

CREVALCORE



verso la mobilità scolastica sostenibile

Linee guida

per un piano della mobilità scolastica sostenibile
nel Comune di Crevalcore






Il presente documento è una proposta che i promotori sottopongono al Comune di Crevalcore affinché sia migliorata e potenziata con il contributo di tutti. Le linee guida fanno tesoro delle indicazioni contenute nel documento “Proposte per la mobilità scolastica sostenibile post COVID 19”, documento che raccoglie le proposte operative per la mobilità scolastica in un periodo di emergenza sanitaria che ha messo a dura prova anche il mondo della scuola.

28 ottobre 2021





Indice:

- Introduzione
 - Richiami normativi *[europei, nazionali e regionali]*
 - Strategia ed organizzazione attività
 1. Gestire la mobilità scolastica sostenibile:
tavolo comunale per la mobilità scolastica sostenibile
 2. Analisi dei bisogni ed obiettivi
 3. Sviluppo delle pratiche di mobilità scolastica sostenibile a Crevalcore
 - 3.1 Scuola dell'infanzia
 - 3.2 Scuola primaria
 - 3.3 Scuola secondaria di primo grado
 - 3.4 Scuola secondaria di secondo grado
 - 3.5 Università
 4. Monitoraggio
- 

Introduzione

Crevalcore verso una mobilità scolastica sostenibile

Nel quadro più ampio della transizione ecologica si inserisce a pieno titolo il tema della mobilità sostenibile e, all'interno di questa, ricopre un ruolo particolare la *mobilità scolastica sostenibile* che non riguarda solamente la porzione ambientale, lo sviluppo delle connessioni delle città e la salute ma ha un'incidenza importante sugli aspetti educativi e l'acquisizione delle competenze delle giovani generazioni. Il percorso partecipativo avviato dal Comune di Crevalcore ha quindi inteso definire Linee Guida per un Piano della mobilità scolastica sostenibile che valorizzassero tutte queste componenti ma soprattutto con una lettura integrata, dalla scuola dell'infanzia all'università, per accompagnare tutta la fase di crescita e di formazione della coscienza ambientale e di cittadinanza.

Tutto ciò si è intrecciato con l'inaugurazione di un'importante infrastruttura ciclabile europea che attraversa il territorio di Crevalcore, l'EuroVelo 7.

Durante il percorso avviato nel gennaio 2021 e concluso ad ottobre sono stati organizzati tavoli tematici ed incontri tecnici che hanno visto la partecipazione di realtà territoriali ma anche rappresentanti delle principali istituzioni territoriali che a vario titolo si occupano del tema della mobilità scolastica sostenibile.

Il percorso partecipato è stato finanziato dal **Bando Partecipazione 2020**, in partnership con **l'Azienda USL di Bologna, Città Metropolitana di Bologna, Tper Spa, Istituto Comprensivo di Crevalcore, Istituto Superiore Archimede di San Giovanni in Persiceto, Istituto Superiore Malpighi di Crevalcore, FIAB Terred'acqua, Ass. nazionale Carabinieri in congedo.**

Richiami normativi [europei, nazionali e regionali]

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

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

Normativa Europea

Il riferimento più recente è la *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro*, la comunicazione della Commissione pubblicato nel dicembre 2020 che identifica fra gli obiettivi la sfida più importante che il settore dei trasporti si trova ad affrontare è quella di ridurre in modo significativo le sue emissioni e diventare più sostenibile ma anche modificare l'attuale mentalità fatta di piccoli cambiamenti in favore di una trasformazione radicale. Gli scenari alla base della strategia, comuni a quelli che sostengono il piano per l'obiettivo climatico 2030, dimostrano che, con il giusto livello di ambizione, la combinazione di misure politiche definite in questa strategia può portare a una riduzione del 90 % delle emissioni del settore dei trasporti entro il 2050.

https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5e601657-3b06-11eb-b27b-01aa75ed71a1.0005.02/DOC_1&format=PDF

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

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

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

- conferire agli studenti ed educatori le conoscenze, competenze e mentalità necessarie per vivere, lavorare e operare in un'ottica di sostenibilità ambientale
- indurre gli istituti di istruzione e formazione a integrare la sostenibilità nell'insegnamento e nell'apprendimento e in tutti gli aspetti delle loro attività
- integrare l'educazione alla sostenibilità ambientale in tutto il sistema di istruzione e formazione.

Normativa nazionale

È stato firmato il 4 agosto 2021 il decreto direttoriale congiunto MITE – MIMS – Ministero della Transizione Ecologica e Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, con cui sono state adottate le “Linee guida per la redazione e l’implementazione dei piani degli spostamenti casa-lavoro (PSCL)” in attuazione del Decreto del Ministro della transizione ecologica di concerto con il Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili n. 179 del 12 maggio 2021 pubblicato sulla

GU Serie Generale n.124 del 26 maggio 2021.

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

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

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

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

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

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

Normativa regionale

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

Si segnalano inoltre le Linee guida per la ciclabilità, redatte nel maggio 2019 dalla Regione Emilia Romagna. (file:///C:/Users/aless/AppData/Local/Temp/lineeguidaciclabilita_allegato1.pdf).

Si consideri inoltre:

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

Rimane sicuramente un riferimento utile il Piano metropolitano per la mobilità sostenibile di Bologna.

La mobilità scolastica sostenibile come processo di costruzione di comunità

Come anticipato, quando si parla di mobilità sostenibile riferendosi al contesto della scuola, che per quanto riguarda Crevalcore va dall'età della prima infanzia fino all'università, bisogna tenere conto di una serie di impatti e ricadute che non sono riconducibili esclusivamente all'ambito dei trasporti e dell'impatto ambientale ma che si inseriscono in un quadro più ampio di costruzione di comunità.

Infatti i processi che vengono attivati per l'organizzazione delle pratiche di mobilità scolastica sostenibile possono e probabilmente devono essere costruiti e valorizzati con un approccio di rete dove la comunità intera è, a vario titolo, coinvolta attivamente. È quindi la comunità che si fa carico di garantire e promuovere che i più giovani possano crescere ed esercitare il proprio diritto a muoversi in maniera sostenibile, sicura e sana.

La comunità è formata da tutte le componenti: Comune con i diversi uffici e settori, scuole, genitori, associazionismo ma anche i singoli cittadini che saranno chiamati, al minimo, a rispettare le regole della strada per tutelare la sicurezza degli utenti più fragili della strada.

Queste attività si configurano a tutti gli effetti come un processo di costruzione di comunità ed in questa chiave è opportuno che sia presentato alle diverse componenti coinvolte e alla cittadinanza intera. Questo permetterà di presentare le proposte di mobilità scolastica sostenibile in un quadro di collaborazione civica e non di mero servizio offerto dall'Amministrazione, anche perché in tal caso sarebbe insostenibile dal punto di vista delle risorse già nel breve periodo.

È quindi necessario riconoscere ed evidenziare l'importanza della mobilità scolastica sostenibile non solo per **l'impatto ambientale, ma soprattutto per quello educativo e sociale**. Educativo perché abitua le giovani generazioni a praticare, fin da piccoli, mezzi alternativi all'auto per i propri spostamenti. Sociale perché le modalità come i piedi e la bicicletta favoriscono le relazioni fra coetanei e sviluppano l'autonomia, elemento fondamentale per potersi muovere liberamente ed in sicurezza in città. **Costruire le condizioni per favorire la mobilità sostenibile**, ma anche perseguirle, **è fondamentale per la messa in pratica dello sviluppo sostenibile**. A questo si aggiunge l'esigenza di un **modo diverso di vivere gli spazi urbani e di muoversi**, che si è manifestata, in maniera particolarmente evidente, in questo periodo di emergenza sanitaria dovuta al Covid19, che ha costretto a praticare il distanziamento fisico, ma contestualmente ha posto l'attenzione sull'inquinamento dell'aria per le connessioni, già dimostrate, con la diffusione del virus.

Strategia ed organizzazione delle attività

La strategia è da intendersi come il processo di gestione mediante il quale l'Amministrazione identifica le progettualità di medio e lungo periodo nonché gli obiettivi, le risorse, l'organizzazione delle attività secondo condizioni di efficacia e efficienza. Il Piano dovrà quindi prevedere tutti questi aspetti e contestualmente dettagliare le modalità con cui si intende dargli applicazione.

1. Gestire la mobilità scolastica sostenibile: tavolo comunale per la mobilità scolastica sostenibile

Il nodo della gestione di questi processi che va dalla progettazione e promozione iniziale ed arriva alla realizzazione e manutenzione ha un carico organizzativo non banale, è quindi opportuno (richiamandosi a quanto esplicitato relativamente al processo di sviluppo di comunità) che si costruisca da subito un sistema che valorizzi le diverse competenze e ruoli. L'Amministrazione è opportuno che coordini i diversi uffici coinvolti con un gruppo di lavoro intersettoriale che si occuperà, tramite il coordinatore del GdL, anche di interfacciarsi con le altre componenti coinvolte: scuola, genitori, associazioni, ecc...

Sul fronte della scuola è invece opportuno sollecitare le Istituzioni Scolastiche del territorio a nominare il mobility manager scolastico come previsto dalla legge del 28 dicembre 2015, n. 221. Questa figura, come proposto anche dal gruppo di lavoro regionale della Rete INFEAS dell'Emilia-Romagna che si è occupato di questi temi, più che svolgere le classiche funzioni del mobility management (come previsto dalla norma), che richiederebbe competenze tecniche sulla gestione dei trasporti non facilmente reperibili fra il personale scolastico, dovrebbe invece occuparsi di fare da tramite fra l'Amministrazione e gli studenti e le loro famiglie ma anche di curare e sviluppare i percorsi educativi e di acquisizione delle competenze coerenti con il progetto della mobilità scolastica sostenibile.

Progressivamente in base alle diverse pratiche che verranno avviate sarà opportuno organizzare tavoli operativi che vedano anche la presenza dei genitori piuttosto che le associazioni e rappresentanti degli studenti in particolare quelli più grandi (secondaria di 2° grado e università). La co-progettazione e co-gestione dovrebbero essere posti alla base dello sviluppo di queste attività proprio per dare piena applicazione a quel processo di crescita di comunità di cui si è già parlato.

2. Analisi dei bisogni ed obiettivi

La definizione della strategia parte dalla conoscenza del contesto di intervento, che avviene attraverso un'accurata analisi delle infrastrutture territoriali nel quadro degli strumenti pianificatori comunali e metropolitani. Questa analisi si deve accompagnare ad una valutazione tecnica dei servizi già presenti sul territorio e sulle potenzialità di sviluppo in modo da verificarne l'adeguamento in base ai bisogni raccolti.

Gli obiettivi generali sono:

- Promuovere una mobilità scolastica urbana che sia inclusiva e sostenibile
- Promozione della mobilità dolce negli spostamenti casa-scuola e ritorno
- Ridurre i rischi e l'incidentalità per gli utenti vulnerabili della strada
- Avviare iniziative di mobilità scolastica sostenibile che siano a tutti gli effetti anche percorsi educativi e di crescita della comunità

È necessario quindi prevedere delle modalità di verifica dei bisogni della popolazione scolastica rispetto alla mobilità attraverso questionari annuali o incontri da aggiornare periodicamente per

arrivare alla definizione di obiettivi specifici da integrare a quelli generali.

3. Sviluppo delle pratiche di mobilità scolastica sostenibile a Crevalcore

Gli studenti dei diversi ordini scolastici, per una pluralità di motivazioni anche abbastanza ovvie, presentano esigenze e potenzialità molto differenziate. La visione complessiva della mobilità per questa fascia di popolazione non solo deve ragionare sulle modalità sostenibili da proporre per gli spostamenti ma anche di un percorso di acquisizione di autonomia che parte dalla scuola dell'infanzia ed arriva a pieno compimento all'università con un progressivo allargamento del raggio degli spostamenti.

In questo senso per ogni ordine scolastico sarà opportuno condividere degli obiettivi di crescita dell'autonomia attraverso pratiche di mobilità sostenibile.

3.1 Scuola dell'infanzia

Già da questi primi anni è possibile trasmettere concetti di sostenibilità ai bambini anche attraverso pratiche che possono essere riconosciute come "giuste ed abituali". È quindi importante verificare con i genitori come poter praticare la mobilità sostenibile negli spostamenti casa-scuola e ritorno in una logica di vivibilità urbana e di scoperta e fruizione degli spazi pubblici. In quest'ottica, ma questo chiaramente vale anche per le età successive, è importante sviluppare un ragionamento sulla mobilità che si allarghi anche alla qualità e fruibilità degli spazi pubblici lungo i percorsi principali degli spostamenti per andare e tornare da scuola.

Le opzioni sono quelle di promuovere la mobilità dolce a piedi e in bicicletta e di garantire in questo le condizioni di sicurezza. Si potranno organizzare momenti comuni con le famiglie proprio per praticare insieme la mobilità sostenibile, anche nel tempo libero. Dagli ultimi anni della scuola dell'infanzia si potrebbe introdurre anche la pratica del pedibus con gruppi limitati proprio per introdurli alle prime forme di autonomia controllata.

3.2 Scuola primaria

Questa è l'età del passaggio verso l'autonomia, è quindi opportuno organizzare proposte che facilitino questo processo chiaramente in un ambito di mobilità sostenibile. A questo proposito sono diverse le azioni già messe in atto dall'Amministrazione negli anni, che necessitano di essere rafforzate e valorizzate anche dal punto di vista della pratica collaborativa e di comunità. Si tratta del pedibus e delle strade scolastiche.

Pedibus

L'esperienza promossa in questi anni dall'Amministrazione richiede un consolidamento organizzativo avendo presentato particolari criticità dal punto di vista del reclutamento degli accompagnatori volontari. E' quindi necessario strutturare, con il pieno coinvolgimento della scuola e dei genitori, una pratica che superi il concetto di servizio offerto dal Comune e che diventi a tutti gli effetti un progetto di comunità in cui l'Amministrazione svolga un ruolo di coordinamento e facilitazione ma che operativamente possa trovare nelle diverse componenti territoriali la sua realizzazione. Oltre a curare la preziosa collaborazione delle associazioni già attive per garantire gli attraversamenti in sicurezza, è necessario verificare la possibilità di coinvolgere altre realtà associative o singoli volontari.

Risulta poi essenziale una cabina di regia che si occupi della manutenzione del pedibus per costruire una progressiva autonomia di gestione che però difficilmente potrà essere assoluta.

Strade scolastiche

Attualmente è una l'esperienza attiva, in questo caso potrebbe essere utile ragionare su modalità di utilizzo e di valorizzazione di questo spazio "riconquistato" con l'inserimento di attività di animazione ed educative, seppure limitate alla breve durata della sua applicazione. In questo potrebbero essere coinvolte realtà associative e società sportive del territorio che in questo potrebbero trovare una forma di promozione delle proprie attività.

Fra le attività che sarebbe opportuno ripristinare ed eventualmente rafforzare ci sono gli incontri di educazione stradale curati dalla Polizia Locale.

3.3 Scuola secondaria di I grado

Per questa fascia può essere praticata la piena autonomia e quindi in questo vanno assolutamente costruite le condizioni perché si possa realizzare.

Oltre alla mobilità a piedi che non potrà essere praticata con i pedibus, salvo esplicita richiesta delle famiglie, ma piuttosto promuovere o facilitare l'organizzazione di gruppi a cui potrà partecipare anche chi abita lontano dalla scuola, facendo in modo che, se devono essere accompagnati in auto per la distanza, le auto non arrivino in prossimità della scuola.

Anche in questo caso i principali percorsi potranno essere decorati e caratterizzati con azioni progettate e curate direttamente dagli studenti, famiglie e associazioni con il coordinamento dell'Amministrazione e della scuola in modo da re-impadronirsi degli spazi che così saranno più famigliari.

L'aspetto particolarmente evidenziato durante le attività risulta invece quello della promozione della mobilità ciclabile. In questo caso potrebbe essere utile rafforzare la collaborazione con associazioni del territorio come FIAB che potrebbe supportare l'organizzazione di bicibus oltre a curare laboratori di manutenzione della bicicletta direttamente a scuola.

Sarà inoltre necessario verificare la dotazione di spazi adeguati per il ricovero delle biciclette degli studenti oltre a verificare con la scuola la possibilità di organizzare le uscite scolastiche in bicicletta eventualmente dotandosi di biciclette per gli studenti che ne dovessero essere sprovvisti.

3.4 Scuola secondaria di II grado

In questo caso oltre all'Istituto "Malpighi" presente sul territorio di Crevalcore che quindi impatta dal punto di vista del flusso di studenti che arrivano dai territori limitrofi, in verità il flusso principale è quello che si dirige al di fuori del Comune di Crevalcore in particolare verso San Giovanni in Persiceto. In questo caso risulta fondamentale valorizzare l'eurovelo 7 che collega i due territori e che può rappresentare un'alternativa al trasporto pubblico (in particolare il treno) che comunque va valorizzato ed integrato alla mobilità ciclabile almeno negli spostamenti casa-stazione.

Su questo fronte è opportuno sviluppare un'adeguata azione informativa verso gli studenti e le famiglie ed organizzare, in collaborazione con le scuole coinvolte, iniziative ed escursioni in bicicletta lungo questi percorsi, come già sperimentato negli ultimi mesi.

In questo risulta fondamentale adeguare gli spazi per il ricovero delle biciclette a scuola

nonché altre facilitazioni da raccogliere dagli studenti oltre a verificare la possibilità di inserire lungo il percorso punti per l'aggiustaggio delle biciclette in caso di foratura o altri piccoli problemi.

3.5 Università

Seppure numericamente non così numerosa, la componente universitaria risulta comunque strategica per lo sviluppo della mobilità sostenibile dal momento che va a toccare anche fasce orarie e bisogni diversi rispetto a quelli scolastici.

Attualmente la maggioranza utilizzata il treno per lo spostamento verso Bologna anche se alcuni utilizzano l'auto per andare in stazione visto il forte rischio di furti. Sarebbe quindi opportuno verificare modalità per mettere in sicurezza gli spazi di ricovero.

L'alternativa dell'uso della bicicletta o attraverso l'eurovelo 7 o caricandola sul treno presenta una serie di criticità che ricadono al di fuori del territorio comunale ma che potrebbero essere oggetto di un confronto con i soggetti referenti da parte dell'Amministrazione. Le principali criticità sono i collegamenti dell'eurovelo 7 con le aree universitarie nel territorio di Bologna e la sicurezza dei ricoveri delle biciclette anche all'Università.

Nel caso dell'uso dell'auto sarebbe comunque utile proporre il car pooling, già praticato da chi già oggi sceglie questo mezzo, attraverso sistemi semplici di collegamento fra i ragazzi.

4. Monitoraggio

È necessario implementare un sistema di verifica delle azioni messe in campo con una valutazione anche semplificata dei risultati ottenuti e degli impatti a partire dalla riduzione delle emissioni di CO2 per arrivare ad una valutazione quali-quantitativa degli impatti sociali.

Da questo punto di vista potrebbe essere utile la collaborazione con altre realtà attive su questo fronte come la Rete RES dell'Emilia-Romagna costituita dai Centri di Educazione alla Sostenibilità.