunato farà rivalsa contro l'assicurazione del responsabile.

Per quanto riguarda gli adulti conducenti di un pedibus:

L'Ufficio per la Prevenzione degli Incidenti (UPI) ha stipulato a livello federale presso la Zurigo Assicurazioni un'assicurazione infortuni e responsabilità civile per tutte le persone conducenti un pedibus. Si tratta della stessa assicurazione che copre già i pattugliatori scolastici e che dal 2004 include anche i conducenti di una linea di pedibus. Questa assicurazione copre gli adulti conducenti in caso d'incidente e non i bambini. Tuttavia, in caso di litigio, se un bambino subisse un infortunio per colpa di un adulto conducente di pedibus (disattenzione, negligenza, ecc...), l'assicurazione del bambino potrebbe allora far rivalsa contro il conducente e sarà allora l'assicurazione dell'UPI che potrebbe intervenire. Questa assicurazione è gratuita, in quanto presa a carico dall'UPI. Non prevede limitazioni in merito al numero di conducenti iscritti per ogni linea di pedibus. Non è soggetta a condizioni particolari quali l'utilizzo obbligatorio di un gilet catarifrangente o altro. Ha una durata contrattuale di 18 mesi, rinnovabile. Quest'assicurazione per i conducenti di ogni linea di pedibus è una garanzia supplementare in materia di sicurezza per tutti i partecipanti e un sostegno alle persone che conducono una linea di pedibus, che si assumono di fatto una certa responsabilità nei confronti della sicurezza e del benessere dei bambini. È pure possibile inoltrare sistematicamente una richiesta all'inizio di ogni anno scolastico per la durata di tutto l'anno scolastico. In questo modo l'UPI fornisce un sostegno considerevole alle azioni pedibus, in segno d'incoraggiamento e di riconoscenza per il suo ruolo nella prevenzione degli incidenti, nella formazione all'educazione stradale e nella diminuzione dei rischi dovuti alla circolazione nei dintorni dei centri scolastici.

Per approfondimenti si veda il sito web: www.meglioapiedi.ch

I vincitori del bando sono la Cooperativa ABCittà e Legambiente. ABCittà si è occupata della parte sociale, legata alla scoperta del quartiere, delle strade, dei negozi da mostrare ai bambini; Legambiente ha invece promosso e cercato di coinvolgere le scuole nelle iniziative a tutela dell'ambiente come Mal'Aria, sensibilizzando sull'inquinamento atmosferico, Puliamo il Mondo, ecc.

I bambini iscritti al pedibus sono organizzati in piccoli gruppi e accompagnati da genitori e/o nonni volontari e si recano da casa a scuola, indossando la pettorina, lungo precisi itinerari, verificati e certificati dalla Polizia Locale.

Le linee prevedono un accompagnatore ogni 5-10 bambini circa, il quale deve indossare la pettorina

ad alta visibilità e il badge di riconoscimento forniti dal Comune di Milano. Inoltre gli accompagnatori devono compilare il diario di bordo segnando i presenti e gli assenti della giornata e condividere i risultati con il referente del progetto nei momenti di monitoraggio previsti.

Per quanto riguarda l'assicurazione, la scuola di appartenenza copre i bambini durante il tragitto con la propria assicurazione; gli accompagnatori sono responsabili per eventuali incidenti occorsi ai bambini solo nei casi in cui sia provata la loro responsabilità (es. abbandono dei bambini, attraversamento della strada senza strisce pedonali, variazioni di percorso non autorizzate, violazioni delle regole del pedibus stabilite nel regolamento, ecc.). Rimane escluso dalle

coperture in corso il rischio infortuni dei volontari, per cui viene richiesta la firma di una liberatoria¹¹.

In alcuni paesi, invece, sono state pensati profili assicurativi dedicati (per un confronto con l'estero si veda Box 3).

Il 2014 è stato il secondo anno di attività per il pedibus, che è stato proposto in 40 scuole primarie ed è attivato in 26 Istituti pubblici. Il numero approssimativo dell'utenza scolastica complessiva dei 40 istituti che hanno avuto, insieme alle loro famiglie, informazione e formazione sul progetto, è di circa 12mila studenti, mentre sono circa mille gli alunni formalmente iscritti al pedibus. La percentuale di accoglienza della proposta pedibus, sul totale degli alunni coinvolti, è stata, pertanto, quasi del 10%. Per ogni scuola sono circa quaranta i bambini, che effettivamente, una o più volte la settimana, si recano in comitiva a scuola a piedi, accompagnati a turno da genitori volontari. In media sono state istituite due o tre diverse linee per istituto.

Oltre al servizio di pedibus, il Comune di Milano ha offerto il proprio supporto per la realizzazione di ulteriori iniziative a tutela della sicurezza e del diritto alla mobilità dei bambini.

Il 17 maggio 2012 è infatti cominciata la sperimentazione del progetto Strade Scolastiche "Car Free" sviluppato da Amat in collaborazione con l'Assessorato alla mobilità di Milano, in tre vie della città, ed è durata fino alla fine dell'anno scolastico. L'obiettivo dell'intervento è la sicurezza degli studenti, oltre la diminuzione dello smog provocato dai veicoli in sosta con motore acceso negli orari di ingresso e uscita.

Tra gli interventi previsti, la pedonalizzazione oraria (per 30 minuti al mattino, e altrettanti al pomeriggio, nel momento di ingresso e uscita dalle scuole, le strade saranno chiuse al traffico, per permettere di tutelare gli alunni di scuole elementari e asili dei tre istituti aderenti), strade 30, mini isole pedonali o restrizioni al traffico con allargamenti di marciapiedi, tutto, però, garantendo la regolare circolazione dei mezzi pubblici.

Sempre a Milano, negli ultimi anni, GenitoriAnti-Smog ha promosso "siamo nati per camminare" progetto per favorire gli spostamenti a scuola solo a piedi, in bici o con i mezzi pubblici rivolto a tutti i bambini delle scuole elementari di Milano, realizzato con il patrocinio del Comune di Milano. Alla quarta edizione della manifestazione, che si è svolta dal 17 al 21 marzo 2014, si sono iscritti 9.316 bambini di 32 scuole milanesi; rispetto alla scorsa

edizione le adesioni sono aumentate di oltre il 30%. Insieme ai bambini milanesi hanno camminato i bambini di oltre cinquanta comuni dell'**Emilia Romagna** che promuove il progetto grazie al coordinamento del Centro Antartide e il sostegno della Regione Emilia-Romagna e della Rete Infeas (Informazione e Educazione alla Sostenibilità dell'Emilia-Romagna). Anche in ambito internazionale sono state attivate varie iniziative di sensibilizzazione, tra queste il progetto "Traffic Snake Game" che utilizza il gioco come strumento per invitare i bambini e le famiglie a sperimentare la mobilità sostenibile [Box 4].

Nella città di **Bologna** il progetto pilota è partito presso il plesso scolastico San Donato Savio, che nel maggio 2011 ha effettuato il servizio per la prima volta con 5 percorsi, mentre in due scuole del quartiere Navile (Villa Torchi e Scandellara) è stato promosso autonomamente dai genitori.

La sperimentazione è proseguita l'anno successivo nell'ultimo mese di scuola, raccogliendo molto successo: sono state coinvolte altre cinque scuole per un totale di otto, con più di 25 i percorsi attivati, 100 accompagnatori coinvolti e più di 300 bimbi partecipanti.

Il progetto pedibus attivato dal Comune di Bologna, Assessorato alla mobilità e gestito dal Centro Antartide, è ripartito definitivamente ad ottobre 2012; l'iniziativa è parte del progetto "La scuola sulla buona strada" promosso dal Comune di Bologna all'interno del progetto europeo CIVITAS MIMOSA. PEDIBUS - la scuola sulla buona strada è la parte attuativa di un progetto cominciato lo scorso anno con studi e sperimentazioni con il contributo della Regione Emilia-Romagna e la collaborazione di Camina¹².

Gli esperti del Centro Antartide, che ha fornito supporto tecnico-educativo all'iniziativa, hanno incontrato i bimbi in classe per ricostruire i loro percorsi che li portano da casa a scuola e progettare anche con i loro contributi itinerari e fermate, spiegare come ci si comporta in pedibus e dare chiavi di lettura degli spazi che si attraverseranno. Per l'anno 2013-2014 si ha notizia solo dell'istituto comprensivo n. 4 di Bologna che ha attivato il servizio in due scuole per un totale di sei linee, due e quattro rispettivamente. Durante il tragitto casa-scuola tutti gli adulti volontari e i bambini del pedibus sono coperti per la responsabilità civile e infortuni dall'assicurazione della scuola.

¹¹ www.pedibus-milano.it/regolamento/

¹² www.centroantartide.it/

A livello europeo, nell'ambito del progetto CONNECT- Sviluppo e promozione di buone pratiche per la gestione della mobilità per i giovani, che si è concluso nel 2010, è stato lanciato il gioco del serpente del traffico (traffic snake game) svolto contemporaneamente da un gruppo selezionato di scuole primarie di Austria, Belgio, Bulgaria, Grecia, Ungheria, Italia, Paesi Bassi, Regno Unito e Slovenia. Traffic snake game è stato creato da Mobiel 21 - un'organizzazione per la mobilità sostenibile - e ha avuto inizio come una piccola campagna che ha coinvolto inizialmente solo poche scuole del Belgio. Oggi la campagna coinvolge, ogni anno, in Belgio, circa 1.000 scuole, 200.000 bambini e 150.000 famiglie. Al momento i 18 paesi stanno progettando la propria versione di questa attività di successo, che incoraggia i genitori a provare alternative all'automobile per compiere lo spostamento casa-scuola.

Il gioco si basa sul raggiungere la scuola utilizzando mezzi di trasporto sostenibili (camminata, bicicletta, Tpl, ecc.), riducendo sia il volume di auto sulle strade, sia i problemi di parcheggio davanti o presso la scuola. Il gioco, della durata di una settimana, consiste sostanzialmente nel distribuire bollini ogni volta che un alunno giunge a scuola con una modalità di trasporto sostenibile durante la settimana dedicata alla campagna, ossia, a piedi, in bicicletta, in autobus o in un'unica vettura collettiva (carpooling). Tutti questi bollini (adesivi) vengono raccolti su un adesivo rotondo più grande (di colore verde), che deve essere applicato sullo striscione del serpente. Lo scopo consiste nell'applicare sullo striscione quanti più adesivi possibili, per tentare di completare tutto il serpente. In punti diversi lungo il corpo del serpente si trovano cinque disegni: uno con pedoni, uno con ciclisti, uno con una vettura collettiva, uno con un autobus e uno con bambini che indossano i pattini o usano il monopattino. Quando gli alunni raggiungono questi punti, ricevono un premio che deve essere consegnato dalla scuola stessa, ma non deve trattarsi di oggetti materiali, bensì di premi che consistano, ad esempio, in più tempo dedicato al gioco, nessun compito a casa, ecc. In Italia, Traffic Snake Game sarà coordinato da Euromobility, Associazione Mobility Manager. La prima edizione del gioco è prevista a primavera 2015.

Per approfondimenti si veda il sito web: www.schoolway.net

Come a Milano anche a Bologna e in tutta la Regione Emilia Romagna, anche per il 2014 è stata riproposta la campagna "Siamo Nati per Camminare", ormai giunta alla quarta edizione, e che si rivolge ai bambini e ai genitori delle scuole primarie di tutte le città della regione Emilia-Romagna per promuovere la mobilità pedonale e sostenibile, soprattutto sui percorsi casa-scuola. Il progetto è promosso dal servizio "Comunicazione, educazione alla sostenibilità e strumenti di partecipazione" della Regione Emilia-Romagna, allo scopo di valorizzare le esperienze locali già in essere sul tema della mobilità sostenibile sui percorsi casa-scuola e sottolineare il valore del camminare inteso sotto una pluralità di punti di vista: mobilità sostenibile, salute, energia, autonomia dei bambini, sicurezza, conoscenza del territorio.

A **Reggio Emilia** "Andiamo a scuola in BiciBus e PediBus", nato nel 2003 nell'ambito del progetto "A scuola da soli in sicurezza", è coordinato dal Comune di Reggio Emilia, Servizio Politiche per la Mobilità e Ufficio Mobilità ciclabile, in collaborazione con l'Associazione "Tuttinbici-FIAB".

Il progetto, sottoscritto nel 2009 da diversi soggetti della città, è uno dei punti del "Manifesto per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi

si casa-scuola" e si propone di coinvolgere in modo attivo gli insegnanti, gli studenti e i genitori in un percorso verso la sostenibilità. Il manifesto prevede l'attivazione di vari progetti ed iniziative oltre al pedibus e al bicibus, tra i quali:

- il mobility manager scolastico: un insegnante, individuato in ciascuna scuola dell'obbligo, funge da tramite tra Comune, scuola e famiglie favorendo gli spostamenti sostenibili e lo sviluppo di una cultura su questi argomenti;
- carpooling: nella stessa ottica di socializzazione del bici bus e del pedibus, si inserisce la promozione del carpooling. Nel caso sia oggettivamente difficile o comunque non si voglia muoversi a piedi o in bici si può dare un passaggio in auto anche ad altre persone o bambini della scuola;
- laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili: è possibile utilizzare la bicicletta, i piedi e anche i mezzi pubblici, durante l'attività in classe e in occasione delle uscite didattiche. Per promuovere i mezzi sostenibili ogni anno il Comune propone diversi laboratori a tema;
- collaborazione con i pediatri: grazie a questo accordo, i pediatri di base della città hanno dato

la loro disponibilità ad intervenire in incontri pubblici e specifici nelle scuole, ma anche a comunicare ai singoli genitori l'importanza di un movimento quotidiano per lo sviluppo equilibrato dei bambini.

Il manifesto nasce come strumento di coinvolgimento, consentendo di mettere insieme rendendoli coerenti e razionali i percorsi casa - scuola, le opere di messa in sicurezza dei percorsi, le campagne di sensibilizzazione rivolte ai bambini e agli adulti e la figura del mobility manager. Partito nel 2003 con settanta bambini partecipanti, dopo dieci anni coinvolge giornalmente 25 scuole sulle quaranta presenti a Reggio Emilia. Dati puntuali del servizio riguardo il bicibus e pediBus (non disaggregati) risalgono al 2010:

- 565 bambini coinvolti
- 16 scuole primarie
- 408 volontari accompagnatori
- 36 percorsi attivi
- 205 giorni di attività

Il comune fornisce ai partecipanti un kit, che dovranno sempre indossare, formato da pettorina catarifrangente, casco o carrello porta zaino e mantella per la pioggia. Sia i volontari accompagnatori che i bambini partecipanti sono assicurati dal comune per danni a terzi (partecipanti si scontrano tra loro e si rompe la bicicletta o i bambini arrecano danni alle auto, esempio graffi). I volontari, invece, sono coperti da un'apposita assicurazione comunale per gli infortuni accorsi durante lo svolgimento del servizio di accompagnamento.

Nel comune di Reggio Emilia è attivo anche un progetto; "Safe home to school-SH2S" (da casa a scuola sicuri), co-finanziato dal Ministero dell'Ambiente per la realizzazione di interventi di miglioramento della qualità dell'aria e per aumentare la sicurezza di pedoni e ciclisti. In particolare SH2S prevede la realizzazione di lavori per la messa in sicurezza degli accessi e dei collegamenti pedonali e ciclabili di alcune scuole dell'obbligo per limitare il ricorso all'utilizzo della vettura privata negli spostamenti casa-scuola dell'area urbana del comune, con l'obiettivo di sviluppare abitudini di mobilità sicura, sostenibile ed autonoma nel percorso casa-scuola; i lavori pubblici sono affiancati da una serie di interventi di carattere formativo ed informativo.

Nella città di **Torino**, l'Istituzione Torinese per un'Educazione Responsabile¹³ ha avviato con

¹³www.comune.torino.it/iter/servizi/laboratorio_citta_sostenibile/smart_school_mobility.shtml

l'anno scolastico 2012-13 un programma di politiche integrate di promozione di percorsi di cultura della mobilità sostenibile e sviluppo di forme di mobilità lenta in prossimità dei poli scolastici; un'iniziativa che si configura come una delle azioni inserite nel piano "Smart School" all'interno del programma "Torino Smart City".

Con quest'obiettivo le scuole sono coinvolte in un percorso di co-progettazione, rivolto a bambine/i e ragazze/i, insegnanti e genitori, finalizzato a costruire in forma partecipata un piano di mobilità sostenibile su scala locale che preveda azioni volte a ridurre, di almeno il 20%, gli spostamenti effettuati con autoveicoli verso o dalla scuola, contribuendo in questo modo al raggiungimento degli obiettivi previsti per il 2020 dal TAPE - Turin Action Plan for Energy¹⁴.

Nel corso del progetto le scuole sono accompagnate da una rete di tecnici e di esperti messi a disposizione per supportare le attività all'interno della scuola, tradurre gli esiti raggiunti, raccogliere il patrimonio informativo disponibile, mettere a sistema le competenze specifiche e coordinare la realizzazione degli interventi progettuali.

Per avere una fotografia dell'esistente nell'ambito del progetto "Smart School Mobility, La città si muove in modo intelligente", sono stati distribuiti 7.300 questionari, utili a conoscere come si muovono allievi e famiglie lungo il percorso casa-scuola, mentre i bambini, dopo aver esplorato l'ambiente e individuato criticità e opportunità, hanno elaborato alcune proposte e strategie d'intervento confluite in una serie di progetti. Dalle risposte (5.717, con un tasso di restituzione del 78%) è emerso che gli studenti delle elementari nel 63% dei casi vanno a scuola a piedi, accompagnati nell'88% dai genitori, solo il 2% va con gli amici o da solo; mentre 1 su 3 va in auto. Aumenta di qualche punto percentuale quanti tornano a casa senza l'ausilio dell'automobile; solo il 4% degli allievi torna con i mezzi pubblici. Più della metà dei ragazzi delle medie raggiunge l'istituto scolastico a piedi, mentre il 26% è accompagnato in macchina. Il ritorno all'abitazione rispecchia le stesse percentuali.

Nel quadro dello stesso progetto, le scuole hanno avuto l'opportunità di partecipare contestualmente al bando di concorso promosso dalla Provincia di Torino "A scuola camminando". Nella terza sezione del concorso - Premio "Patti per

¹⁴ Il TAPE rispetto al sistema della mobilità si pone come obiettivo di ridurre entro il 2020 gli spostamenti quotidiani effettuati con autoveicoli dal 69,22% al 49,19% aumentando di conseguenza l'utilizzo dei mezzi pubblici o di mezzi "lenti".

camminare”, si è premiato in particolare, oltre allo svolgimento dei percorsi casa-scuola a piedi o in bicicletta (attività basilare per la partecipazione al Concorso), lo sviluppo di progetti educativi e formativi rivolti agli allievi e agli adulti (insegnanti, genitori, cittadinanza), forme di collaborazione tra diversi soggetti e l’elaborazione di piani di mobilità sostenibile, tutte attività previste dal progetto “Mobilità Scolastica Sostenibile” offerto alle Scuole di Torino. Nell’edizione 2013-2014 hanno partecipato al concorso 32 scuole, di cui 7 per la prima volta. Circa 2.300 i bambini che in media hanno preso parte ad ognuna delle giornate del pedibus, il che ha permesso un risparmio di emissioni di CO₂ reale (considerando che un’auto in media emette 140 g/km) di 2,16 tonnellate¹⁵.

Attualmente sul territorio della città di Torino sono presenti 13 percorsi di lunghezza variabile, dai 0,035 ai 3,03 km, per un’estensione totale di circa 24 km.

I percorsi sono stati predisposti/verificati dal Servizio Mobilità dell’assessorato, il quale ha scelto, dal punto di vista della viabilità, i tracciati più idonei allo scopo, e si è occupato del posizionamento della relativa segnaletica.

La predisposizione dei tracciati è avvenuta a seguito di richieste da parte delle scuole o, in alcuni casi in passato, di un ufficio preposto presso l’Asl che si occupava della salute dei bimbi in età scolare¹⁶.

Fra gli istituti capofila che hanno attivato il servizio vi è la scuola Franca Mazzarello, dove il servizio è nato nel 2009 su iniziativa di alcuni genitori ed ha continuato pur tra mille difficoltà e con partecipazione altalenante fino ad oggi.

La circoscrizione di appartenenza ha inizialmente contribuito installando la segnaletica su strada per un totale di quattro percorsi casa-scuola.

In realtà, però, si è subito avviata una sola linea, negli anni successivi si è arrivati ad un massimo di tre linee con una minima regolarità, mentre tutte e quattro le linee hanno funzionato solo in occasione di alcune giornate particolari, organizzate in collaborazione con la scuola, legate soprattutto alla partecipazione al bando “A scuola camminando”; giornate nelle quali si sono attivate anche collaborazioni con la polizia municipale che ha accompagnato i bambini lungo i tragitti.

¹⁵ Per riferimenti si veda: Itinerari casa-scuola: le abitudini dei bambini fotografate da Smart School Mobility, *Eco dalle Città*, 11 giugno 2013 e Torino e provincia: i pedibus fanno risparmiare 2 tonnellate di CO₂. I vincitori di “A scuola camminando”, *Eco dalle Città*, 5 giugno 2013.

¹⁶ Assessore Viabilità e Trasporti del Comune di Torino.

Ogni anno il numero delle adesioni è risultato diverso; naturalmente, discorso diverso vale per gli eventi speciali che hanno raccolto la partecipazione anche di più di 200 bambini.

Nei primi due anni, su una sola linea, flotte di circa trenta bambini viaggiavano tutti i giorni della settimana da ottobre a giugno, con qualsiasi condizione climatica accompagnati da una decina di accompagnatori (tutti genitori o nonni) che si alternavano a rotazione.

Negli anni successivi il numero di bambini è invece costantemente diminuito¹⁷.

A **Palermo** il progetto è stato promosso e finanziato dal Comune. Già nell’ultima settimana del mese di maggio 2011, era stato sperimentato un pedibus realizzato dal dipartimento prevenzione dell’Asp di Palermo nell’ambito degli interventi del “Piano di prevenzione attiva del sovrappeso e dell’obesità”. Alla sperimentazione aveva aderito un istituto con una quindicina di studenti.

Nell’anno scolastico 2013/2014 è stato realizzato in via sperimentale presso due scuole che hanno visto l’adesione di 58 alunni, accompagnati tutti i giorni della settimana. Sono stati attivati 4 percorsi e lungo gli stessi è stata posizionata la cartellonistica dedicata con il logo dell’iniziativa disegnato dagli alunni. Durante il tragitto i bambini indossano cappellini identificativi con il logo del progetto, mentre i genitori indossano delle pettorine sempre con il logo. I tragitti sono stati definiti in collaborazione con la polizia municipale che ha previsto anche un incontro iniziale con gli accompagnatori. Dieci genitori, reclutati dal Comune di Palermo tramite bando pubblico, sono stati impiegati come accompagnatori. Tale bando prevedeva come requisito di partecipazione che i figli dei richiedenti frequentassero la scuola dove si attuava il progetto; la graduatoria finale ha tenuto conto della situazione familiare e occupazionale dei genitori e sono stati esclusi quei genitori i cui figli erano arrivati in ritardo a scuola più di una volta a settimana, avevano subito più di una sanzione disciplinare e presentavano un numero eccessivo di assenze. I vincitori del bando hanno ricevuto un compenso forfettario denominato “gettone di presenza”, in quanto non è stato corrisposto in caso di assenza o malattia. Dato che i progetti sono stati realizzati in zone a forte disagio socio-economico, l’iniziativa di reclutamento tramite bando del Comune di Palermo aveva come fine anche quello di attenuare la situazione di disagio e emarginazione di alcune famiglie¹⁸.

¹⁷ Comitato Genitori D.D. “Franca Mazzarello”.

¹⁸ Responsabile attività culturali per le scuole del Comune di Palermo.

Nella città di **Firenze**, il pedibus è stato usato come motore di interventi di riqualificazione dello spazio pubblico, per avviare un processo di riappropriazione dei luoghi della socialità (strade). L'Ufficio Tempi e Spazi del Comune di Firenze gestisce e finanzia il Progetto pedibus sul territorio comunale. Il servizio iniziato in ottobre 2006, e si è protratto fino al 2011; in seguito non vi è stata una richiesta sufficiente per erogare il servizio.

L'ultimo avviso di selezione per l'affidamento della gestione del servizio risale all'anno 2008/2009, e il valore dell'appalto era di euro 44.100 (oltre IVA). Nell'anno scolastico 2006/2007 e 2007/2008 sono state coinvolte 4 scuole elementari, nell'anno scolastico 2008/2009: 3 scuole con circa 80 iscritti¹⁹, mentre nel 2010-2011 gli iscritti erano circa una cinquantina.

A **Napoli** il progetto è stato denominato "pedibus, walk to school" e ha inaugurato la sua fase pilota nell'ottobre 2010; tale fase ha coinvolto tre istituti napoletani con 80 bambini e 9 accompagnatori. Dopo il successo della fase pilota, l'obiettivo per la fase operativa del progetto mira a estendere il pedibus alle 200 scuole elementari distribuite sull'intero territorio cittadino, coinvolgendo potenzialmente oltre 140 mila alunni²⁰.

Nel settembre 2011, per rendere possibile questo obiettivo, l'Assessorato all'Ambiente, l'Assessorato alla Pubblica Istruzione e l'Assessorato alla Mobilità urbana del Comune di Napoli in collaborazione con l'ANEA, Agenzia Napoletana Energia e Ambiente e le associazioni Legambiente e Marco Mascagna, hanno annunciato la costituzione di un albo di accompagnatori, che annovera il personale con requisiti idonei a svolgere il servizio di accompagnamento collettivo a piedi per gli studenti. L'istituzione dell'albo ufficiale degli accompagnatori del pedibus consentirà alle scuole interessate di poter attingere personale qualificato e opportunamente formato, in grado di fornire in maniera adeguata tale servizio. Le ultime notizie del progetto risalgono al marzo 2011, quando i rappresentanti degli enti promotori si sono incontrati per discutere sulle modalità di prosecuzione del servizio²¹.

Il pedibus a **Genova** è stato avviato dall'anno scolastico 2008-2009 grazie a una collaborazione tra il CEA del Comune di Genova e l'ASL3 Genovese a seguito di un finanziamento concesso dal Ministero della Salute-CCM (Centro per il controllo delle malattie). Con i fondi ottenuti è stato possibile orga-

nizzare iniziative ed eventi di comunicazione e formazione rivolti agli operatori e alla popolazione.

L'ASL3 Genovese, che comprende il Comune di Genova e molti altri Comuni più piccoli, è stata capofila del progetto in Liguria, e ha trovato la collaborazione delle scuole, delle famiglie, e di altre istituzioni (come l'Assessorato regionale all'ambiente, i centri educativi ambientali, la provincia) e con alcune associazioni di promozione sociale.

Nell'anno 2012/2013 il pedibus è stato attivato in nove scuole, con 27 percorsi (da un minimo di 1 ad un massimo di 4 per scuola); gli alunni partecipanti sono stati 433 (da un minimo di 20 ad un massimo di 76 per scuola) mentre il numero complessivo di accompagnatori è stato 125 (si sono alternati da un minimo di 2 accompagnatori ad un massimo di 35 per scuola).

La situazione nell'anno 2013/2014 è lievemente peggiorata; sono state coinvolte solo 8 scuole con 23 percorsi attivati (da un minimo di 1 ad un massimo di 5 per scuola); gli alunni partecipanti sono stati 313 (da un minimo di 10 ad un massimo di 65 per scuola) mentre il numero complessivo di accompagnatori è stato 117 (si sono alternati da un minimo di 2 accompagnatori ad un massimo di 35 per scuola). Inoltre lo scorso anno la Regione Liguria ha pubblicato un bando rivolto ai CEA per l'attivazione di nuove linee pedibus.

Il LabTer (CEA del Comune di Genova) ha partecipato e il 16 dicembre 2013 ha inaugurato quattro nuove linee presso la scuola primaria G. Carducci di Genova Sestri Ponente (compresa nelle otto scuole citate in precedenza). Tali nuovi percorsi hanno interessato giornalmente 45 bambini appartenenti a tutte le 15 classi della primaria, con un numero di accompagnatori (genitori) variabile tra i 15 e i 17. Al progetto, oltre al LabTer, hanno aderito e partecipato il Municipio VI Medio Levante e l'ASL 3, che nella scuola aveva già svolto la parte preliminare con insegnanti e genitori. Il progetto è stato finanziato con il coordinamento della Provincia di Genova²².

L'Assessorato alle Infrastrutture strategiche e Mobilità della **Regione Puglia** ha pubblicato, con determina n. 295/2011, il nuovo bando "Cicloattivi@Scuola 2012", attraverso il quale intende promuovere pratiche di mobilità sicura e sostenibile, a partire dal coinvolgimento dei bambini e dei ragazzi che frequentano le scuole della regione.

¹⁹ www.piedibus.it/

²⁰ www.napolicittasociale.it/

²¹ www.fuoricentroscompia.it/

²² ASL3 Genovese Dipartimento di Prevenzione, S.C. Igiene e Sanità Pubblica Responsabile della Struttura Semplice Epidemiologia e LabTer Green Point del Comune di Genova.

Il nuovo bando si colloca nell'ambito di "Crea-Attiva-Mente", il programma per la mobilità sicura e sostenibile della Regione Puglia e si prefigge di sostenere gli spostamenti a piedi o in bicicletta lungo il percorso casa-scuola. Questa iniziativa è in continuità con le precedenti sperimentazioni²³.

Nella città di **Bari** nell'anno scolastico 2012/2013 e 2013/2014, due scuole hanno aderito al progetto "iBraviPiedoni" che contempla informazione, formazione e laboratori sulla Mobilità Sicura e Sostenibile per piccoli e grandi²⁴.

Il progetto iBraviPiedoni prevede:

- almeno tre laboratori con i bambini che comprendono diverse fasi: informazione ed allineamento sul pedibus, ispezione percorsi, riordino dei materiali (foto e rilievi) per far prendere coscienza bambini ed adulti delle problematiche di avvio del pedibus;
- almeno due incontri con i genitori, per fornire informazioni generali e organizzare turni e percorsi;
- sperimentazione e avvio del pedibus;
- sopralluogo e installazione segnaletica stradale e realizzazione di tutti i materiali necessari (mappa, scheda turni, gadget, ecc.);
- avvio sperimentale o permanente del pedibus.

Nelle due scuole aderenti al progetto sono stati formati 200 bambini, di cui 40 hanno aderito al pedibus, attraverso l'ausilio di 15 genitori accompagnatori, su 8 percorsi attivati. Tale progetto è attivo anche in altri sei comuni della provincia di Bari, e in due comuni della provincia di Barletta.

BIKE TO SCHOOL

Nell'ultimo anno, in base ai risultati di un sondaggio effettuato fra 8.500 bambini in alcuni quartieri di Londra, la percentuale di bambini che si recano a scuola in bici è aumentata notevolmente; questo risultato è il frutto di un impegno preciso e strutturato da parte delle scuole e dell'associazione pro-ciclismo, i genitori, e naturalmente i bambini [Box. 5]. Questi risultati non possono che sottolineare l'importanza di tali iniziative, che si stanno diffondendo anche nel nostro paese, come i vari "Bike to School Days" (già illustrati nel par. 1.2) che hanno lo scopo di far andare periodicamente i bambini a scuola in

bicicletta, anche nelle città in cui è difficile farlo da soli.

A **Milano**, come a Roma, la sperimentazione è cominciata prima dell'evento nazionale ed è stata avviata nel mese di ottobre 2013 con diversi appuntamenti che hanno preso il nome di "massa marmocchi", dato che i genitori hanno accompagnato i bambini a scuola con l'ausilio degli attivisti della locale Critical Mass. Con il consolidamento dell'iniziativa, sono state coinvolte 21 scuole milanesi.

Nella città di **Napoli** l'evento è sostenuto dall'associazione SpaccaNapoli bike. Gli appuntamenti per la partenza della carovana a pedali non sono stati pensati per soddisfare un singolo istituto, bensì per quartiere e ne sono stati istituiti tre: scuole del Vomero, scuole del centro storico e scuole di Chiaia. Alla fine dell'anno scolastico, l'associazione SpaccaNapoli, al fine di coinvolgere maggiormente gli alunni, ha rilasciato un attestato di partecipazione.

A **Bologna**, invece, ha aderito una sola scuola e nonostante l'evento sia stato battezzato Cinnical Mass ("cinni" nome dialettale locale per bambini), l'iniziativa si è fermata, in base a quanto rilevato dagli organizzatori, poiché nelle scuole del centro storico il servizio è stato ritenuto superfluo dato che i bambini si recano già in gran numero a scuola a piedi o in bici, mentre nelle periferie la proposta non è riuscita a coinvolgere né genitori né tantomeno gli insegnanti e le scuole stesse.

Nella città di **Torino** il primo appuntamento è stato il 31 gennaio 2014 e, nonostante la neve, una trentina di bambini sono stati accompagnati dai genitori e da un piccolo gruppo di attivisti. L'iniziativa ha avuto successo ed è continuata con cadenza mensile.

A **Genova** il primo bike to school è stato organizzato il 28 marzo 2014 e anche se vi è stato il coinvolgimento di sole tre scuole, gli appuntamenti hanno avuto cadenza mensile; le adesioni non sono state molte, la carovana a pedali è stata infatti composta da 4-5 bambini e altrettanti genitori²⁵.

²³ Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia e Assessorato regionale alla mobilità Regione Puglia, Ufficio Reti per la mobilità sostenibile

²⁴ Il brand è di proprietà di Elaborazioni.org.

²⁵ Anemmuinbiciazena – pagina facebook

Nelle scuole del Regno Unito e in collaborazione con le autorità locali, dal 2006 una delle maggiori associazioni pro-ciclismo inglesi Sustrans organizza una serie di attività per promuovere l'uso della bici da parte dei bambini che si recano a scuola, attraverso il progetto, denominato "Bike It". A ogni scuola è assegnato un "Bike It officer", un volontario, il quale studia i percorsi più adatti per raggiungere la scuola in bici; insegna ai bambini le tecniche per muoversi con sicurezza in bici in un ambiente urbano; cerca in generale di far capire che andare in bici a scuola può essere divertente e sicuro. Sustrans impiega attualmente più di 140 persone che lavorano con circa 2.400 bambini nel Regno Unito. Dal 2012 al 2014, il progetto è stato finanziato dalla Public Health Agency.

Eco dalle Città: "Londra, raddoppiata la percentuale di bambini che vanno a scuola in bici", 8 gennaio 2014.

Fra le attività di promozione all'uso della bicicletta tra i più giovani, in particolare per gli spostamenti quotidiani anche casa-scuola, non possiamo non citare la manifestazione nazionale **Bimbibici**. Bimbibici ha come obiettivo quello di portare all'attenzione della collettività e delle istituzioni la necessità di creare zone accessibili per una maggiore vivibilità - e bellezza - dei centri urbani e per città sempre più a misura di ciclista, specie se si tratta di bambini. La Manifestazione ideata e promossa da FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta e patrocinata, tra gli altri, da Ministero dell'Ambiente, CONI, Confindustria-ANCMA e Euromobility, coinvolge dal 2000, ogni anno a maggio, migliaia di bambini, ragazzi e famiglie in una festosa pedalata per le vie cittadine. Negli anni la manifestazione ha raccolto un entusiasmo e una partecipazione sempre maggiori; dalle 37 città aderenti della prima edizione si è arrivati a un totale di 250 città e oltre 70.000 iscritti all'ultimo evento del 2013.

CARPPOOLING

"Carpooling@school. Aggiungi un posto in auto" è lo slogan del progetto di educazione ambientale, rivolto alle scuole primarie e secondarie inferiori del Comune di **Milano**. Il progetto, partito nel dicembre 2008 con durata prevista di 15 mesi, è stato realizzato da ACTL (Associazione per la Cultura e il Tempo Libero) in collaborazione con AIA, Muoversi e con il contributo di Fondazione Cariplo. L'iniziativa proposta da ACTL è finalizzata a spiegare il carpooling e sensibilizzare non solo le famiglie ma anche gli alunni, per formare una generazione di futuri genitori maggiormente consapevole e responsabile. A tal fine il progetto ha previsto:

- percorsi di formazione per i genitori, gli insegnanti, gli alunni e il personale scolastico sui temi dell'inquinamento atmosferico e acustico e della mobilità sostenibile;

- formazione sul mobility management rivolta a chi svolgerà all'interno della scuola il ruolo di mobility manager, figura che si occupa di organizzare concretamente il trasporto casa-scuola degli alunni, valutando la disponibilità delle famiglie, proponendo loro e organizzando forme di trasporto alternative all'uso individuale dell'auto privata;
- sperimentazione di un servizio alternativo di mobilità, attivato all'interno della scuola, che coinvolgerà attivamente le famiglie, gli alunni e il personale scolastico.

Inoltre, in collaborazione con il partner Muoversi, è stata messa a disposizione una piattaforma web, attraverso la quale è possibile individuare chi deve percorrere lo stesso tragitto, al fine di formare gli equipaggi. Fino al 2009, data a cui risalgono gli ultimi dati a disposizione, l'iniziativa ha coinvolto oltre 300 bambini del Centro Scolastico Faes Argonne e dell'Istituto Leone XIII che hanno partecipato ai percorsi di educazione²⁶.

Il servizio di carpooling nell'anno scolastico 2011/2012 a **Padova** era partito a titolo sperimentale in alcune scuole periferiche, e dall'anno 2013/2014 è stato esteso a tutto il territorio cittadino. In tutte le scuole primarie e secondarie del Comune di Padova è ora attivo con successo il servizio di carpooling gestito attraverso una piattaforma web la quale permette ai genitori di accordarsi per condividere i propri mezzi di trasporto per accompagnare i figli a scuola, suddividendo i relativi costi fra le famiglie aderenti²⁷. La stessa piattaforma web utilizzata nel padovano è attiva anche nei comuni di Vigonza e Pozzonovo (PD), di Carpi (MO) e di Silea (TV)²⁸.

²⁶ www.autoage.it/carpooling-a-scuola

²⁷ www.smartforcity.it

²⁸ Call for solution di FORUM PA: "Car pooling scolastico - Come affrontare al meglio il trasporto scolastico riducendo congestioni e sprechi", Utiliteam CO srl.

3. Considerazioni finali e proposte

In Italia, ad eccezione di poche realtà, le esperienze di mobilità scolastica sostenibile si realizzano solo grazie all'iniziativa e alla volontà di genitori, di singoli gruppi di cittadini e di associazioni che si impegnano nella tutela del diritto alla mobilità dei bambini. Spesso si pensa di dovere proteggere i bambini contro i maltrattamenti, gli abusi sessuali, lo sfruttamento economico. Appare logico proteggere l'integrità morale, psichica e fisica di un bambino, ma il suo diritto alla mobilità che pur contribuisce alla sua formazione e lo rende un futuro cittadino più responsabile e consapevole, è il più delle volte ignorato. La convenzione delle Nazioni Unite sui diritti del bambino, adottata nel 1989, è una prova tangibile del consenso su alcuni diritti fondamentali; purtroppo, il diritto alla mobilità non ne fa ancora parte.

Quello che emerge da un confronto tra esperienze in Italia e all'estero, è che nelle grandi città europee il pedibus e le altre iniziative simili sono inquadrati come strumento di sviluppo di ogni programma per la mobilità scolastica, importante sul piano comunicativo-educativo-culturale, ma che deve essere integrato da altre politiche di riduzione del traffico. Tale approccio richiede necessariamente il supporto se non il coinvolgimento dell'amministrazione e delle istituzioni cittadine per definire interventi collaterali (ampliare i marciapiedi, limitare la velocità e i parcheggi nelle aree scolastiche, migliorare la visibilità e la pulizia, eliminare gli ostacoli, moderare il traffico con la creazione di zone 30 o passaggi pedonali elevati).

In Italia si tratta spesso di iniziative di corto respiro, autogestite da associazioni, scuole e gruppi di volontari, prive quindi di un coordinamento centrale da parte di istituzioni ed amministrazioni che dia loro maggior forza; allo stesso tempo, i governi urbani sembrano non vedere che la soluzione al problema può venire soltanto da un forte, deciso privilegio accordato al trasporto pubblico.

Nonostante l'impegno da parte dei cittadini e il supporto di quelle amministrazioni che hanno saputo cogliere l'importanza di rivedere i modelli di mobilità, non solo degli adulti ma anche dei bambini, per contribuire a contenere gli effetti negativi di traffico e inquinamento, nella maggior parte delle grandi città italiane ed europee l'ambiente urbano continua a essere un luogo

importante per la loro formazione dei più piccoli ma inadatto alle loro esigenze.

Negli ultimi anni sempre più città hanno scelto di restituire aree ai propri abitanti ridefinendo gli spazi per il trasporto individuale in automobile; a Roma sforzi in tal senso sono stati fatti per preservare il patrimonio archeologico e culturale della città, e azioni che mirano a difendere il diritto alla mobilità dei bambini e a estendere le loro possibilità di vivere appieno l'ambiente urbano che li circonda, dovrebbero godere di maggiore considerazione.

Il servizio dello "scuolabus a piedi", ormai abbandonato dall'amministrazione capitolina, costituiva un esempio di come l'azione coordinata di cittadini e istituzioni può funzionare e contribuire a migliorare sia il benessere psico-fisico dei bambini e la loro mobilità, sia le condizioni di spostamento nei centri urbani con evidenti effetti positivi in termini di riduzione dell'inquinamento e del traffico veicolare.


Allora è importante chiedersi come possano essere riprese ed intensificate le iniziative di mobilità sostenibile e quale possa essere il ruolo dell'amministrazione comunale per favorire queste buone pratiche.

E' necessario in primo luogo riprendere le esperienze realizzate in passato e riproporle con maggior enfasi e migliori soluzioni, prendendo spunto dalle esperienze positive realizzate anche in altre città italiane ed europee.

A tal fine l'Agenzia fornisce di seguito una serie di spunti operativi nonché di interventi, già adottati con successo in altre realtà, la cui realizzazione è possibile in tempi brevi e con un impegno finanziario decisamente contenuto:

- garantire facile accesso al servizio e maggior sicurezza ai suoi utenti tramite la realizzazione d'interventi sullo spazio pubblico attorno alla scuola, come la predisposizione di arredo urbano, divieto di sosta per le auto e rastrelliere per biciclette, istituzione di zone pedonali a tempo nei pressi dei plessi scolastici, punti d'incontro anche a 3 o 400 metri dall'ingresso;
- agevolare il servizio apportando modifiche d'impatto marginale al trasporto pubblico e alla mobilità come lo spostamento di una fermata, degli orari, delle frequenze, l'impiego di autobus elettrici nei percorsi vicini alle scuole,

- l'istituzione di divieti di circolazione per autovetture, motocicli e ciclomotori negli orari di entrata e uscita dalle scuole fino all'orario d'inizio della giornata scolastica e al completo allontanamento dal plesso in chiusura;
- con riferimento agli interventi in tema di trasporto pubblico e mobilità, valutare la possibilità di prevedere il coinvolgimento più strutturato di Roma Servizi per la Mobilità s.r.l.;
 - richiedere l'intervento del corpo di polizia municipale ma anche di altri soggetti (insegnanti, operatori scolastici o volontari) per regolare il traffico negli orari di apertura e chiusura delle lezioni, ma anche con la funzione di scoraggiare comportamenti pericolosi e multare le auto in sosta vietata;
 - realizzare programmi di formazione all'educazione e alla sicurezza stradale, con il coinvolgimento degli scolari, ma anche del personale, dei genitori, dei residenti al fine di accrescere la propensione dei cittadini verso una mobilità multimodale e a basso impatto aperta all'innovazione tecnologica;
- valutare la possibilità di impiegare personale in mobilità già dipendente dell'amministrazione o delle società facenti parte del Gruppo Roma Capitale;
 - valutare la possibilità di richiedere un contributo finanziario alle famiglie dei bambini partecipanti al pedibus o servizi simili a copertura parziale del costo del materiale fornito ai singoli partecipanti e dei costi di erogazione del servizio stesso;
 - con riferimento agli aspetti assicurativi, valutare la possibilità di ampliare, per lo svolgimento del servizio in qualità di accompagnatori, al tragitto casa-scuola e ritorno, l'assicurazione già in essere che copre i bambini nei diversi plessi scolastici e prevedere la possibilità di estendere la copertura assicurativa agli accompagnatori sollevando da tale onere il soggetto che sarà incaricato dell'erogazione del servizio e contenendo quindi la spesa da parte dell'amministrazione.

 Via Cola di Rienzo 217 • 00192 Roma
Telefono 06.367071 Fax 06.36707212
www.agenzia.roma.it

*L'Agenzia per il controllo e la qualità dei servizi pubblici locali
di Roma Capitale è stata istituita dal Consiglio Comunale
con Deliberazione n. 39 del 14 marzo 2002,
successivamente modificata e integrata
con Deliberazione n. 212 del 22 ottobre 2007*

Agenzia