



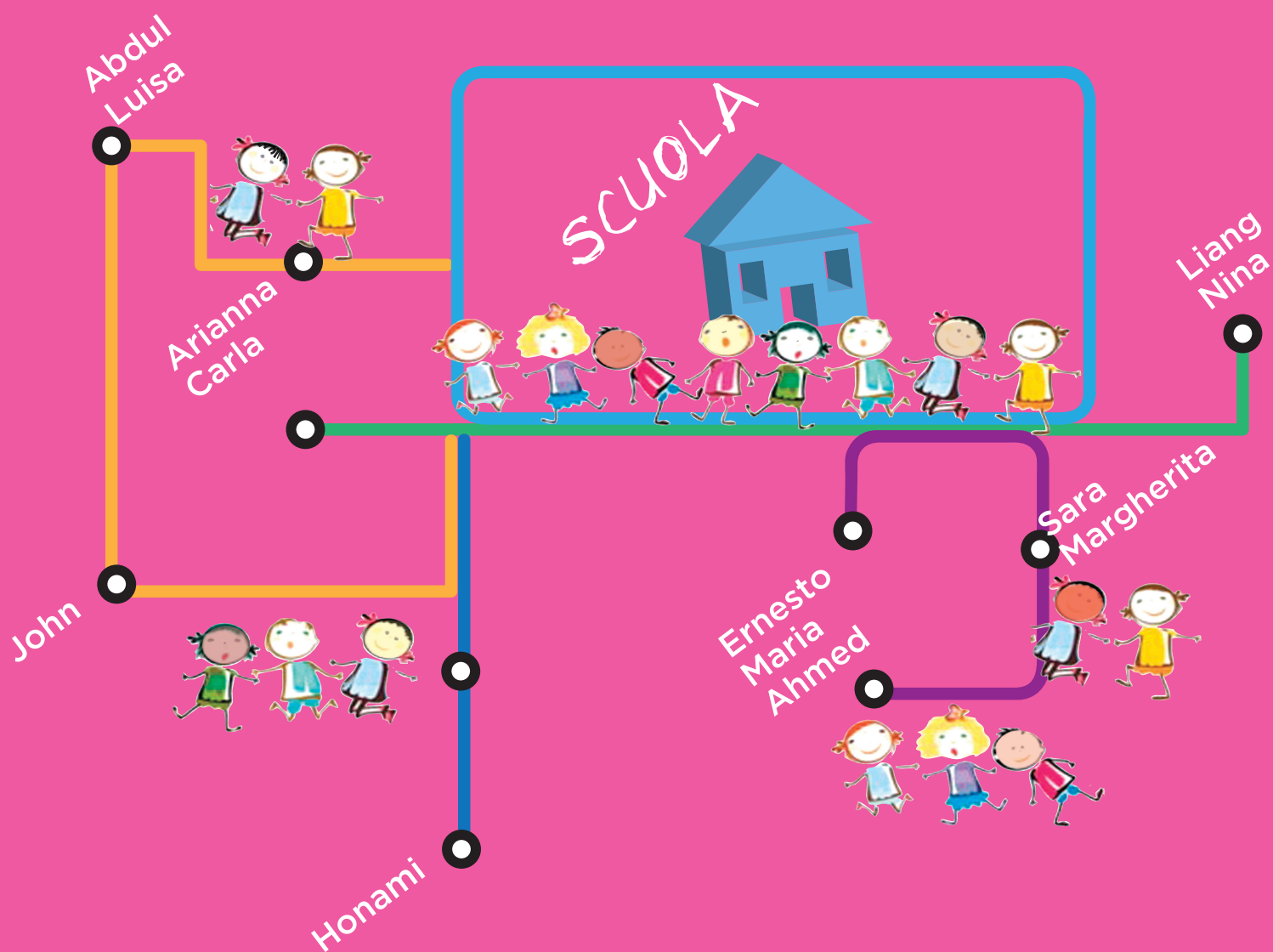
A PIEDI O IN BICI

CON LE AMICHE E CON GLI AMICI



**COME PROMUOVERE LA MOBILITÀ SCOLASTICA
CICLOPEDONALE NELLA SCUOLA PRIMARIA**

di Valter Baruzzi (Camina) e Alberto Arlotti (Regione Emilia-Romagna)





promuovere l'attività fisica per una vita in salute

**A PIEDI O IN BICI
CON LE AMICHE E CON GLI AMICI
COME PROMUOVERE LA MOBILITÀ SCOLASTICA
CICLOPEDONALE NELLA SCUOLA PRIMARIA**

di Valter Baruzzi (Camina) e Alberto Arlotti (Regione Emilia-Romagna)



Maggio 2014

Questo documento nasce nell'ambito del programma Azioni, programma che raccoglie una serie di progetti del Centro per la prevenzione e il Controllo delle Malattie (CCM, un'articolazione del Ministero della Salute) dedicati alla promozione della attività fisica. I progetti sono stati sviluppati dal 2007 ad oggi da un gruppo di Regioni (Piemonte, Veneto, Toscana, Marche, Campania, Puglia) coordinate dall'Emilia-Romagna, con la supervisione dell'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) e la partecipazione dell'Associazione Camina, del Dipartimento Scienze dell'Educazione dell'Università di Bologna e della agenzia di editoria scientifica Zadig. In ordine temporale i tre progetti sono:

- 2007-2010, "Promozione dell'attività fisica. Azioni per una vita in salute" (detto Azioni)
- 2010-2013, "Piano di Comunicazione ai decisori dei contenuti di salute di una vita attiva" (detto ComunicAzioni)
- 2011-2014, "Una Rete di Azioni per rendere operativa la Carta di Toronto" (detto Azioni per la Carta di Toronto).

Coordinamento editoriale **Eva Benelli**
Editing e cura dei testi **Margherita Martini**
Realizzazione grafica e copertina **Corinna Guercini**

© **Zadig editore**
via Arezzo 21 • 00161 Roma
Tel. 06 8175 644
email segreteria@zadig.it
www.zadig.it

Le immagini non originali contenute in questo volume sono di pubblico dominio e liberamente accessibili in rete. L'editore si impegna a cassarle in caso di contestazione da parte di eventuali aventi diritto.



I N D I C E

<u>pag 5</u>	INTRODUZIONE
<u>pag 15</u>	PREMESSA
<u>pag 19</u>	GUIDA ALLA LETTURA
<u>pag 20</u>	FASE PRELIMINARE
<u>pag 27</u>	FASE 1 - DIAGNOSI SOCIALE
<u>pag 32</u>	FASE 2 - DIAGNOSI EPIDEMIOLOGICA e
<u> </u>	FASE 3 - DIAGNOSI DEI COMPORTAMENTI E DELL'AMBIENTE
<u>pag 40</u>	FASE 4 - DIAGNOSI EDUCATIVA E ORGANIZZATIVA
<u>pag 54</u>	FASE 5 - DIAGNOSI AMMINISTRATIVA E POLITICA
<u>pag 65</u>	FASE 6 - IMPLEMENTAZIONE DELL'INTERVENTO
<u>pag 71</u>	FASE 7 - VALUTAZIONE DI PROCESSO
<u>pag 80</u>	FASE 8 - VALUTAZIONE DELL'IMPATTO
<u>pag 82</u>	FASE 9 - VALUTAZIONE DI RISULTATO (<i>HEALTH OUT-COME</i>)
<u>pag 85</u>	ALLEGATI





INTRODUZIONE

Per mantenere lo stato di buona salute le persone, i ragazzi in particolare, devono svolgere quotidianamente una certa quantità di attività fisica definita dall'Organizzazione Mondiale della Sanità¹. Ippocrate (VI secolo a.C.) affermava: «Se fossimo in grado di fornire a ciascuno la giusta dose di nutrimento ed esercizio fisico né in difetto né in eccesso avremmo trovato la strada per la salute». Il principio, dunque, è vecchio di qualche millennio. Ora, però, se ne conoscono le basi scientifiche, fin nei più piccoli particolari. L'attività fisica è indispensabile per sviluppare ossa e muscoli più forti, un metabolismo più efficiente, una psiche più equilibrata. L'attività fisica regolare aiuta nel controllo del peso, riduce il rischio di malattie cardiovascolari e metaboliche, diminuisce il rischio di alcuni tumori, migliora la salute mentale e l'umore, aumenta le probabilità di vivere a lungo.

Tuttavia lo sviluppo della moderna società post-industriale, incentrata sull'utilizzo dell'automobile e delle tantissime macchine che affrancano l'uomo dalla fatica, ha diffuso tra la popolazione le abitudini di vita più sedentarie. Tali abitudini sono sempre più frequenti, soprattutto nei ragazzi (l'84% dei bambini e il 67% degli adulti in Italia non aderisce alle raccomandazioni dell'OMS sulla attività fisica). La sedentarietà è un comportamento che agisce sulla fisiologia del corpo e della mente in modo vasto e profondo, producendo modificazioni sostanziali di tipo biochimico e morfologico che influenzano le vie metaboliche e generano mutamenti nell'anatomia stessa di organi e apparati. Queste modificazioni rendono l'attività fisica uno dei principali determinanti di salute e fanno della inattività fisica e della sedentarietà i più importanti fattori di rischio per lo sviluppo delle malattie cardiovascolari, dismetaboliche e neoplastiche, le principali cause di morte e disabilità oggi in Italia.

¹ Quantità minima di attività fisica raccomandata dall'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS):

- **bambini e ragazzi (5-17 anni):** almeno 60 minuti al giorno di attività moderata-vigorosa, includendo almeno 3 volte alla settimana esercizi per la forza che possono consistere in giochi di movimento o attività sportive
- **adulti (18-64 anni):** almeno 150 minuti alla settimana di attività moderata o 75 di attività vigorosa (o combinazioni equivalenti delle due) in sessioni di almeno 10 minuti per volta, con rafforzamento dei maggiori gruppi muscolari da svolgere almeno 2 volte alla settimana
- **anziani (dai 65 anni in poi):** le indicazioni sono le stesse degli adulti, con l'avvertenza di svolgere anche attività orientate all'equilibrio per prevenire le cadute. Chi fosse impossibilitato a seguire in pieno le raccomandazioni deve fare attività fisica almeno 3 volte alla settimana e adottare uno stile di vita attivo adeguato alle proprie condizioni.

Occorre tuttavia osservare che i comportamenti individuali e collettivi, anche nel caso delle abitudini sedentarie, non sono espressione della sola, libera volontà personale. Nell'orientare gli stili di vita, infatti, giocano un ruolo assai rilevante fattori che appartengono alla sfera individuale, come le conoscenze o le credenze, fattori che appartengono alla sfera ambientale, come i servizi e le risorse della città, e fattori che appartengono alla sfera relazionale, come il sostegno sociale e la condivisione da parte di amici e familiari. Dunque, è l'ambiente di vita, nel suo complesso, che orienta i comportamenti. Si spiega in questo modo perché mutare le abitudini sedentarie della popolazione sia un lavoro tanto complicato e difficile e come mai le innumerevoli iniziative in corso in ogni parte del mondo non abbiano ancora dato i risultati sperati.

Nel 2007 il Centro per la prevenzione e il Controllo delle Malattie (CCM), un'articolazione del Ministero della Salute, ha affidato uno speciale progetto alla Regione Emilia-Romagna (RER) per approfondire il tema nella specifica realtà italiana. Il progetto CCM-RER "Promozione della attività fisica - Azioni per una vita in salute" (di seguito denominato Azioni) si è proposto di sperimentare e individuare modi per contrastare le abitudini sedentarie della popolazione italiana.

Azioni ha avuto a sua disposizione una letteratura scientifica sufficientemente consolidata, relativa a un decennio di esperienze soprattutto nei Paesi del nord Europa e nei Paesi anglofoni, che testimonia quali tipi di interventi diano risultati e quali invece no.

La letteratura scientifica mostra anche come gli interventi di maggiore successo, in tutti i *setting* e in tutte le popolazioni target, siano quelli multi-componenti (che agiscono contemporaneamente a livello individuale, ambientale, e relazionale), adattati al contesto locale, che utilizzano le risorse esistenti di una comunità - come le scuole o i ritrovi per anziani - e che coinvolgono le figure interessate già nelle fasi di pianificazione e di realizzazione. In parole più povere, si può dire che è stato dimostrato come gli interventi di maggiore successo siano quelli progettati secondo una metodologia rigorosa, che si propongono azioni rivolte alla sfera individuale, ambientale e relazionale e condotti con la metodologia della *Progettazione partecipata*.

Azioni ha analizzato la banca dati Formez contenente gli interventi per la promozione dell'attività fisica censiti in Italia (dal gennaio 2008 ai primi mesi del 2009) e ha posto in evidenza come la gran parte di essi possieda elementi di debolezza in tre ambiti fondamentali:



- a. il modello di salute di riferimento e la metodologia di progettazione degli interventi
- b. gli strumenti di valutazione degli interventi
- c. gli strumenti e le tecniche per la conduzione degli interventi secondo la Progettazione partecipata.

Azioni ha sviluppato i suoi lavori anche per colmare queste lacune, mettendo in luce i principi su cui si basa oggi l'operato del Servizio Sanitario Nazionale (SSN) e scegliendo le metodologie e gli strumenti di riferimento per la promozione della attività fisica che sono parsi più adeguati alla storia del SSN e al contesto entro cui si muove.

Di seguito vengono esposti i concetti chiave e le scelte frutto dell'attività di Azioni.

a. Il modello di salute di riferimento e la metodologia di progettazione degli interventi

La Carta di Ottawa (OMS 1986) riafferma con forza il principio, che risale addirittura a Rudolf Virchow (1848) e alla sua contemporanea Florence Nightingale, secondo cui la salute è il risultato dell'azione di tutta la comunità: «Condizioni e risorse fondamentali della salute sono: la pace, un tetto, l'istruzione, il cibo, il reddito, un ecosistema stabile, la continuità delle risorse, la giustizia e l'equità sociale. Ogni progresso sul piano della salute deve essere necessariamente e saldamente ancorato a questi requisiti» (Carta di Ottawa). Ha quindi proposto come riferimento la "Teoria socio-ecologica della salute" secondo cui «le persone e le condizioni ambientali in cui esse vivono interagiscono con reciproci effetti le une sulle altre. Ciò significa che le persone influenzano il loro ambiente sociale e il loro ambiente fisico attraverso le loro opinioni e i loro comportamenti e che esse per converso sono influenzate [*anche negli aspetti di salute n.d.r.*] dal loro ambiente fisico e sociale» (Lawrence W. Green e Marshall Kreuter)².

Questa visione sta alla base degli atti di pianificazione in tema di prevenzione e promozione della salute che il Ministero e le Regioni hanno portato avanti nell'ultimo decennio.

La complessità degli interventi, che dovrebbero agire - si è detto - sia sull'ambiente sociale e fisico sia sulle opinioni e i comportamenti delle persone, richiede schemi metodologici capaci di orientare e sostenerne la pro-

² Green L, Kreuter M. (2005). *Health program planning: An educational and ecological approach*. 4th edition. New York, NY: McGrawhill.

gettazione e il monitoraggio. Azioni ha cercato un metodo di riferimento che fosse largamente utilizzato nel mondo, di grande consistenza scientifica, con una visione vicina all'approccio metodologico proprio degli operatori del SSN e che fosse in grado di arricchire le loro competenze in materia di Promozione della salute, offrendo una visione d'insieme per la progettazione e il controllo generale degli interventi di promozione.

La scelta è ricaduta sul metodo Precede-Proceed di Lawrence W. Green e di Marshall Kreuter, rispetto ad altri presi in considerazione (come l'Interactive Domain Model, IDM, of Best Practices in Health Promotion di Barbara Kahan e di Michael Goodstadt o come la metodologia Project Cycle Management, PCM, introdotta agli inizi degli anni Novanta dalla Commissione europea), perché:

- è stato applicato, sperimentato, studiato, in oltre 1000 studi pubblicati e adottato in migliaia di progetti non pubblicati
- è fondato su molteplici discipline: epidemiologia, scienze dell'educazione, scienze del comportamento, sociologia, ecc.
- fa bene emergere i fenomeni e le "leggi di natura" che condizionano i comportamenti di una comunità e dei suoi componenti
- coniuga l'approccio attento ai contesti con l'approccio rivolto alle persone
- pone non solo attenzione al contesto, ma lo valorizza e lo attiva trasformandolo in un fattore di successo (partecipazione e sostenibilità)
- aiuta a mantenere il controllo sugli aspetti generali dell'azione
- ha una valenza pedagogica per gli operatori del Servizio Sanitario che si affacciano al mondo della promozione della salute con poche conoscenze metodologiche in ambito di progettazione, in quanto - per esplicita intenzione di Lawrence W. Green - si sviluppa seguendo la linea metodologica di pensiero adottata nelle procedure diagnostico-terapeutiche della pratica clinica.

L'acrostico Precede-Proceed rende conto delle due macro-fasi, tra loro speculari, in cui si articola il modello di progettazione-valutazione.

- La prima macro-fase, *Precede (Predisposing Reinforcing Enabling Constructs and Ecological Diagnosis)*, è dedicata alla raccolta delle informazioni che porteranno, in tappe successive, alla individuazione dei determinanti predisponenti (sfera individuale), abilitanti (sfera ambientale) e rinforzanti (sfera relazionale) che riguardano i comportamenti a rischio. Tutto il percorso è caratterizzato dallo sforzo di coinvolgere la popolazione di riferimento nell'analisi e nella progettazione, con il duplice



scopo di migliorare la qualità della progettazione stessa e di porre più solide basi motivazionali al cambiamento.

- Tra le due macro-fasi, sta il momento della scelta dei determinanti su cui agire e della scelta degli interventi specifici da attuarsi per modificare i determinanti scelti, in ragione della loro fattibilità politica, economica, di risorse umane e di tempo.
- La seconda macro-fase Proceed (*Policy Regulatory Organizational Constructs in Educational and Environmental Development*) è dedicata alla organizzazione, realizzazione e valutazione degli interventi specifici di modifica dei determinanti scelti. Il modello consente la verifica dei risultati dell'intervento nel suo complesso, ma anche il controllo, per così dire interno, della sua corretta progettazione ed esecuzione.

b. Gli strumenti di valutazione degli interventi

La scelta di Precede-Proceed è motivata anche dal fatto che la prima macro-fase, diagnostica, e la seconda, esecutiva-valutativa, sono messe in relazione da indicatori, cercati e individuati insieme agli altri interlocutori coinvolti, utilizzati sia nell'una che nell'altra. Il metodo, quindi, richiede e abitua a pensare e progettare il sistema di valutazione contemporaneamente e in modo non scindibile da tutte le altre fasi dell'intervento nel suo complesso.

Questa impostazione offre le coordinate e gli strumenti concettuali utili per affrontare molti problemi di valutazione degli interventi di promozione della salute.

c. Gli strumenti e le tecniche per la conduzione degli interventi secondo la Progettazione partecipata

Questa metodologia prevede il coinvolgimento attivo delle persone cui l'intervento è rivolto, in tutte le sue fasi, dall'analisi dei bisogni, alla identificazione degli obiettivi fino al monitoraggio delle azioni e dei risultati. Al di là di ogni considerazione di carattere etico o culturale, è dimostrato che il coinvolgimento e la responsabilizzazione dei beneficiari assicura sempre i risultati migliori. In primo luogo perché li rende protagonisti del cambiamento, favorendo il loro impegno consapevole, e poi perché ogni processo partecipato si configura anche come un'occasione di apprendimento in cui si veicolano informazioni e si rafforzano gli strumenti culturali e le motivazioni delle persone coinvolte. È opportuno osservare, inoltre, che le persone coinvolte in un processo partecipato offrono più garanzie di mantenere nel tempo i comportamenti virtuosi acquisiti e c'è una buona probabilità che diverse di loro si trasformino in promotori del cambiamento nei loro contesti di vita, oltre l'orizzonte temporale dei progetti promossi.



PERCHÉ I BAMBINI E PERCHÉ LA MOBILITÀ SCOLASTICA

«I bambini sono particolarmente vulnerabili a numerose minacce ambientali, incluso un ambiente fisico contaminato e malsano. Questa suscettibilità aumentata deriva primariamente dai tratti biologici unici che caratterizzano i vari stadi dello sviluppo, dal concepimento all'adolescenza. Ma non è soltanto l'accrescimento biologico e lo sviluppo che portano a un impatto particolare delle minacce ambientali sui bambini: il feto, il neonato, il bambino e l'adolescente sono anche "particolari" per il fatto che una molteplicità di fattori sociali e psicosociali influenzano l'esposizione a tali minacce e i conseguenti effetti sulla salute».³

Si è detto nelle pagine precedenti che in Italia l'84% dei bambini non aderisce alle raccomandazioni dell'OMS sulla attività fisica. Ciò significa che l'84% dei bambini è esposto ai rischi per la salute derivanti dalla inattività fisica e dalla sedentarietà, elencati nelle pagine di apertura. Al contrario, «I bambini sani hanno ottime opportunità di godere in futuro di una vita salubre e produttiva; essi hanno diritto alla promozione e alla tutela della loro salute come cittadini del presente e non soltanto in vista del contributo che potrebbero dare alla società di domani».⁴ A chiosa di tutte le considerazioni sta poi il fatto che è ben dimostrato che le abitudini prese da bambini tendono a mantenersi per tutta la vita.

Per questi motivi, aumentare il livello dell'attività fisica quotidiana dei più giovani è una delle principali priorità per lo sviluppo della salute della popolazione negli anni futuri.

Il radicarsi degli stili di vita sedentari tra i giovani richiede, in primo luogo, un'azione nella scuola, la sede istituzionale che consente di coinvolgere la totalità, o quasi, della popolazione giovanile, con particolare riguardo alle componenti più svantaggiate che sarebbero altrimenti difficilmente raggiungibili. La quantità minima di attività fisica necessaria per mantenere un bambino in buona salute è considerevole. Tuttavia, percorsi a piedi o in bicicletta di 15-30 minuti per andare (e tornare) abitualmente a scuola, attività ricreative libere che impegnano quotidianamente e ripetutamente, e una maggiore offerta di attività curricolari possono coprire gran parte del bisogno di movimento dei giovani. Una quota di quest'ultimo sarà eseguita all'intensità

³ *La salute dei bambini e l'ambiente: una rassegna delle conoscenze*, WHO Regional Office for Europe 2002, traduzione italiana a cura di ARPAT, ISDE Firenze, 2003

⁴ Assemblea Generale delle Nazioni Unite, 1989; UNICEF, 1994



di sforzo richiesta dalle raccomandazioni dell'OMS e una quota no. Eppure, non deve essere sottovalutata l'attività fisica a intensità minore, per esempio il percorso casa-scuola a piedi, perché è molto importante per motivi psicologici, ripresi di seguito, e perché la comunità scientifica non ha dimostrato che l'attività fisica a bassa intensità non sia efficace per la salute. Il fatto è che non è ancora riuscita a dimostrare a livello epidemiologico che lo sia. Mentre molti fenomeni sperimentali di natura biochimica, fisiopatologica, ecc. – già ampiamente osservati – fanno pensare che non esista soglia al di sotto della quale l'attività fisica non abbia effetto. Di fatto, iniziano a comparire in letteratura scientifica studi che mostrano come la mobilità verso la scuola a piedi e in bicicletta produca effetti positivi sulla composizione corporea e sulla funzionalità cardiorespiratoria dei bambini.⁵

Gli interventi appena descritti mirano a reintrodurre l'attività fisica entro le azioni della vita quotidiana dei ragazzi, la cui giornata ruota tutta intorno ai tempi e agli impegni della scuola. A questo significato sostanziale si aggiungono altri contenuti. Per esempio, i percorsi casa-scuola sono rivolti anche ai genitori, spesso mossi da ansie e diffidenze verso il traffico e le persone sconosciute che li orientano a un abuso dell'automobile ritenuta più comoda e sicura. A corollario di ciò, vi è inoltre la sistematica sottovalutazione degli effetti di questa scelta sull'ambiente e la salute. Mentre non vi è sufficiente percezione delle conseguenze sul futuro di bambini e bambine che crescono senza l'indispensabile esperienza di essere stati pedoni e ciclisti nel traffico.

Uno dei maggiori ostacoli incontrati dai genitori nel convincere i figli a muoversi a piedi è la percezione distorta delle distanze, che sembrano ai bambini infinite da percorrere camminando, perché piene di noia. Fare conoscere ai bambini quanto sia divertente camminare con gli amici e in mezzo alla città che vive, piena di sorprese e di angoli da esplorare è una azione educativa importante e, in definitiva, un grande regalo che si fa loro. Dal punto di vista del metodo e della dimostrazione di efficacia degli interventi proposti, si rammenta che il documento dell'OMS, pubblicato nel 2009, intitolato *Interventions on diet and physical activity: what works – Summary report*⁶ (in breve What Works) classifica gli «interventi che mi-

⁵ David R Lubans, Colin A Boreham, Paul Kelly, Charlie E Foster, "The relationship between active travel to school and health-related fitness in children and adolescents: a systematic review". *International Journal of Behavioral Nutrition and Physical Activity* 2011, 8:5

⁶ <http://www.who.int/dietphysicalactivity/summary-report-09.pdf>



rano a ridurre il comportamento sedentario e ad aumentare la partecipazione nelle attività fisiche nelle scuole» tra quelli che hanno dato solide dimostrazioni di efficacia. Il documento indica anche le seguenti caratteristiche condivise degli interventi efficaci:

«Gli interventi multi-componenti che sono stati adattati al contesto locale sono risultati essere quelli di maggior successo in tutte le categorie usate in What Works. Quelli che sono appropriati dal punto di vista culturale e ambientale sono anche quelli che con più probabilità possono essere realizzati e mantenuti nel tempo. Inoltre, interventi che utilizzano le risorse sociali esistenti della comunità, come le scuole o i ritrovi settimanali degli anziani, riducono gli ostacoli alla realizzazione.

In tutti gli interventi di successo è implicita la partecipazione dall'inizio alla fine del processo degli stakeholder. Ascoltare e imparare da queste popolazioni target assicura che gli interventi rispondano ai loro bisogni».

Non deve essere trascurato, infine, l'impatto degli interventi proposti sulla comunità.

Il contrasto alla sedentarietà e la promozione dell'attività fisica dei bambini nella scuola primaria, in particolare il "percorso casa scuola", è un intervento classico molto coinvolgente: sono chiamate in gioco la scuola e il Comune, poi i bambini con la famiglia (genitori e nonni), l'associazionismo di volontariato, le associazioni dei commercianti e degli artigiani e tutti gli elementi che fanno parte della vita di un quartiere.

Le persone coinvolte nell'intervento comprendono molto bene i problemi, essendo stati tutti bambini ed essendo in molti casi genitori. Ciò rende più facile lo sviluppo dell'intervento stesso e la motivazione dei diversi attori sul tema della salute e sicurezza dei bambini.

Il "percorso casa scuola", con le sue caratteristiche di completezza, comprensibilità e alto contenuto motivazionale, si propone come intervento di primo approccio e coinvolgimento della comunità. Questa, in seguito, potrà essere più ricettiva rispetto ad altri interventi di comunità.

PERCHÉ LA SCELTA DI CAMINA

Azioni ha coinvolto Camina (acronimo di Città amiche dell'infanzia e dell'adolescenza), associazione di Comuni, Province e Regioni impegnata nella promozione dei diritti dell'infanzia, con particolare riguardo al rapporto fra città, bambini e adolescenti.



L'associazione ha un'esperienza decennale in progetti di promozione della partecipazione dei bambini alla vita delle loro comunità, concretizzatasi nella realizzazione di azioni e interventi complessi sviluppati con la metodologia della Progettazione partecipata.

Uno dei temi su cui Camina è particolarmente impegnata è la mobilità scolastica sostenibile, nel cui ambito promuove la ciclopeditività di bambini e ragazzi e il contrasto all'abuso dell'automobile.

Nel contesto di Azioni, Camina ha anche svolto lavoro di raccordo delle sue modalità di lavoro, selezionate empiricamente nel corso degli innumerevoli interventi eseguiti, con le sequenze e gli schemi proposti da Precede-Proceed. Le connessioni non si sono rivelate complicate perché la prassi di lavoro sul campo di Camina già aveva selezionato un modus operandi che, naturalmente, segue il filo logico del modello di riferimento. In tale rielaborazione degli interventi, tuttavia, l'esperienza maturata da Camina si è rivelata essenziale anche per mettere in luce, con accorgimenti opportuni, la parte qualitativa del lavoro nelle comunità che spesso non è trattata sui testi proprio perché è "ineffabile".

PERCHÉ UN ESEMPIO METODOLOGICO

Gustav Mahler, il celebre compositore e direttore d'orchestra, soleva dire che in uno spartito musicale l'autore ha scritto tutto, assolutamente tutto, eccetto l'essenziale.

Chi, muovendo dalla prospettiva degli interventi sanitari, si accosta al mondo della promozione della salute è meravigliato dalla diversità dell'azione rispetto alle consuete modalità di intervento in prevenzione del SSN. Sono nuovi gli obiettivi, le malattie croniche, nuovi i metodi di riferimento e gli strumenti dell'azione, appartenenti alle discipline sociologiche o psico-pedagogiche. Le reazioni a tanta distanza possono essere o l'immobilismo e la paralisi dovute alla sensazione di inadeguatezza provata di fronte a un mondo troppo diverso e troppo complesso. Oppure vi è il rischio della sottovalutazione del profondo significato, anche dal punto di vista operativo e delle responsabilità di risultato, di metodi e strumenti e il conseguente impegno in interventi che, alla luce della loro inefficacia, appaiono improntati ad attivismo dilettantistico. Entrambe le reazioni sono gravide di conseguenze negative, come si può immaginare.

Per questi motivi si è pensato di proporre alle persone che entrano nel mondo della promozione della salute uno strumento che riduca la distanza tra ciò che sarebbe ragionevole fare e ciò che si è concretamente capaci di fare. Lo strumento è il presente documento.



L'idea è di raccontare in modo semplice un esempio di intervento che approfondisce il rapporto fra teoria e prassi, alcuni possibili contenuti, una metodologia di progettazione corretta e un sistema di valutazione predisposto con il coinvolgimento dei destinatari intermedi e finali. Lo scopo è di condividere con il lettore una logica, un modo di vedere e di pensare che altrimenti richiederebbe ore e ore di lezioni teoriche.

Nella narrazione l'evolversi dell'intervento, secondo lo schema logico del modello Precede-Proceed, è affiancato da istruzioni sulla conduzione e manutenzione del Gruppo di progetto e sul coinvolgimento dei destinatari intermedi e finali dell'intervento stesso. Vengono, quindi, portate avanti parallelamente e in modo intrecciato la progettazione/esecuzione delle cose da farsi con la cura e motivazione all'azione delle persone che devono scegliere/fare quelle cose.

La narrazione è arricchita con suggerimenti soprattutto sul modo con cui relazionarsi con gli altri attori... un aspetto essenziale quasi mai detto.

L'ambizione di questo documento è di mettere in condizione i lettori di migliorare le loro competenze operative di promotori della salute e di sapere dove cercare ciò che ritengono necessario approfondire.

Sarebbe un grande risultato se consentisse a chi l'ha letto di affrontare agilmente le Griglie di progetto, molto tecniche, contenute nel documento "Percorso pilota di progettazione di buone pratiche" prodotto da Azioni, o anche di muoversi dentro le banche dati specialistiche orientandosi e capendo ciò che gli autori hanno dato per implicito o ciò che hanno lasciato tra le righe perché, appunto, ineffabile.

PREMESSA

La descrizione delle fasi di realizzazione del progetto, come già specificato nell'introduzione, si ispira al modello Precede-Proceed proposto da Green e Kreuter per gli interventi di promozione alla salute.

La proposta che vi accingete a leggere, a prima vista, potrà apparire complessa, più complessa del necessario, sebbene l'intenzione di chi scrive sia divulgativa e quindi nelle intenzioni improntata alla semplicità e alla chiarezza. Qualcuno potrebbe attribuirne la responsabilità al modello di riferimento scelto e chiedersi: «Perché dovrei seguire il modello di Green, quando posso realizzare progetti interessanti senza troppe complicazioni?». Ci pare perciò opportuno descrivere le ragioni di questa scelta metodologica. E lo facciamo ripensando a esperienze che abbiamo vissuto direttamente e che sappiamo essere abbastanza diffuse.

Capita talvolta di manifestare attenzione e interesse per progetti realizzati altrove, che “si presentano bene” e ci paiono adatti alla nostra realtà. Grande allora è la tentazione di importare quel “fare”, immaginando che abbia efficacia anche a casa nostra. Tuttavia, non sempre le cose funzionano secondo le attese. Come mai?

Possiamo immaginare i progetti come risposte a domande implicite o esplicite che un territorio pone, risposte a problemi che riguardano una determinata popolazione, un determinato ambiente.

Se realizziamo superficialmente un'azione progettuale, senza esserci accertati della sua pertinenza, coerenza e appropriatezza rispetto ai problemi che vogliamo affrontare, corriamo il rischio di perdere tempo e denaro.

Questo modo di operare può essere funzionale a chi si accontenta di “fare” e ha la necessità di raccontare che molte cose sono state fatte e si stanno facendo, disinteressandosi della necessità di dimostrare i risultati e il cambiamento.

Sarebbe come se, dovendo partire per un viaggio, entrassimo in stazione e cominciasimo a salire e a scendere dai treni senza accertarci della loro direzione e del loro orario di partenza. Un viaggio prima o poi lo faremmo senz'altro, ma dove ci porterebbe? Questo comportamento, così raccontato, ci pare evidentemente insensato, ma in realtà lo osserviamo quotidianamente adottato in altri contesti, senza che si manifesti alcun stupore. Talvolta anche nella promozione della salute. È un modo di procedere che non si sa dove porti realmente e quanto incida nella realtà che si ritiene di voler cambiare.

I progetti di successo, quando vengono raccontati e documentati, possono a prima vista apparire abbastanza semplici e ci pare di veder raggiunti im-



portanti risultati quasi con “naturalità”. Quando ciò accade possiamo essere certi che il lavoro che si osserva è stato preceduto da un’attenta e complessa preparazione. Tendiamo a vedere la punta dell’iceberg, ma dobbiamo saper immaginare che cosa ci sia sotto la superficie dell’acqua: un impegnativo lavoro di preparazione e di accompagnamento. Un lavoro che inevitabilmente è complesso, perché è orientato al risultato, al cambiamento.

Il modello Precede-Proceed si adatta a questo modo di procedere.

Precede-Proceed è un modo di pensare, un metodo di lavoro che non nega la complessità, né la enfatizza, ma aiuta ad affrontarla con sistematicità, consentendo di promuovere azioni efficaci. Possiamo considerare Precede-Proceed come una bussola che aiuta a venire a capo di situazioni complesse, un metodo che consente di monitorare e valutare il lavoro svolto. Poter valutare il lavoro svolto e documentarne l’efficacia, e quindi il buon uso delle risorse, ci pare fondamentale, proprio in tempi di crisi e di scarsità di risorse disponibili.

Per raccontare il modello Precede-Proceed ci siamo messi nei panni di un ipotetico operatore della salute che sceglie questo approccio per avviare un progetto di contrasto alla sedentarietà e, quindi, di promozione dell’attività fisica con bambini e bambine della scuola primaria.

Il testo, cammin facendo, spiega le ragioni delle scelte e le tappe dell’itinerario progettuale, dalla raccolta dei dati, che in avvio consente di capire il contesto e le sue problematicità, fino all’implementazione e alla valutazione del progetto.

La narrazione è strutturata nelle nove fasi proposte da Green e Kreuter, precedute da alcune **riflessioni preliminari** che suggeriscono di raccogliere e analizzare materiali e dati utili per farsi una prima idea della situazione locale in cui si intende intervenire e di avviare o consolidare le opportune relazioni di rete, necessarie per coinvolgere e responsabilizzare le comunità. Si raccomanda infine di costituire un Gruppo di progetto, espressione di collaborazioni interistituzionali e intersettoriali, che elaborerà un progetto condiviso di contrasto alla sedentarietà e di promozione dell’attività fisica.

Si entra poi nelle Fasi di Precede-Proceed.

Nella **prima fase** il Gruppo di progetto, facendo esplicitamente riferimento al modello Precede-Proceed, riesamina i dati disponibili, che consentono dapprima di delineare gli aspetti socio-culturali che caratterizzano il contesto, individuando i dati mancanti e i modi attraverso cui acquisirli.

La **seconda** e la **terza fase** sono dedicate alla diagnosi epidemiologica e alla diagnosi dei comportamenti e dell’ambiente.



La **quarta fase** è dedicata all'esame degli elementi raccolti nelle fasi precedenti e a una valutazione educativa e socio ecologica, cioè alla individuazione dei fattori che determinano il comportamento o il fenomeno osservato che si vuole contrastare. In questa fase si cominciano a ipotizzare scelte progettuali, predisponendo gli argomenti necessari a motivare e a orientare verso uno specifico intervento di promozione della salute.

Nella **quinta fase** si procede all'esame di tutti i dati raccolti: si pongono in relazione le evidenze proposte dalla letteratura con i dati nazionali e locali disponibili, si riesaminano gli scopi progettuali alla luce di quanto emerso, si stabiliscono priorità, si gerarchizzano i fattori su cui agire, in ragione della loro rilevanza, di quanto cioè incidano, nella realtà esaminata, a determinare il problema che si intende risolvere.

È questo il momento di fare un bilancio delle risorse e definire atti amministrativi coerenti, al fine di dare respiro operativo al progetto: si tiene quindi conto delle risorse disponibili, in termini finanziari, di competenze, di alleanze istituzionali e di politiche in atto, di capitale sociale presente nel contesto in cui si intende intervenire...

Si stabilisce infine come procedere definendo un "accordo d'intervento". In questa fase è anche opportuno chiedersi come far sì che i risultati del progetto, una volta raggiunti in virtù della ricchezza di azioni e del loro concentrarsi in un periodo e in un luogo definito, si mantengano nel tempo, anche quando si affievoliranno l'enfasi comunicativa e lo slancio operativo tipici delle progettazioni appassionanti, che hanno obiettivi eticamente rilevanti (ambiente, sicurezza, salute, qualità della vita, diritti dell'infanzia, ecc.).

Si giunge quindi all'implementazione del progetto, nella **sesta fase**, dove si esplicita chi fa che cosa, come e quando.

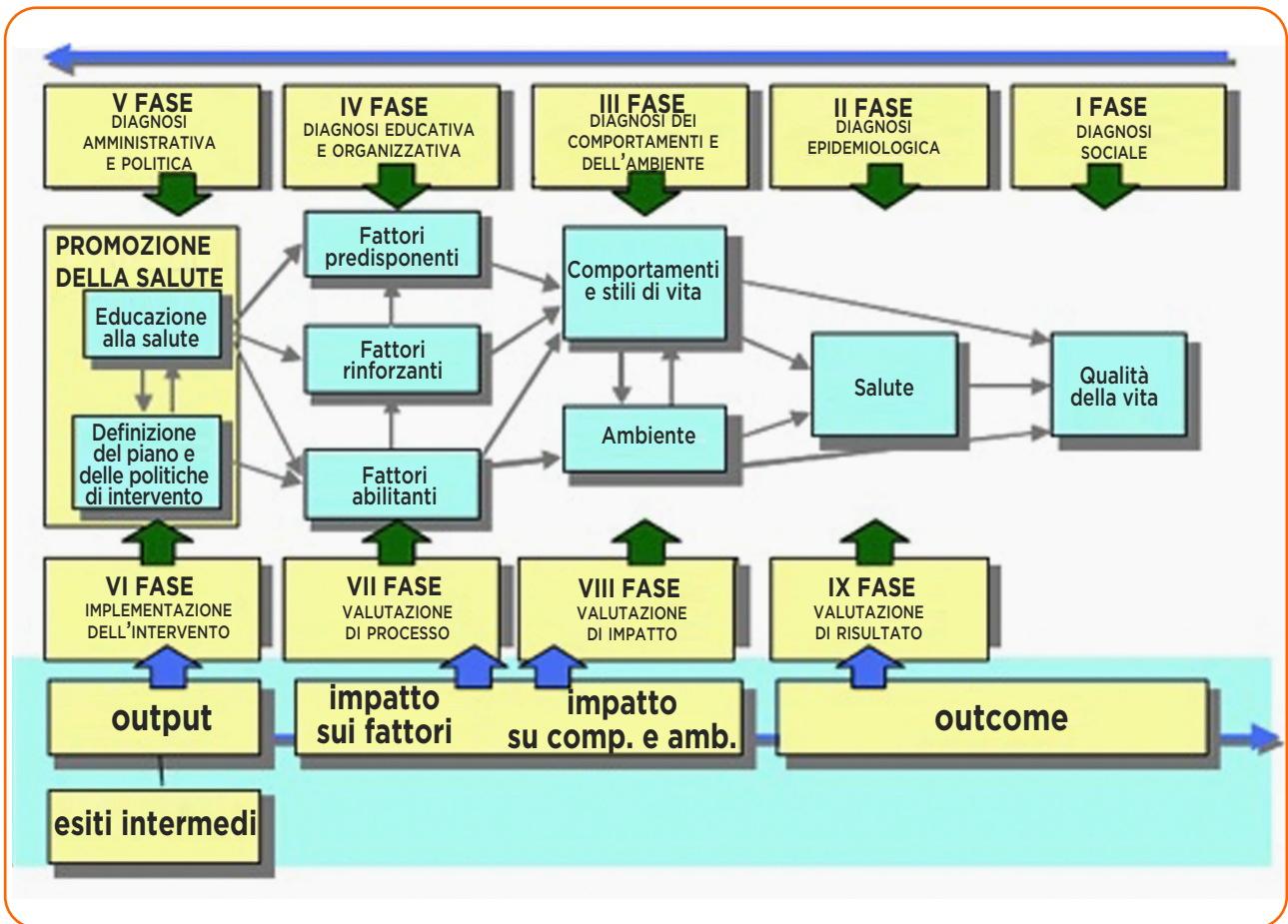
Si raccolgono ora i frutti del meticoloso lavoro svolto nelle fasi precedenti. Nella **settima e ottava fase** si individuano gli indicatori di processo e di impatto.

La **nona fase**, infine, è dedicata alla valutazione di *out-come*.

Mentre il testo dedica molto spazio alla descrizione delle prime cinque fasi che riteniamo fondanti, con più leggerezza si sono sviluppate le fasi finali che possono essere realizzate correttamente, solo se in precedenza si saranno create le premesse metodologiche e contenutistiche indispensabili. Occorre segnalare, infine, che il modello di Green e Kreutzer è uno schema che aiuta a dare sistematicità e organicità al pensiero, ma - sebbene abbiamo tentato di rinchiuderlo in una narrazione cronologica - va metabolizzato fino al punto di riuscire a comprendere che nell'operatività sono frequenti riferimenti e correlazioni fra le diverse fasi, che in alcuni momenti si sviluppano sincronicamente.



Schema del Modello Precede-Proceed



GUIDA ALLA LETTURA

Il testo racconta in successione le fasi del Progetto, seguendo il criterio temporale per ordinare gli stadi di lavoro che si succedono, ma talvolta si sovrappongono. Il testo segue anche diverse tracce riguardanti alcune sfere del lavoro e alcuni aspetti, di solito non esplicitati con chiarezza in altri scritti, che si ritengono determinanti per la buona riuscita del Progetto. Le varie tracce sono state evidenziate con una grafica particolare, di seguito indicata.

CONSIGLI METODOLOGICI

Si eviterà, come già evidenziato, di proporre un documento progettuale...

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

*Apriamo una parentesi sul significato che diamo ai termini **finalità** e...*

RIFERIMENTI AL GRUPPO DI PROGETTO

Nel caso il Gruppo sentisse il bisogno di una maggiore chiarezza...

IL COINVOLGIMENTO DEI DESTINATARI

Occorre quindi coinvolgere e rendere progressivamente protagonisti le...

Il testo è completato da una sezione finale in cui sono proposti una serie di **allegati** che riportano documenti tratti da esperienze realizzate, che possono essere di aiuto nella comprensione della proposta metodologica.



FASE PRELIMINARE

Dove si propongono alcune riflessioni preliminari e si suggerisce di raccogliere e analizzare materiali e dati che consentano di farsi una prima idea sulla situazione locale, in rapporto alla letteratura nazionale e internazionale e di avviare o consolidare relazioni di rete, al fine di coinvolgere e responsabilizzare la comunità.

Dovendo decidere di avviare un **progetto di contrasto alla sedentarietà e di promozione dell'attività fisica**, prima ancora di dichiarare le nostre intenzioni, dobbiamo:

1. Costruire un quadro abbastanza definito del problema di salute che intendiamo affrontare e dei suoi determinanti, per una prima lettura del contesto, sanitario e non, in cui si svilupperà il progetto e motivare le nostre intenzioni alla luce della letteratura nazionale e internazionale.

Se già non disponiamo di un documento del genere, è indispensabile predisporlo, per poter cominciare a dichiarare le nostre intenzioni all'interno del servizio in cui operiamo e all'esterno, con argomenti convincenti.

Per farlo sarà necessario raccogliere i dati disponibili (locali e non) in merito alla epidemiologia e agli stili di vita, per capire se nella realtà in cui operiamo ci sia un problema di sedentarietà e di condizioni correlate, che richieda di essere affrontato.

Consultare:

- *i siti delle sorveglianze di popolazione (per esempio: HBSC Italia, Passi, Passi d'Argento, OKKio alla Salute, ecc.)*
- *i siti dove sono disponibili dati epidemiologici (per esempio: <http://www.azioniperunavitainsalute.it/i-neri>, http://www.epicentro.iss.it/problemi/attivita_fisica/epidItalia.asp, ecc.)*
- *i siti ove sono disponibili profili di salute e quelli di comunità (per esempio: <http://sociale.regione.emilia-romagna.it/documentazione/pubblicazioni/piano-sociale-e-sanitario>, <http://sociale.regione.emilia-romagna.it>, <http://www.saluter.it/documentazione/piani-e-programmi/piano-regionale-della-prevenzione/profilo-rer-salute/view>)*

2. Comunicare, con argomenti efficaci, le nostre intenzioni all'interno dell'ASL, dialogando con i servizi interessati (ad esempio, sanità pubblica, medicina dello sport, promozione della salute...).



Se non vi è un mandato specifico “proveniente dall’alto”, per poter dedicare tempo e risorse a un progetto impegnativo, occorre avere il benessere dei dirigenti e la disponibilità di colleghi e collaboratori che fanno o faranno parte del gruppo di lavoro incaricato di collaborare alla realizzazione del “nostro” progetto di contrasto alla sedentarietà. Un progetto che in un primo momento è nella testa e nel cuore di una o due persone deve diventare patrimonio di un gruppo di lavoro interno al servizio in cui operiamo, ma non solo.

Prima di lanciare il progetto è necessario:

3. Ricercare nel territorio i possibili alleati, disposti a collaborare alla realizzazione di un’impresa fra le più difficili che ci siano: cambiare gli stili di vita di una parte della popolazione che, probabilmente, non ha intenzione di farlo e spesso non comprende facilmente perché dovrebbe farlo. Un’impresa che richiede quindi di chiamare a raccolta tutte le energie e le competenze che per qualche ragione, istituzionale o professionale, condividano, del tutto o in parte, le nostre motivazioni. È quindi necessario adoperarsi per creare condizioni che consentano la più ampia collaborazione, per poter cioè **lavorare in rete. Il primo passo consiste nel raccogliere informazioni sui vari settori dell’amministrazione comunale, per valutare quali abbiano responsabilità dirette o indirette in merito, sugli istituti scolastici, sulle associazioni e sugli eventuali gruppi di interesse impegnati nel territorio a contrastare la sedentarietà (o anche solo a promuovere per passione qualche genere di specifica attività fisica) o su ambiti che presentino qualche affinità o convergenza. Chi si occupa di sport con un approccio non competitivo, ad esempio, ma anche chi si occupa di ambiente, che può essere interessato a diffondere la mobilità ciclopedonale e a ridurre il numero delle auto in circolazione, così come i tecnici della mobilità urbana e la polizia municipale. Ciò vale anche per chi si occupa di diritti dell’infanzia, di educazione alla cittadinanza responsabile e alla sicurezza stradale, di autonomia degli anziani, di mobilità delle persone disabili ed è interessato ad arricchire il capitale sociale di un territorio. Sono solo alcuni esempi di ambiti con i quali potrebbe essere abbastanza semplice collaborare.**

Ogni realtà presenta peculiarità tutte sue e gli esempi appena fatti non esauriscono il panorama dei possibili alleati.

Valuteremo quali soggetti sia opportuno coinvolgere fin dall’avvio del progetto, per il ruolo e le funzioni che esercitano nella comunità e quali sarà opportuno coinvolgere strada facendo.



Consultare:

- *elenco degli assessorati dove siano specificati i settori di cui si occupano (informarsi presso l'ufficio informa-cittadino o presso la segreteria del sindaco)*
- *elenco degli istituti scolastici con i dati riguardanti dirigente, POF (Piano dell'offerta formativa), i progetti riguardanti mobilità sostenibile e salute e relativi docenti referenti*
- *elenco di associazioni e gruppi di interesse presenti nel territorio impegnati su tematiche pertinenti (informarsi presso l'informa-cittadino o presso i settori che si occupano di sport, cultura, politiche giovanili, attività sociali, ecc.).*

4. Precisare le nostre intenzioni in un documento informale. È opportuno che produciamo un documento che descriva con semplicità i termini del problema che vogliamo affrontare, per cominciare a dialogare con i potenziali interlocutori individuati. Questo documento deve segnalare una criticità, lanciare un allarme, proporre un esame della situazione, fornire qualche dato, ma non giungere a fare proposte strutturate né tanto meno a “dare la linea”.

Noi vogliamo avvicinare alla “nostra causa” molte persone, enti e associazioni e creare un contesto dove molti si sentano protagonisti responsabili di un progetto che nasca “mio” e desideriamo che progressivamente divenga “nostro”, allargandosi oltre l'istituzione in cui operiamo. È perciò opportuno che partiamo con un progetto aperto, evitando la tentazione di produrre un documento chiuso e ben definito fin nei dettagli, ai quali gli altri potrebbero solo aderire, senza fornire contributi e incontrando forse qualche difficoltà ad assumerlo come proprio.

5. Proporre un incontro con tutti gli interlocutori che ci interessa coinvolgere e l'istituzione di un gruppo di lavoro. Per farlo dovremo:

- a) **inviare il documento informale** con una lettera di presentazione ai potenziali partner istituzionali (Comune, scuola) individuati al punto 2, invitandoli a un incontro, facendo seguire la lettera o l'e-mail da una telefonata in cui si manifesti esplicitamente quanto sia importante la partecipazione del nostro interlocutore
- b) **l'incontro** si terrà avendo cura di dialogare con i partner, creando un clima che evidenzi il loro essere interlocutori alla pari.



CONSIGLI METODOLOGICI

Si eviterà, come già evidenziato, di proporre un documento progettuale strutturato, privilegiando invece momenti di riflessione comune per condividere la descrizione del problema e le criticità che presenta.

Andrà condivisa una finalità e si comincerà a ragionare sui possibili obiettivi comuni.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

*Apriamo una parentesi sul significato che diamo ai termini **finalità** e **obiettivi**.*

*La promozione della salute attraverso il cambiamento degli stili di vita della popolazione, affinché si diffonda l'abitudine quotidiana a effettuare la quantità di attività fisica necessaria a mantenersi in salute, può essere considerata una finalità. Una **finalità** è come una strada che noi intendiamo percorrere. In un certo senso può essere considerata una direzione di marcia, una prospettiva, una meta desiderabile la cui conquista non è però alla portata dei nostri strumenti di valutazione. Ma su questa strada noi possiamo camminare percorrendola passo dopo passo. Questi passi sono gli **obiettivi** che, per essere tali, debbono poter essere raggiunti e deve poter essere valutato il loro livello di realizzazione. Ridurre il numero delle auto usate per accompagnare i bambini a scuola in un determinato quartiere in un certo lasso di tempo, accrescere il numero degli studenti che vanno a scuola a piedi o in bici, accrescere il tempo quotidianamente dedicato all'attività fisica da un certa popolazione scolastica... Questi possiamo considerarli obiettivi valutabili, passi che possiamo controllare, tappe il cui compimento può essere monitorato e valutato in tempi ragionevolmente brevi.*

Occorre interrogarsi sui passi da compiere, su come divenire operativi e sui possibili risultati attesi, ipotizzando gli ostacoli e le difficoltà da fronteggiare e superare.

Sarà importante individuare anche gli aspetti che si ritengono, viceversa, favorevoli alla realizzazione del progetto.



Durante l'incontro dovrà emergere la proposta di costituire un gruppo di lavoro cui si affiderà il compito di elaborare il progetto di contrasto alla sedentarietà e di promozione dell'attività fisica. L'incontro si concluderà con l'accordo di rivedersi per la formalizzazione del gruppo di lavoro che potrebbe essere denominato Gruppo di progetto.

6. Avvio dei lavori del Gruppo di progetto

Il Gruppo di progetto comincia la sua attività con il secondo incontro.

D'ora in poi i componenti del Gruppo prenderanno decisioni condivise. Saranno necessari, ovviamente, le **dichiarazioni di intenti o i protocolli d'intesa e comunque andranno concordati i primi passaggi formali** che consentiranno alle istituzioni coinvolte di assumere le indispensabili decisioni amministrative sulla base di esplicite linee di indirizzo.

CONSIGLI METODOLOGICI

È indispensabile che i rappresentanti del Comune siano portatori di una dimensione amministrativa intersettoriale (scuola, mobilità, polizia locale, lavori pubblici, ambiente...) e i rappresentanti della scuola siano legittimati (se sono insegnanti) da dirigenti e colleghi e che il progetto entri a far parte del POF (Piano dell'offerta formativa), che rappresenta la carta d'identità dell'istituto scolastico.

CONSIGLI METODOLOGICI

Il pieno coinvolgimento del Comune non è scontato: non è detto infatti che la scelta di un assessore sia condivisa dagli altri o che tutti i settori di cui serve la collaborazione siano disponibili. Della scuola occorre dire che manifesta di solito una certa resistenza ad aprirsi a collaborazioni esterne, dovuta a molti fattori e, fra questi, il peso organizzativo e gestionale di progetti e progettini di cui la scuola si è fatta carico in questi anni: va posto un problema di priorità, facendo leva sull'emergenza rappresentata dalla promozione della salute e dal rapporto fra attività fisica e salute dell'infanzia, sulla funzione della scuola e sul ruolo di dirigenti e insegnanti, sul fatto che si chiede di mettere a disposizione competenze e



<<< CONSIGLI METODOLOGICI

attività curricolari già presenti e disponibili nella vita quotidiana della scuola e sull'interesse che la prospettiva di una collaborazione presenta.

Non dimentichiamo poi che i cambiamenti legislativi recenti hanno ridotto gli spazi dedicati un tempo a forme di collaborazione col territorio, accrescendo il sentimento di diffidenza degli insegnanti verso questo genere di proposte.

Il primo nucleo del Gruppo di progetto (ASL, Comune e scuole) riprenderà in esame le idee generali e le riflessioni preliminari per cominciare a immaginare le azioni che daranno sostanza al progetto, a chi saranno rivolte, chi le compirà, con quali strumenti e in quali tempi. In questo percorso si esploreranno i vari aspetti del progetto, che questa narrazione cerca di esplicitare, per consentire ai componenti di dividersi compiti e di assumersi impegni operativi.

RIFERIMENTI AL GRUPPO DI PROGETTO

*Nel caso il Gruppo sentisse il bisogno di una maggiore chiarezza concettuale prima di avventurarsi nelle fasi esecutive del Progetto, sarà possibile approfondire i **modelli teorici di riferimento**, che vanno intesi come strumenti per mettere ordine nei pensieri (finalità, obiettivi, risorse, criticità...), per dare metodo all'operatività e quindi strumenti al servizio del Gruppo di progetto e del progetto.*

*Anche **il tema dei linguaggi** settoriali va affrontato a questo punto del processo, senza enfasi, ma non rinunciando a precisare e a condividere i principali concetti di riferimento. Si dovrà riflettere sul significato di qualità della vita in relazione a salute e società.*

Andrà chiarito, sebbene sia ormai un concetto diffuso, che si sta parlando di qualità della vita e di salute (non di sanità) nel significato che l'OMS da decenni assegna a questo concetto, di presenza cioè di benessere e non solo di assenza di malattia.

Dovrà essere esplicitato, ma ciò si chiarirà meglio col procedere dei lavori, che ambiente, mobilità, educazione, diritti, dimensione socioculturale... sono ambiti correlati al tema salute.



◀◀ RIFERIMENTI AL GRUPPO DI PROGETTO

Si potrà eventualmente decidere di produrre un glossario di temi chiave che si svilupperà e implementerà nel corso delle fasi successive. Questo strumento, accompagnerà il lavoro e avrà poi una funzione importante sul piano comunicativo, quando si amplierà il Gruppo di progetto, aprendolo ai rappresentanti dei genitori, delle associazioni e di altri soggetti attivi nel territorio e quando si dialogherà direttamente con la popolazione.

Alcuni esempi di possibili temi chiave del progetto

- Ambiente urbano, mobilità e infanzia
- Attività fisica e salute
- Autonomia e diritti dell'infanzia
- Cortili scolastici e patologie da ambiente costruito
- Comunità, culture e stili di vita
- Educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale
- Inquinamento e mobilità
- Mobility management scolastico
- Moderazione del traffico e sicurezza
- Progettazione partecipata e cambiamento
- Pedibus, bicibus⁷ e altre soluzioni
- Qualità della vita e Vision zero
- (...)

⁷ Il pedibus e il bicibus, come il loro nome sintetizza, sono una sorta di autobus dove i passeggeri vanno a piedi o in bicicletta. L'autista è un adulto che li accompagna (a volte sono due) lungo un itinerario individuato con la collaborazione delle famiglie, che - come per gli autobus - ha un capolinea di partenza, delle fermate segnalate con apposite paline su cui sono scritti gli orari di passaggio di pedibus e bicibus, e un capolinea di arrivo.

Lungo il percorso "salgono" gli scolari che arricchiscono la carovana.

Il pedibus e il bicibus hanno un loro regolamento e rappresentano uno stimolo all'avvio della buona pratica di abbandonare l'auto per accompagnare a scuola i figli, in un clima di relativa sicurezza. In ogni caso rappresentano il tentativo di superare concretamente le preoccupazioni dei genitori verso i rischi della strada.

Dopo un anno o due, di solito, i bambini che frequentano un pedibus o un bicibus, avendo acquisito e dimostrando di possedere l'esperienza necessaria, continuano ad andare a scuola a piedi o in bici autonomamente.



FASE 1 – DIAGNOSI SOCIALE

Dove il Gruppo di progetto, facendo esplicitamente riferimento al modello Precede-Proceed, riesamina i dati disponibili, che consentono di delineare gli aspetti socio-culturali del contesto, individuando i dati mancanti e i modi attraverso cui acquisirli. Il Gruppo di progetto, superato il momento delle riflessioni generali, riprende un percorso di analisi condivisa del contesto utilizzando il modello Precede-Proceed come riferimento teorico.

CONSIGLI METODOLOGICI

Non si dovrà essere pedanti, pretendendo che tutti divengano esperti della metodologia che riteniamo indispensabile utilizzare, ma semplicemente proporre passo dopo passo, argomentandole, le attività che il modello presuppone.

Si tratta ora di riesaminare sinteticamente e integrare i dati raccolti nella Fase preliminare, che consentono di comprendere:

- quali siano le **caratteristiche socioculturali** dei destinatari
- se la sedentarietà e l'inattività fisica vengano percepite come un problema e come venga percepito dalla comunità il tema del rapporto fra salute e attività fisica*
- quale sia la distribuzione sociale del fenomeno* (si ottiene incrociando i dati socioculturali con i dati epidemiologici trattati nella Fase 2).

Esempi di profili di comunità coerenti con lo schema OMS/Città Sane si trovano in:

<http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/publications/1998/city-health-profiles-how-to-report-on-health-in-your-city>



Alcuni dati sono disponibili e si possono reperire nei documenti raccolti, altri no. Per quelli non disponibili, ad esempio i dati riguardanti gli argomenti contrassegnati con l'asterisco*, vengono elaborate domande specifiche⁸ da proporre alla popolazione target (bambini e ragazzi quali destinatari finali dell'intervento, genitori e insegnanti quali destinatari intermedi) tramite questionari e interviste che possono comprendere anche domande previste nelle fasi successive. La messa a punto delle domande da proporre può essere fatta insieme agli insegnanti e, nei modi opportuni, insieme anche agli alunni. Negli allegati C.a e C.b sono presentati esempi di questionari e tracce di interviste per alunni, genitori e insegnanti.

Anche se non strettamente necessario, sarebbe opportuno inquadrare con specifiche domande⁹ anche i punti di vista e le aspettative da cui partono i

⁸ Pensando a una popolazione di bambini e ragazzi (destinatari finali del progetto) le domande fatte loro con una intervista potrebbero riguardare, ad esempio, i seguenti aspetti:

- quali sono tre giochi che ti piacciono molto?
- e i giochi di movimento? (se non li ha nominati)
- dove abiti c'è un posto all'aperto dove bambini e bambine si possono incontrare per giocare?
- come ti piacerebbe venire a scuola?
- ...

Le domande fatte ai loro genitori (destinatari intermedi) con un questionario potrebbero riguardare per esempio i seguenti aspetti:

- lei è soddisfatto della vita che fa suo figlio?
- c'è qualcosa che, se fosse possibile, vorrebbe che cambiasse nella vita di suo figlio? Che cosa?
- ...

Le domande fatte ai loro insegnanti (destinatari intermedi) con un questionario potrebbero riguardare per esempio i seguenti aspetti:

- i programmi attuali della scuola primaria tengono conto del bisogno di movimento dei bambini?
- di solito uscite all'aperto nell'intervallo anche quando fuori fa freddo, ma non piove?
- ...

⁹ Le domande fatte ai gestori potrebbero riguardare per esempio i seguenti aspetti:

- cosa speri di realizzare con il lavoro per il progetto, oltre che aumentare l'attività fisica svolta dagli alunni?
- cosa speri di ottenere lavorando al progetto?
- hai un buon supporto dalla tua organizzazione di appartenenza?
- ...

Le domande fatte ai committenti potrebbero riguardare per esempio i seguenti aspetti:

- Quali sono gli obiettivi generali e specifici che la tua organizzazione si pone promuovendo il progetto, oltre che aumentare l'attività fisica degli alunni?
- ...



gestori del progetto (i componenti del Gruppo di progetto) e i **committenti** (i dirigenti della ASL e/o della scuola e/o del Comune che hanno deciso di impegnare le risorse nell'attività).

Nel sito: http://www.azioniperunavitainisalute.it/files/materiali/Reti/CI_Network.pdf è presente un documento che può ispirare questionari e interviste per documentare il punto di vista dei committenti e dei gestori.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

La raccolta dei dati locali con questionari e interviste verrà fatta per diverse ragioni:

- *l'analisi dei bisogni percepiti viene condotta nella popolazione target in modo semplice, per rendere le tematiche comprensibili, proporre una prima riflessione e, con ciò, facilitare la collaborazione alla realizzazione del progetto*
- *i bisogni percepiti dalla popolazione target costituiscono un elemento importante per indirizzare il progetto nella direzione che darà risultati*
- *il coinvolgimento della popolazione target nella progettazione e conduzione del progetto è uno degli elementi di successo, in quanto consente di accrescere le informazioni e sensibilizzare le persone, rendendole protagoniste di un percorso di cambiamento, che dovrà procedere e mantenersi oltre il tempo di realizzazione del progetto*
- *alcune domande dei questionari e delle interviste servono per raccogliere dati indicatori di progetto*
- *la raccolta accurata dei dati locali è indispensabile per una buona diagnosi e una buona diagnosi è il presupposto indispensabile per una corretta terapia.*



CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

La riflessione e puntualizzazione di ciò che i gestori e i committenti si attendono dal progetto permette di sviluppare il lavoro tenendo conto anche degli “altri” risultati attesi, oltre all’aumento dell’attività fisica svolta dagli alunni, quali potrebbero essere per esempio: lo sviluppo di una forte alleanza per la salute tra i principali attori del territorio, oppure il miglioramento delle competenze professionali nella promozione della salute o il risparmio sulle spese di trasporto con uno scuolabus degli alunni.

CONSIGLI METODOLOGICI

La valutazione

Il processo di valutazione del progetto non inizia dalla Fase 7, come la sua intestazione “Valutazione di processo” farebbe supporre, ma inizia con i primi atti del progetto e prosegue e lo accompagna in ogni sua fase (per approfondimenti vedi Fase 7).

*Il Gruppo di progetto, in Fase 1, è chiamato a scoprire gli aspetti socio-culturali del contesto di vita dei ragazzi che condizionano i loro comportamenti e sono in parte responsabili delle loro sensazioni di generico, inspiegabile benessere o malessere. Lo sforzo è tutto volto a catturare il nucleo centrale del problema proponendo le domande giuste per individuarlo e trovando gli indicatori capaci di descriverlo in modo esaustivo. Gli indicatori dovrebbero essere **misurabili** (dare indicazioni quantitative o, almeno, qualitative), **chiari** (avere lo stesso significato per tutti), **validi** (misurare ciò che viene richiesto loro di misurare), **verificabili e precisi** (utilizzare un’unità di misura affidabile) e **sensibili** (tenere conto di eventuali cambiamenti della situazione).*

Indicatori quantitativi e qualitativi specchio delle aspettative dei gestori dell’intervento e dei committenti potranno essere usati, al termine, per verificare quanto e come gli “altri” risultati attesi sono stati raggiunti.

Per mantenere il controllo delle attività previste nella fase è consigliabile servirsi di schemi riassuntivi delle attività programmate, dei tempi, delle responsabilità, ecc.



CONSIGLI METODOLOGICI***Le varie attività da realizzare in ogni fase di Precede-Proceed***

Avremo notato che il lavoro in queste prime battute prevede una parte dedicata alla progettazione e organizzazione della porzione di progetto prevista nella fase stessa, una parte dedicata alla sua esecuzione e un'altra alla valutazione. Tutte le fasi del metodo richiedono una simile ripartizione, anche se talvolta una parte risulta prevalente sulle altre.

FASE 2 - DIAGNOSI EPIDEMIOLOGICA e FASE 3 - DIAGNOSI DEI COMPORTAMENTI E DELL'AMBIENTE

Dove il Gruppo di progetto riesamina i dati disponibili che consentono di delineare gli aspetti epidemiologici del contesto, individuando i dati mancanti e i modi attraverso cui acquisirli, giungendo a definire le aree di criticità.

Esamina poi i dati relativi ai comportamenti e le condizioni ambientali collegati alla attività fisica degli alunni e alle “caratteristiche” della scuola.

Il Gruppo di progetto procede raccogliendo i documenti disponibili che consentano una **valutazione epidemiologica**, così come emergono dai dati specifici, che debbono fornire informazioni sulla distribuzione del fenomeno nel territorio e consentire di individuare eventuali aree di criticità: un territorio dove il problema si manifesta con un'intensità superiore alla media, una fascia d'età particolarmente colpita, ecc.

Il quadro generale epidemiologico si costruisce recuperando dati nei documenti disponibili:

- a) *Dati riguardanti l'Europa (vedi per esempio: HBSC Europa, OMS Europa, ecc.)*
- b) *Dati italiani e regionali (vedi per esempio i siti delle sorveglianze di popolazione come HBSC Italia, Passi, Passi d'Argento, OKKio alla Salute, ecc., o i siti dove sono disponibili dati epidemiologici come <http://www.azioniperunavitainsalute.it/i-numeri>, http://www.epicentro.iss.it/problemi/attivita_fisica/epidItalia.as)*
- c) *Il quadro locale*



d) *Dati antropometrici dei bambini ricavabili per esempio dai profili di salute e quelli di comunità forniti dalle ASL (vedi: <http://sociale.regione.emilia-romagna.it/documentazione/pubblicazioni/piano-sociale-e-sanitario>, <http://sociale.regione.emilia-romagna.it> [http://www.saluter.it/documentazione/piani-e-programmi/piano-regionale-della-prevenzione/profilo-rer-salute/viewProfili disalute/di comunità](http://www.saluter.it/documentazione/piani-e-programmi/piano-regionale-della-prevenzione/profilo-rer-salute/viewProfili_disalute/di_comunita)).*

Per i dati non disponibili (ad esempio i dati locali riguardanti il rischio percepito) vengono elaborate domande specifiche¹⁰ da proporre alla popolazione tramite questionari e interviste che possono comprendere anche domande previste nelle fasi precedenti e successive.

Agli allegati C.a e C.b sono presentati esempi di questionari e tracce di interviste per alunni, genitori e insegnanti.

Il Gruppo di progetto procede in modo simile per raccogliere gli elementi necessari alla valutazione dei comportamenti e delle condizioni ambientali, con particolare riguardo alla realtà locale.

Il quadro generale comportamentale e delle condizioni ambientali si costruisce recuperando dati nei documenti disponibili:

- a) *Dati riguardanti l'Europa (vedi per esempio: HBSC Europa, OMS Europa, ecc.)*
- b) *Dati italiani e regionali (vedi per esempio i siti delle sorveglianze di popolazione come HBSC Italia, Passi, Passi d'Argento, OKKio alla Salute, ecc., o i siti dove sono disponibili dati epidemiologici come <http://www.azioniperunavitainsalute.it/i-neri>, http://www.epi-centro.iss.it/problemi/attivita_fisica/epidItalia.asp*

¹⁰ Pensando a una popolazione di bambini e ragazzi le domande fatte ai loro genitori (destinatari intermedi) potrebbero riguardare, ad esempio, i seguenti aspetti:

- Direbbe che suo figlio fa una vita: sedentaria, moderatamente attiva, attiva, molto attiva?
- Pensa che il tipo di vita che svolge suo figlio possa influire sulla sua salute? Se sì, quanto?

c) *Il quadro locale Dati sui comportamenti dell'infanzia forniti dalle ASL (vedi per esempio profili di salute e quelli di comunità (vedi per esempio: <http://sociale.regione.emilia-romagna.it/documentazione/pubblicazioni/piano-sociale-e-sanitario>, <http://sociale.regione.emilia-romagna.it>, <http://www.saluter.it/documentazione/piani-e-programmi/piano-regionale-della-prevenzione/profilo-rer-salute/view> Profili di salute/ di comunità).*

Alcuni dati non sono disponibili, ad esempio:

d) *Dati locali sui comportamenti.*

e) *Dati locali che pongano in correlazione le caratteristiche del territorio e dell'ambiente urbano che impattano sulla salute (per esempio: distanze tra abitazioni e scuole, presenza di marciapiedi comodi e sicuri, traffico intenso, incroci pericolosi...).*

A tal fine vengono elaborate domande¹¹ specifiche da proporre alla popolazione tramite questionari e interviste che possono comprendere anche

¹¹. Pensando a una popolazione di bambini e ragazzi (destinatari finali del progetto) le domande fatte loro con un questionario potrebbero riguardare, ad esempio, i seguenti aspetti:

- di solito in che modo o con che mezzo vieni a scuola?
- frequenti regolarmente il cortile di casa o di amici o spazi esterni vicino a casa (strada piazza, ecc.)?
- ...

Le domande fatte ai loro genitori (destinatari intermedi del progetto) con un questionario potrebbero riguardare, ad esempio, i seguenti aspetti:

- Suo figlio gioca all'aperto con i compagni? Dove, per quanto tempo e altri approfondimenti.
- Per quanto tempo quotidianamente suo figlio svolge un'attività fisica (fra cui camminare, pedalare, giocare all'aperto con i compagni...)?
- Svolge un'attività sportiva? Approfondimenti relativi.
- Come raggiunge la scuola suo figlio? Come ritorna a casa?
- Come effettua gli altri spostamenti quotidiani?
- esiste uno spazio di verde pubblico vicino a casa?
- ...

Le domande fatte ai loro insegnanti (destinatari intermedi) con un questionario potrebbero riguardare per esempio i seguenti aspetti:

- quante ore fatte di attività motoria strutturata alla settimana?
- quanto i bambini possono muoversi in modo spontaneo nell'arco della giornata di scuola?
- il cortile della scuola è adatto a tale scopo?
- ...



domande previste nelle fasi precedenti e successive. Una messa a punto delle domande da proporre può essere fatta insieme agli insegnanti e, nei modi opportuni, insieme anche agli alunni. Agli allegati C.a e C.b sono presentati esempi di questionari e tracce di interviste per alunni, genitori e insegnanti.

Dalle valutazioni sociali, epidemiologiche e comportamentali debbono emergere conferme o differenze riguardanti le prime ipotesi espresse in **Fase preliminare**.

Il problema dei rapporti fra attività fisica e salute deve manifestarsi con chiarezza.

Il territorio scelto e la fascia d'età individuata per l'intervento debbono presentare criticità tali da suggerire l'appropriatezza dell'intervento di contrasto alla sedentarietà e di promozione dell'attività fisica.

È necessaria ora una riflessione per consentire di procedere nella descrizione del modello di intervento.

Per poter procedere nella “narrazione” del modello Precede-Proceed applicato a un caso, definiamo una scelta concreta: immaginiamo perciò che i dati raccolti mostrino (come con tutta probabilità faranno) una criticità riguardante l'infanzia, nella fascia d'età corrispondente alla scuola primaria.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

L'infanzia

Facciamo questo esempio tenendo conto che la letteratura scientifica dimostra quanto l'attività fisica quotidiana faccia bene a tutte le età, ma sia particolarmente importante per i bambini. Il movimento infatti è fondamentale per lo sviluppo fisico e psicologico: favorisce l'agilità, migliora la coordinazione, riduce il rischio di obesità e previene molte malattie e condizioni di rischio dell'età adulta (ipertensione, ipercolesterolemia, malattie cardiache, obesità, diabete, alcuni tumori). Educa anche a un buon controllo emotivo, migliora l'autostima, aumenta le capacità di socializzazione e di autonomia, è divertente; favorisce l'apprendimento e riduce l'ansia per la prestazione scolastica, favorisce la socializzazione, abitua al rispetto delle regole oltre a permettere di sperimentare appieno i vari stimoli sensoriali e di acquisire autonomia, orientamento e identificazione con l'ambiente in cui il bambino vive.



<<< CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Favorisce cioè un benessere completo.

Muoversi in bicicletta, giocare, camminare, correre devono perciò essere attività quotidiane per tutti i bambini, che migliorano così la conoscenza del proprio corpo e di se stessi, delle loro possibilità e dei loro limiti, ponendosi in relazione con l'ambiente e con i compagni.

L'interesse a occuparsi di infanzia, quindi, è correlato a due aspetti:

- *in primo luogo l'importanza di questa scelta dipende dal fatto che gli stili di vita acquisiti in età scolastica tendono a mantenersi per tutta la vita, mentre è più complesso promuovere cambiamenti di stili di vita in età successive*
- *in secondo luogo l'attenzione all'infanzia è motivata dalla consapevolezza che in Italia circa il 24% dei ragazzi tra i 6 e i 17 anni presenta un eccesso ponderale con un picco del 32% tra i bambini della terza elementare.*

Da questa prima scelta ipotetica certo, ma molto molto probabile, cioè di occuparci dell'infanzia nella fascia d'età corrispondente alla scuola primaria, deriva la consapevolezza che i genitori sono per il progetto interlocutori indispensabili, in quanto dispongono delle chiavi organizzative della famiglia e quindi delle possibilità di orientare l'attività fisica e la mobilità dei figli, considerando che l'esempio riguarda la fascia della scuola primaria. Possiamo supporre che in ogni realtà vi siano padri e madri consapevoli e competenti, che considerano l'autonomia dei figli un valore e sono orientati a promuovere il gioco all'aperto, una mobilità scolastica ciclopedonale e l'attività sportiva: costoro sono alleati indispensabili nell'opera di sensibilizzazione delle altre famiglie, che si avvarrà quindi anche di forme di comunicazione fra pari.



IL COINVOLGIMENTO DEI DESTINATARI

Per una strategia partecipativa

Occorre quindi coinvolgere e rendere progressivamente protagoniste le famiglie, consentendo loro di mettersi in gioco e di acquisire le informazioni utili a comprendere le criticità; di mettersi in discussione o di “fare resistenza”, accettando comunque di dialogare con gli altri attori del progetto; di fornire contributi e di percepire il senso della loro presenza.

Una strategia partecipativa che miri al successo (cioè che le cose accadano, che il cambiamento si verifichi) deve contattare e coinvolgere le persone cui l'intervento è rivolto in tutte le sue fasi, dall'analisi delle criticità alla identificazione degli obiettivi, dall'implementazione del progetto al monitoraggio delle azioni e alla valutazione dei risultati. Al di là di ogni considerazione di carattere etico o culturale, è dimostrato che il coinvolgimento e la responsabilizzazione dei beneficiari di un progetto assicurano sempre i risultati migliori. In primo luogo perché li rende protagonisti del cambiamento, favorendo il loro impegno consapevole, e poi perché ogni processo partecipato si configura anche come un'occasione di apprendimento in cui si veicolano informazioni e si rafforzano gli strumenti culturali e le motivazioni di chi è coinvolto. È opportuno osservare, inoltre, che le persone che sperimentano direttamente un processo partecipato offrono più garanzie di mantenere nel tempo i comportamenti virtuosi acquisiti e c'è una buona probabilità che diverse di loro si trasformino in promotrici del cambiamento nei propri contesti di vita, oltre l'orizzonte temporale dei progetti promossi.

Attraverso la collaborazione della scuola e delle famiglie si coinvolgeranno anche bambini e ragazzi che, essendo i beneficiari ultimi e principali del progetto, debbono essere posti in condizione di metter in gioco le loro competenze, la loro gioia di vivere, il loro desiderio di gioco, socialità, scoperta e “avventura”, divenendo protagonisti al pari dei loro genitori.

Il Gruppo di progetto, nel quale saranno già presenti i rappresentanti dei docenti, si porrà l'obiettivo, quindi, di invitare il prima possibile alcuni genitori a partecipare ai suoi lavori.

Contemporaneamente il Gruppo di progetto si preoccuperà di coinvolgere la comunità. Individuerà quei soggetti che, sia pure con motivazioni diverse, propongono attività fisica o sono interessati ad aspetti che sono correlati al movimento, alla sicurezza degli spazi, all'autonomia e all'educazione di



bambini e ragazzi. Soggetti (istituzionali e non) che si può supporre siano disponibili a collaborare alla realizzazione del progetto, perché interessati al variegato panorama degli aspetti che entrano in gioco.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Alcuni aspetti che potrebbero essere correlati direttamente o indirettamente al movimento, all'attività fisica e alla salute, indicando fra parentesi chi potrebbe essere interessato a promuovere questi aspetti:

- *strade più sicure, più ciclisti in movimento, accrescimento ulteriore della sicurezza (ad es. associazioni sportive e di promozione della bicicletta)*
- *conoscenza del territorio, bellezza e riscoperta della città e, camminando a piedi, delle strade (ad es. associazioni che promuovono la conoscenza della città e del territorio, la storia e l'archeologia)*
- *meno auto in circolazione più mobilità dolce, meno consumo energetico, meno inquinamento (ad es. associazioni ambientaliste)*
- *interventi infrastrutturali di moderazione del traffico (ad es. assessorati alla mobilità e ai lavori pubblici, pedoni e ciclisti in genere, associazioni di anziani, di persone con disabilità, di genitori)*
- *mobility management scolastico per una situazione più ordinata e sicura di fronte alle scuole (ad es. dirigenti scolastici, polizia municipale)*
- *educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale (ad es. scuola, famiglie, assessorato all'istruzione, polizia municipale)*
- *vita più attiva e sportiva (ad es. associazioni sportive)*
- *più attività, più gente e più controllo sociale nelle strade (ad es. associazioni di commercianti)*
- *più rispetto delle regole*
- *meno incidenti sulla strada*
- *un ambiente urbano più rispettoso delle esigenze umane*
- *più movimento e più mobilità ciclopedonale, più esperienza e più competenza, meno problemi di salute e meno incidenti di qualsiasi genere.*
- (...)

CONSIGLI METODOLOGICI

La valutazione

*In queste Fasi 2 e 3 il Gruppo di progetto individua gli aspetti epidemiologici collegati alla inattività fisica e alla sedentarietà, al rischio percepito dai genitori e mette in luce i comportamenti e le condizioni ambientali che favoriscono le abitudini sedentarie, soprattutto in sede locale. Ancora una volta l'impegno è tutto volto a cogliere la sostanza dei problemi, proponendo le domande giuste e trovando gli indicatori capaci di descriverli in modo esaustivo. Anche gli indicatori scelti per descrivere gli elementi significativi delle Fasi 2 e 3 dovrebbero essere **misurabili, validi, verificabili e precisi, sensibili**.*

L'impegno del Gruppo di progetto deve essere naturalmente centrato sul presente, cioè sulla diagnosi, avendo però consapevolezza che alcuni dei problemi identificati emergeranno, nel corso del progetto, in qualità di "questioni chiave" e gli indicatori utilizzati per descriverli saranno indicatori centrali delle Fasi di Valutazione 8 e 9. In particolare, gli indicatori della Fase 3, quelli che misurano i comportamenti, sono di solito tra gli indicatori più importanti nei progetti di promozione di stili di vita salutari. Nel corso dei progetti, con tutta probabilità, non sarà possibile osservare una variazione degli indicatori diretti di salute, studiati in Fase 2, e verranno quindi utilizzate le variazioni dei comportamenti come indicatori proxy (indicatori vicari) di risultato.

È opportuno che i gestori tengano un diario in cui registrare le opportunità e le difficoltà che hanno incontrato nel corso dei lavori di questa fase.

Per mantenere il controllo delle attività previste nella fase è consigliabile servirsi di schemi riassuntivi delle attività programmate, dei tempi, delle responsabilità, ecc.

FASE 4 - DIAGNOSI EDUCATIVA E ORGANIZZATIVA

Dove si completa la fase di diagnosi in base ai dati raccolti nelle fasi precedenti e si effettua una valutazione educativa e socio-ecologica, necessaria a ipotizzare scelte progettuali specifiche.

Il Gruppo di progetto si appresta a questo punto a individuare quali siano i motivi che inducono i bambini ai comportamenti responsabili del problema di salute (inattività fisica e sedentarietà, nel nostro caso). Effettua cioè una **valutazione educativa e socio-ecologica**, predisponendo gli argomenti necessari a orientare verso uno specifico intervento di promozione della salute.

Le fasi seguenti debbono rafforzare le ragioni di un'ipotetica scelta o contrastarle, orientando il gruppo verso le alternative possibili.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

*I **fattori** in grado di condizionare l'esercizio dell'attività fisica di bambini e ragazzi e, quindi, di favorire od ostacolare un cambiamento di comportamento verso una maggiore quantità di tempo quotidianamente dedicato ad attività che implicano movimento, possono essere raggruppati in tre distinte tipologie, secondo la loro natura: predisponenti, abilitanti e rinforzanti (Fattori PAR).*

Predisponenti

Sono elementi appartenenti alla sfera individuale che forniscono le ragioni e le motivazioni per un determinato comportamento e precedono i possibili cambiamenti: competenze (conoscenze e abilità personali), atteggiamenti, percezioni, credenze, valori, preferenze personali, disposizione al cambiamento.



<<< CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI**Abilitanti**

Sono elementi appartenenti alla sfera ambientale che facilitano la realizzazione di certe azioni; possono influenzare il comportamento direttamente o indirettamente, precedono i cambiamenti del comportamento e dell'ambiente: orientamento delle politiche pubbliche e conseguenti azioni per la salute da parte dei governi (dal nazionale al locale), leggi e programmi, individuazione priorità, servizi, infrastrutture, disponibilità di risorse per la salute, accessibilità alle risorse per la salute, competenze di decisori correlate alla promozione della salute.

Appartiene a questo ambito anche la dimensione organizzativa, che può condizionare i comportamenti: aspetti gestionali, manageriali, operativi (professionalità e competenze di dirigenti e operatori, regole di funzionamento, procedure), aspetti sociali e relazionali interni all'organizzazione in cui si interviene (comune, scuola, comunità, ecc.).

Rinforzanti

Sono elementi appartenenti alla sfera relazionale, successivi al cambiamento di comportamento, che creano un clima di comunità e che forniscono continuamente nel tempo ricompense o incentivi per sostenere il comportamento positivo: sostegno sociale, influenza dei pari, dei genitori, della scuola, dei leader di comunità, degli operatori della salute, dei decisori pubblici.

Il rinforzo dei comportamenti virtuosi produce stili di vita che a loro volta influenzano l'ambiente circostante (ad esempio: più ciclopedonalità casa-scuola, meno auto, ambiente urbano più vivibile e sicuro), i rinforzi sociali e le immagini create dai media contribuiscono a definire le norme di comportamento che si trasmettono di anno in anno nella scuola e nel quartiere, creando una cultura che modella le istituzioni, che a loro volta si organizzano per soddisfare le attese di cambiamento.

È importante esplorare il livello dei fattori appartenenti a tutte le tre tipologie, stabilire gerarchie nell'ambito di ogni tipologia e priorità di intervento. Per cominciare ci si può ispirare alla letteratura scientifica, che ha identificato le tipologie di fattori in grado di facilitare od ostacolare l'attività fisica dei bambini.

FATTORI PREDISPONENTI

- Livello delle conoscenze riguardanti il rapporto tra attività fisica e salute e l'interazione tra alimentazione e attività fisica
- capacità di gestione del tempo libero
- livello di fiducia nelle proprie potenzialità di praticare attività fisica
- temperamento del soggetto (chiuso, aperto, ecc.)
- modalità nel perseguire i propri scopi (impazienza, tenacia).

FATTORI ABILITANTI

- Disponibilità o meno di videogiochi e simili a casa propria
- disponibilità o carenza di spazi adeguati per attività fisica: aree verdi attrezzate, loro livello di accessibilità, costo delle strutture private...
- opportunità favorevoli l'attività fisica (es. percorsi sicuri, parchi giochi, palestre, ecc.) offerte da enti pubblici, associazioni varie, sia all'interno della scuola che all'esterno.

FATTORI RINFORZANTI

- Livello di attività fisica praticata dai genitori
- tempo a disposizione dei genitori da dedicare ai figli (gioco, passeggiate, attività fisica, ecc.)
- livello di influenza dei genitori sulle scelte positive di salute dei figli
- livello di influenza del gruppo dei pari sugli stili di vita
- livello di adesione da parte degli insegnanti ai programmi previsti per l'attività motoria nella scuola primaria
- atteggiamento dei genitori verso le mode di consumo (computer, videogiochi, ecc.).



IL MOMENTO DELLE SCELTE

Abbiamo ipotizzato che l'età con maggiori criticità, per la quale si ritiene necessario intervenire, sia la fascia corrispondente alla scuola primaria. Immaginiamo ora che l'analisi delle relazioni e delle risorse disponibili, in rapporto ai nostri obiettivi di cambiamento, ci orienti a ritenere la scuola ambito privilegiato dell'intervento: in primo luogo perché ci consente di incontrare tutti i bambini di un dato territorio e di una età stabilita e poi per l'autorevolezza che essa ricopre nelle relazione che intrattiene con i bambini e le loro famiglie.

A questo punto sono almeno tre le principali ipotesi di intervento, in base ai bisogni e agli orientamenti emersi nel corso dell'indagine conoscitiva svolta nelle precedenti Fasi 1, 2 e 3.

Potremmo decidere di intervenire per accrescere la quantità e la qualità di attività fisica che i bambini svolgono o potrebbero svolgere:

- α nell'ambito della mobilità scolastica (percorsi casa-scuola)
- β nell'ambito del curricolo (ore di educazione motoria)
- γ nell'ambito delle attività di ricreazione (ambienti interni, cortile scolastico).

Procederemo trattando un ambito per volta, cominciando - con questa pubblicazione - dalla ipotesi che i dati raccolti e le osservazioni effettuate orientino verso la mobilità scolastica, che offre diverse opportunità:

- in primo luogo ci occupiamo di un'attività fisica che potenzialmente può essere esercitata quotidianamente, a differenza dell'educazione motoria che è molto importante ma riguarda due ore settimanali, mentre la mobilità scolastica rappresenta un'occasione formidabile di riflessione sugli stili di vita in senso lato
- in secondo luogo si tratta di un intervento che richiede di coinvolgere scuola, famiglia, ente locale, associazioni, commercianti, altri abitanti, consentendo una vera e propria azione di comunità, mirante ad arricchire il capitale sociale e a promuovere un cambiamento culturale che può avere effetti su **più generazioni** (bambini, genitori e insegnanti, nonni...) e a realizzare piccoli cambiamenti infrastrutturali che possono produrre benefici a **tutta la comunità**, verso una mobilità ciclopedonale più sicura e diffusa.

Queste, in sintesi, le ragioni che motivano la scelta di procedere con l'esempio della mobilità scolastica, oltre al gradimento che la maggior parte dei bambini mostra verso le esperienze di autonomia.



D'ora in avanti ci occuperemo quindi di mobilità scolastica ciclo-pedonale, una delle possibili scelte operative che utilizzeremo per esemplificare il percorso metodologico oggetto di questa pubblicazione.

α La mobilità scolastica ciclopedonale (percorsi casa-scuola)

In questa sezione i **fattori predisponenti, abilitanti e rinforzanti (fattori PAR)** saranno individuati in riferimento alla mobilità scolastica casa-scuola.

Le esperienze realizzate in Italia consentono di ipotizzare un ampio ventaglio di fattori che riguardano bambini, famiglie e tessuto sociale, ma anche scuole e amministrazioni comunali che collaborano con le aziende sanitarie a promuovere contesti favorevoli alla mobilità dolce.

Nel nostro caso ci occupiamo del comportamento di mobilità scolastica di genitori e bambini, ma anche della motivazione di scuola e Comune, che sono i principali alleati istituzionali.

Ripenseremo ora ai fattori determinanti in relazione alla mobilità scolastica.

FATTORI PREDISPONENTI

- desiderio di autonomia dei bambini
- desiderio di giocare e di svolgere attività fisica
- competenze di mobilità dei bambini
- senso di auto-efficacia dei bambini
- (...)





FATTORI ABILITANTI

- percezione che amministratori pubblici, dirigenti scolastici e docenti e genitori hanno delle loro responsabilità nella creazione di un ambiente educativo, rispettoso dei diritti dell'infanzia e favorevole all'adozione di comportamenti salutari
- conoscenza del rapporto fra attività fisica, ambiente e salute
- conoscenza degli effetti nocivi della mobilità auto-motoristica sull'ambiente, sulla salute e sulla vivibilità delle città
- conoscenza delle condizioni di sicurezza/insicurezza delle strade di quartiere e dei percorsi scolastici
- percezione e senso comune riguardanti aspetti sociali dell'ambiente urbano
- conoscenza del nesso fra curriculum/educazione alla mobilità/sicurezza stradale e delle sue potenzialità
- conoscenza dei bisogni educativi dei bambini e delle loro esigenze di crescita
- livello di fiducia riposta dagli adulti in bambini e ragazzi
- attività di *counseling* di pedagogisti e pediatri ai genitori
- modelli di comportamento proposti
- presenza o meno di percorsi sufficientemente sicuri, a portata di bambino
- accessibilità alla scuola
- presenza o meno di *black point* stradali nei pressi della scuola
- presenza di infrastrutture volte alla moderazione del traffico
- controllo istituzionale del traffico
- controllo sociale della strada
- (...)

FATTORI RINFORZANTI

- esempio delle altre famiglie e dei compagni
- attenzione della scuola verso i temi della mobilità e dell'educazione alla sicurezza stradale e la conseguente promozione costante della mobilità scolastica dolce (POF) e monitoraggio dei progressi raggiunti
- sistema premiante scolastico (in collaborazione con ASL, Comune e territorio)
- senso di auto-efficacia e gioia dei bambini che praticano la ciclopedonalità
- attenzione dedicata dai media locali al tema
- (...)



Nell'ambito delle Fasi 2 e 3 sono stati raccolti dati utili a definire e a comunicare il problema, ma sono state evidenziate anche domande che riguardano la realtà locale, alle quali occorre trovare risposta.

Durante le Fasi 2 e 3 si sono anche sviluppate le relazioni nell'ambito del Gruppo di progetto e si sono andati precisando ruoli, funzioni e compiti delle diverse istituzioni presenti (ad esempio: ASL-promozione alla salute, scuola-educazione, ecc.).

Si sono confrontati punti di vista, competenze e sensibilità diverse. Il confronto ha consentito di condividere una prima analisi del contesto, probabilmente insufficiente. Domande riferite ai fattori PAR possono essere state comprese nei questionari e interviste previsti nelle fasi precedenti (vedi gli esempi di questionari e tracce di interviste per alunni, genitori e insegnanti riportati agli allegati C.a e C.b).

Il Gruppo di progetto definisce un itinerario di approfondimento appropriato e individua gli strumenti corrispondenti. Si accinge infine a realizzare un'indagine più specifica, l'ultimo approfondimento del lavoro di analisi, tramite questionari, interviste e focus group¹² per raccogliere dati locali riguardanti i fattori PAR con la metodologia della ricerca intervento, che consente di interagire con la popolazione bersaglio, allo scopo di coinvolgerla e renderla progressivamente protagonista nell'analisi dei fattori determinanti. Ciò in previsione di un suo coinvolgimento nella progettazione e nella realizzazione di azioni di cambiamento.

¹² Pensando a una popolazione di bambini e ragazzi (destinatari finali del progetto) le domande poste loro potrebbero riguardare, ad esempio, i seguenti aspetti:

- se vieni a scuola in auto, qual è il motivo per cui non fai uso di altri mezzi?
- ...

Le domande poste ai loro genitori (destinatari intermedi) potrebbero riguardare per esempio i seguenti aspetti:

- se (e quando) utilizza un'auto privata, qual è il motivo per cui non fa uso di altri mezzi?
- a suo avviso, qual è il principale problema che bambini e/o ragazzi possono incontrare andando a scuola senza essere accompagnati da un adulto?
- ...

Le domande poste ai loro insegnanti (destinatari intermedi) potrebbero riguardare per esempio i seguenti aspetti:

- quali problemi ci sono, secondo lei, intorno alla scuola soprattutto nei momenti dell'entrata e dell'uscita?
- gli insegnanti sono sufficientemente tutelati sul piano delle responsabilità?
- ...



CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

I questionari che si sottopongono a bambini e genitori debbono consentire di raccogliere dati riguardanti i comportamenti, le loro motivazioni e i fattori che le alimentano, gli ostacoli che si frappongono al cambiamento e gli aspetti che, invece, rappresentano risorse a sostegno del cambiamento.

Può essere interessante anche raccogliere dati riguardanti le opinioni e i comportamenti dei docenti e degli altri operatori scolastici.

Nel caso specifico ci occupiamo di mobilità e abbiamo probabilmente scoperto che la maggior parte dei bambini - tranne poche eccezioni - ama giocare e correre all'aperto e nel verde con gli amici, cammina volentieri con i compagni e sogna di usare la bicicletta insieme a loro per il piacere di andare in giro, di raggiungere i luoghi della vita quotidiana e anche di vivere qualche avventura.

Di fatto una percentuale rilevante di bambini ha una vita sedentaria ed è privata della possibilità di fare attività indispensabili per crescere in salute, per ragioni che abbiamo del tutto o in parte scoperto. Facciamo qui riferimento all'ipotetico elenco di dati elencati a conclusione della "Fase 3" ponendo in relazione fenomeni con i quali siamo entrati in contatto, attraverso i documenti analizzati, le testimonianze raccolte in itinere e le osservazioni dirette. Occorre saper immaginare possibili scenari e itinerari, in grado di rimettere in gioco i desideri e le competenze delle persone per le quali riteniamo auspicabile un cambiamento di stile di vita.

Sappiamo che più attività fisica per i bambini è possibile se si verifica un aumento del tempo quotidiano dedicato al gioco di movimento e alla mobilità ciclopedonale. Possiamo immaginare che ciò sia possibile qualora i bambini siano più autonomi per poter giocare, spostarsi e raggiungere i luoghi dove svolgere attività fisica, ma anche per effettuare i normali spostamenti della vita quotidiana a piedi o in bici, affrancandosi dalla necessità di essere accompagnati da un adulto, cosa che avviene di solito in automobile.

Ciò ridurrebbe probabilmente il bisogno degli adulti di organizzare ossessivamente il cosiddetto "tempo libero" dei bambini, che debbono essere sistemati in contesti dove ci siano adulti che li controllano.



<<< CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Ciò potrebbe consentire a bambini e ragazzi di rispondere a un compito di crescita ineludibile, tipico della loro età, vivendo con più intraprendenza la loro vita, per raggiungere la scuola, la parrocchia, un centro associativo, la casa di un amico o altri luoghi di gioco e di incontro con i coetanei, per esplorare e conoscere meglio il loro territorio, per affrontare (progressivamente e in relazione all'età) difficoltà e piccole prove di cui hanno bisogno per crescere.

Per accrescere l'autonomia dei bambini occorre progettare azioni insieme a loro, alle famiglie e alla comunità, tali da consentire la rimozione degli ostacoli che si frappongono alla sua realizzazione, accrescendo nel contempo la fiducia dei genitori e degli adulti in generale nella possibilità di una relazione serena fra i bambini e il territorio in cui abitano.

Come sappiamo, occorre agire sui fattori predisponenti, abilitanti e rinforzanti.

Le informazioni desunte dal complesso delle relazioni instaurate nell'ambito del Gruppo di progetto e della realtà locale, l'elaborazione dei dati locali raccolti posti in relazione alla letteratura, la predisposizione di una mappa delle criticità percepite dai genitori e un diagramma dei flussi ciclo-pedonali casa-scuola, reali e potenziali, **consentiranno una diagnosi educativa e organizzativa che evidenzia i fattori predisponenti** (in termini di conoscenze, credenze, percezioni e valori) e **i fattori abilitanti** (in termini di disponibilità e accessibilità di risorse, regolamenti e impegni istituzionali, competenze correlate alla cura di sé e alla salute...), ponendo gli operatori in condizione di prospettare un'azione di sostegno ai predisponenti e agli abilitanti, ipotizzando inoltre quali **fattori rinforzanti** sostenere (il supporto sociale, l'influenza dei pari) e come.

CONSIGLI METODOLOGICI

La valutazione

La Fase 4 rappresenta il culmine del processo di diagnosi, in cui finalmente si mettono a fuoco gli ostacoli (i fattori PAR) che localmente, e nel caso specifico, limitano la mobilità scolastica salutare degli alunni: alcune lacune nelle competenze dei bambini, alcune caratteristiche dell'ambiente fisico cittadino, alcune norme che regolano la vita scolastica e il traffico locale, alcune convenzioni sociali e abitudini di vita dei genitori, insegnanti, ecc.

Se il processo di diagnosi è arrivato a bersaglio, le probabilità di costruire un intervento di successo sono alte. Nelle fasi successive saranno ideati ed eseguiti sotto-progetti per rimuovere le barriere diagnostiche.

*L'individuazione dei fattori PAR che ostacolano localmente la mobilità scolastica salutare e la conseguente costruzione dei sotto-progetti necessari per rimuoverli sono il motore del metodo Precede-Proceed. Gli indicatori che fedelmente descrivono i fattori PAR in gioco costituiscono una sorta di cruscotto per registrare il funzionamento del motore del progetto. Gli indicatori scelti per descrivere gli elementi significativi delle fasi dovrebbero essere **misurabili, validi, verificabili e precisi, sensibili**.*

In presenza di indicatori scarsamente sensibili e specifici non sarà possibile in Fase 7 dimostrare i risultati eventualmente conseguiti attraverso i sotto-progetti e collegare ad essi i successi verificati in Fase 8 e 9. Ciò può costituire un problema non piccolo del Gruppo di progetto nei confronti della Committenza.

L'impegno sui fattori PAR - in fin dei conti le con-cause più intime dei comportamenti - è particolarmente ricco di contenuti e per questo merita un'ulteriore riflessione. Nelle lacune di competenze, nelle convenzioni sociali, abitudini di vita, ecc. si trovano le radici dei comportamenti sedentari, ma tali lacune possono costituire radici comuni anche ad altri comportamenti dei giovani, dannosi alla loro salute.

Molti interventi multi-fattoriali di promozione della salute (che agiscono simultaneamente su più fattori di rischio come: fumo di sigaretta, alimentazione scorretta, abuso di alcol, ecc.) rivolti ai giovani insistono su fattori PAR "comuni" ai fattori di rischio che si vogliono contrastare. Tale livello è, quindi, la sede più adatta ove cercare la sintesi dell'azione su più fattori di rischio.



<<< CONSIGLI METODOLOGICI

È opportuno che i gestori tengano un diario in cui registrare le opportunità e le difficoltà che hanno incontrato nel corso dei lavori di questa fase.

Per mantenere il controllo delle attività previste nella fase è consigliabile servirsi di schemi riassuntivi delle attività programmate, dei tempi, delle responsabilità, ecc.

Ipotizziamo che i dati raccolti mostrino diversi aspetti che, di fatto, ostacolano una vita più attiva dei bambini. Riportiamo ora, a titolo esemplificativo, alcune ipotesi che traiamo dalle variegate esperienze realizzate dall'Associazione Camina e che proponiamo come "simulazione".

I possibili fattori predisponenti, individuati nel corso di interventi eseguiti da Camina sono i seguenti:

IPOTETICI FATTORI INDIVIDUATI PREDISPONENTI - OSTACOLANTI	DESUNTI DA
<p>A - Livello di autostima dei bambini. Alcuni non concepiscono una vita più ricca di occasioni di gioco libero e di movimento, altri desiderano più autonomia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Questionari. - Dialogo con i bambini. - Dialogo con genitori e docenti.
<p>B - Livello di esperienza e competenze dei bambini. Si può supporre poca esperienza e insufficienti competenze da parte della maggior parte dei bambini e la presenza di alcuni bambini autonomi e protagonisti di "buone pratiche".</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Questionari. - Dialogo con i bambini. - Dialogo con genitori e docenti.

I possibili **fattori abilitanti**, individuati nel corso di interventi eseguiti da Camina, sono i seguenti:

IPOTETICI FATTORI INDIVIDUATI ABILITANTI - DISABILITANTI	DESUMIBILI DA
<p>C - Atteggiamento dell'amministrazione comunale nei confronti della partecipazione dei cittadini (bambini e adulti) nell'analisi dei contesti e nella descrizione dei problemi, nella fase in cui si ipotizzano soluzioni e quando cominciano ad attuarsi. Si comprende che la partecipazione attiva aiuta a raggiungere meglio risultati - che afferiscono sia agli scopi di un'azienda sanitaria e delle scuole, sia alla <i>mission</i> di un'amministrazione municipale - nell'interesse del bene comune?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dialogo con amministratori, dirigenti e tecnici in Fase preliminare. - Relazioni nell'ambito del Gruppo di progetto.
<p>D - Stile operativo dell'amministrazione comunale: settoriale e accentratore oppure aperto alla collaborazione fra settori della stessa amministrazione e con altre istituzioni.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dialogo con amministratori, dirigenti e tecnici in Fase preliminare. - Relazioni nell'ambito del Gruppo di progetto. - Attività di progettazione e programmazione.
<p>E - Educazione alla mobilità sostenibile, alla sicurezza stradale o alla salute inserite nel POF dell'istituto scolastico oppure, ritenute dalla scuola estranee alla sua <i>mission</i> e al curriculum.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dialogo con dirigenti di istituto in Fase preliminare. - Dialogo con docenti in itinere. - Attività di progettazione e programmazione.
<p>F - Procedure previste dalla scuola al termine dell'orario scolastico: i genitori sono obbligati a prendere i figli in consegna personalmente (o tramite altri adulti autorizzati) oppure è previsto che bambini e ragazzi possano uscire dalla scuola in autonomia?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dialogo con dirigenti di istituto in Fase preliminare.
<p>G - Livelli di informazione e conoscenza del rapporto fra movimento e salute da parte degli adulti (genitori, insegnanti, dirigenti scolastici, amministratori pubblici, operatori comunali, ecc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Dialogo con dirigenti scolastici e insegnanti in Fase preliminare e durante le attività del Gruppo di progetto. - Interviste e questionari.
<p>H - Stili di vita familiari: sedentari o attivi, orientati all'abuso dell'auto privata (ritenuta più sicura, comoda, veloce...) oppure all'uso della mobilità dolce e dei mezzi pubblici (ritenuti più sicuri, salutari, economici, rispettosi dell'ambiente...).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Questionari. - Dialogo con bambini in classe. - Dialogo con genitori, individualmente, a gruppi, in assemblea.



IPOTETICI FATTORI INDIVIDUATI ABILITANTI - DISABILITANTI	DESUMIBILI DA
<p>I - Atteggiamento delle famiglie rispetto al “senso comune”: vi è la convinzione che il proprio stile di vita sia accettabile e che i comportamenti di mobilità centrati sull’auto siano inevitabili (perché “così fan tutti” o, per lo meno, la maggior parte delle altre famiglie) oppure vi è una visione problematica aperta ad altre soluzioni?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Questionari. - Dialogo con genitori, individualmente, a gruppi, in assemblea.
<p>L - Opinione dei genitori nelle capacità dei figli di spostarsi autonomamente e in sicurezza: vi è fiducia o sfiducia e, in questo caso, vi è la consapevolezza che occorre educare i ragazzi e accompagnarli a intraprendere esperienze formative?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Questionari. - Dialogo con genitori, individualmente, a gruppi, in assemblea. - Opinioni dei bambini.
<p>M - Atteggiamento dei genitori verso gli “sconosciuti”: vi sono timori paralizzanti (talvolta trasmessi anche ai figli) o sono presenti preoccupazioni che si ritiene possano essere affrontate insieme ai bambini e alle altre famiglie oppure vi è fiducia?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Questionari. - Dialogo con genitori, individualmente, a gruppi, in assemblea. - Opinioni dei bambini.
<p>N - Atteggiamento dei genitori verso il traffico: vi sono timori che orientano a evitare che i bambini facciano esperienze in strada o si ritiene che con la dovuta gradualità i bambini possano fare esperienze nel traffico oppure ancora si ha fiducia nelle loro capacità di affrontare il traffico?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Questionari. - Dialogo con genitori, individualmente, a gruppi, in assemblea. - Opinioni dei bambini.
<p>O - Presenza di strade con punti pericolosi per pedoni e ciclisti e/o traffico intenso, oggettivamente difficile da gestire per i bambini.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Valutazione della polizia locale. - Mappe delle criticità, predisposte con i dati forniti dai genitori nei questionari. - Opinioni dei bambini.

I possibili fattori rinforzanti, individuati nel corso di interventi eseguiti da Camina, sono i seguenti:

IPOTETICI FATTORI RINFORZANTI	
<p>P - Esempio delle altre famiglie e dei compagni.</p>	<p>I fattori rinforzanti potrebbero considerarsi temporalmente successivi all'adozione dei comportamenti virtuosi promossi. In concreto sono almeno due le ragioni che richiedono di occuparsi di tali fattori fin dall'avvio del progetto.</p> <p>In primo luogo la realtà offre sempre una certa varietà di comportamenti e così possiamo supporre che vi siano bambini che già vanno a scuola a piedi o in bici. Questi bambini e le loro famiglie sono una risorsa e il loro comportamento va sempre mostrato come esempio di mobilità possibile, che va incoraggiato e ben comunicato.</p> <p>In secondo luogo occorre considerare che la creazione di condizioni favorevoli a promuovere i fattori rinforzanti, coordinandosi con i soggetti a ciò deputati, richiede tempo: pensiamo ad esempio che cosa significa inserire un progetto nel POF di una scuola o adoperarsi affinché la stampa locale dedichi attenzione alle buone pratiche.</p>
<p>Q - Attenzione della scuola verso i temi della mobilità sostenibile e dell'educazione alla sicurezza stradale, conseguente promozione della mobilità scolastica dolce (POF) e monitoraggio dei progressi raggiunti.</p>	
<p>R - Sistema premiante scolastico (in collaborazione con ASL, Comune e territorio), volto a creare occasioni di rinforzo alle buone pratiche.</p>	
<p>S - Senso di auto-efficacia e gioia contagiosa dei bambini che praticano la ciclopedità e che contribuiscono a creare un clima positivo nei confronti della mobilità ciclopedita.</p>	
<p>T - Attenzione dedicata dai media locali alle buone pratiche di mobilità sostenibile.</p>	

FASE 5 - DIAGNOSI AMMINISTRATIVA E POLITICA

Dove si procede all'esame dei dati raccolti, si valutano dal punto di vista amministrativo e si stabilisce come procedere definendo un "accordo d'intervento".

Siamo nella fase della valutazione amministrativa e politica e della definizione di un accordo d'intervento.

Per procedere a elaborare il progetto, occorre in questa fase:

- valutare le evidenze in letteratura, i dati nazionali e locali disponibili
- riesaminare gli scopi progettuali dichiarati in Fase preliminare alla luce della valutazione svolta
- stabilire priorità, gerarchizzando i fattori su cui agire, in ragione della loro rilevanza: di quanto cioè incidano, nella realtà esaminata, a determinare il problema che si intende risolvere
- tener conto delle risorse disponibili, in termini finanziari, di competenze, di alleanze istituzionali e di politiche in atto, di capitale sociale.

Il gruppo di progetto dispone ora di tutti gli ingredienti necessari per passare all'azione.

Per quanto riguarda i **fattori predisponenti**, sappiamo ora che un **obiettivo significativo** è rappresentato dalla crescita delle competenze e dell'auto-stima dei bambini, sia in generale, sia in quanto utenti della strada.

Sul piano dei **fattori abilitanti**, una maggiore autonomia dei bambini presuppone che i genitori si fidino di loro, cosa che probabilmente viene facilitata e può realizzarsi se si perseguono i seguenti **obiettivi**:

- riduzione della pericolosità delle strade
- aumento del controllo sociale
- aumento di informazione e sensibilizzazione a livello di comunità (famiglie, insegnanti, operatori comunali e di associazioni, altri cittadini, ecc.) sulla necessità che i bambini abbiano una vita attiva, per ragioni legate ai loro diritti e al loro benessere (educazione, salute, ambiente).



RIFERIMENTI AL GRUPPO DI PROGETTO

Per procedere correttamente, come abbiamo ripetutamente osservato, occorre collaborazione interistituzionale. Nell'ambito del Gruppo di progetto vanno superate le eventuali difficoltà "disabilitanti" che afferiscono alle scelte dell'amministrazione comunale e della scuola.

Con il Comune va costruito consenso sulle metodologie partecipative e vanno attivate progressivamente le forme di collaborazione intersettoriale e interistituzionale che il progetto, per essere realizzato correttamente, richiede.

Per quanto riguarda la scuola è necessario affrontare:

- *il tema dell'educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale come attività concernenti, i diritti dell'infanzia e la funzione educativa della scuola (salute, ambiente, educazione alla cittadinanza responsabile...)*
- *la questione della responsabilità di dirigenti e docenti, al termine delle lezioni, quando gli alunni escono dalla scuola.*

L'esempio delle altre famiglie e la rete di relazioni fondate sul passaparola, l'attenzione della scuola che non perde occasione per valorizzare le buone pratiche anche ponendole in relazione al suo progetto educativo, la gioia dei bambini e l'attenzione che la stampa locale dedicheranno a queste esperienze, ecc, rappresentano **fattori rinforzanti fondamentali**.

Si pone ora il problema di individuare le **priorità**, valutare le **risorse** disponibili e assicurare la **sostenibilità** del Progetto garantendogli continuità.

1. COME INDIVIDUARE UNA GERARCHIA DI FATTORI E PRIORITÀ DI AZIONI?

Riesaminiamo ora i **fattori predisponenti, abilitanti e rinforzanti, convertiamoli in obiettivi e azioni** e immaginiamo una scala cronologica di scopi che richiedono di essere perseguiti attraverso sottoprogetti.

I sottoprogetti, descritti nella tabella seguente, sono denominati con le stesse lettere maiuscole utilizzate per la tabella dei fattori proposta in Fase 4.

Obiettivi e azioni sono, qui, proposti in uno dei possibili ordini e con accorpamenti funzionali all'operatività che l'esame di ogni singola realtà, caso per caso, suggerirà.

Sottoprogetto fattori C/D	
Obiettivo	Azioni
Costruire insieme con il Comune consenso sulle metodologie partecipative e sulla collaborazione intersettoriale e interistituzionale.	Dialogo in Fase preliminare e a livello di Gruppo di progetto.

Sottoprogetto fattori E/F/Q	
Obiettivo	Azioni
<p>- Condividere con dirigenti di istituto e docenti la consapevolezza che educazione alla mobilità sostenibile, alla sicurezza stradale e alla salute sono coerenti con la mission della scuola.</p> <p>- Trovare soluzioni alla questione della responsabilità di dirigenti e docenti, al termine delle lezioni, quando gli alunni escono dalla scuola.</p>	<p>- Incontri dedicati al tema con dirigenti e docenti.</p> <p>- Approfondimenti volti a esplicitare il nesso fra le tematiche riguardanti mobilità, sicurezza e salute e il curricolo.</p> <p>- Inserimento del progetto nel POF, rendendolo elemento strutturale dell'attività formativa della scuola. Ciò consente di avere docenti referenti e di collaborare formalmente con altre istituzioni e con soggetti privati interessati ai risultati formativi.</p> <p>- Ipotizzare, se necessario, l'attivazione di "pedibus" o "bicibus": particolari forme di "bus" che traggono energia dalle gambe dei bambini passeggeri che camminano o pedalano, accompagnati da uno o più adulti, che svolgono anche una funzione di controllo, consentendo alla scuola di collaborare, libera da "pesi" da essa considerati impropri.</p>



Sottoprogetto fattori G/H/I/T	
Obiettivo	Azioni
<p>Informare e sensibilizzare genitori e altri adulti sul rapporto fra movimento e salute e sulle sue correlazioni con i temi dei diritti dell'infanzia e dell'ambiente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Incontri su temi specifici a scuola, a livello di quartiere e di città (su salute, ambiente, bisogni educativi di bambini e ragazzi...), collaborando con radio, TV locali e siti web, per approfondimenti e divulgazione e per creare attenzione da parte della comunità locale. - Coinvolgimento di bambini e adulti in percorsi di ricerca e intervento, volti ad accrescere consapevolezza sugli stili di vita e sul benessere. - Laboratori con bambini e adulti, gestiti con metodologie partecipative, sui temi del cambiamento degli stili di vita propeedeutici a successivi interventi di <i>mobility management</i> scolastico con forme di progettazione partecipata con bambini e genitori, volti ad attivare esperienze di ciclopdonalità scolastica.

Sottoprogetto fattori A/B/L	
Obiettivo	Azioni
<p>Accrescere le competenze e l'autostima dei bambini.</p>	<p>Attività educative scolastiche e forme di apprendimento esperienziale extrascolastico da realizzare con genitori, associazioni, polizia locale.</p>

Sottoprogetto fattori N/O/T	
Obiettivo	Azioni
<p>Ridurre pericolosità delle strade (reale e percepita).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Interventi di moderazione del traffico. - Protezione della ciclopdonalità, rendendo così più amichevole l'ambiente urbano. - Forme di controllo del traffico. - Riduzione delle auto in movimento nelle aree interessate dalla mobilità scolastica. - Comunicare finalità, obiettivi, azioni, risultati ottenuti attraverso gli strumenti comunicativi di cui l'amministrazione comunale è dotata e tramite i media locali.



Sottoprogetto fattori M/R/T	
Obiettivo	Azioni
Accrescere controllo sociale.	<ul style="list-style-type: none"> - Nonni vigili. - Negozianti amici. - “<i>Mobility management</i> scolastico” volto ad accrescere il numero delle famiglie che accompagnano a scuola i figli senza auto, a piedi o in bici, e ad attivare “pedibus” o “bicibus” - Organizzazione di forme di monitoraggio che consentano di conoscere e premiare (con oggetti pertinenti: mantelline contro la pioggia per ciclisti e pedoni, contapassi e contachilometri per bici, libri, ecc.) per i bambini e le famiglie che scelgono con continuità forme di mobilità scolastica sostenibile.

Sottoprogetto trasversale fattori P/Q/R/S/T	
Obiettivo	Azioni e suggerimenti miranti a potenziare i fattori rinforzanti, in parte già descritti nelle azioni precedenti, ricapitolati e integrati in questa tabella
Far sì che i bambini e le famiglie che scelgono i pedibus e altre forme di mobilità sostenibile sentano la positività della loro scelta anche attraverso lo sguardo delle istituzioni e della comunità.	<ul style="list-style-type: none"> - Valorizzare e rendere visibili le buone pratiche esistenti (bambini che già vanno a scuola a piedi o in bici, collaborazione fra famiglie, ecc.). - Avviare quanto prima una buona pratica, da documentare e comunicare (se ci stiamo adoperando per avviare dei pedibus, non occorre attendere che tutte le cose siano perfette e che ci siano tutti i bambini che riteniamo vadano coinvolti, ma è importante partire con un’iniziativa il prima possibile. Si tratta infatti di un’esperienza contagiosa. I bambini la raccontano ai compagni e i genitori impegnati riescono, sulla base del loro esempio, a meglio dialogare con altri genitori invitandoli a sostenere l’iniziativa). - Dimostrare ai genitori che il lavoro scolastico di preparazione e di organizzazione del pedibus, previsto dal POF, consente di realizzare più efficacemente parti di programmazione curricolare. - Dialogare con stampa, radio e televisioni locali affinché raccontino l’esperienza, dando la parola alle istituzioni, ai genitori e ai bambini che, con il loro entusiasmo, offrono un punto di vista indispensabile. - Offrire riconoscimenti ai bambini che partecipano a pedibus e bicibus. - Organizzare iniziative interistituzionali che dimostrino l’importanza e la saggezza della pratica avviata con diversi argomenti (salute, ambiente, educazione, sicurezza, ecc.).

Come già abbiamo osservato, le tabelle presentano fattori ipotetici. Nelle realtà in cui concretamente operiamo per ciascun fattore sarà possibile stabilire una rilevanza, che concorrerà a definire una scala di priorità.

Alcuni esempi

Consideriamo l'ipotesi che il 90% dei bambini non raggiunga il minimo dell'attività fisica raccomandata e che il Gruppo di progetto abbia valutato l'ipotesi di promuovere mobilità scolastica ciclopedonale.

Caso A - L'ambiente in cui operiamo presenta una grave criticità sul piano della sicurezza stradale, il Comune è distratto, la scuola è collaborativa e un gruppo di genitori è attivo su temi che riguardano la salute e l'ambiente.

In un caso del genere il primo passo è l'alleanza con la scuola e i genitori attivi, per il coinvolgimento del Comune (indispensabile ad affrontare il tema strada) e le altre famiglie (indispensabili per creare "massa critica"), mentre a scuola si lavora con i ragazzi sui temi della sicurezza stradale, della salute e dell'ambiente.

I lavori dei ragazzi fungeranno da stimolo per le iniziative di comunicazione e di promozione dei cambiamenti degli stili di vita rivolti ai genitori.

Caso B - Il Comune è interessato a intervenire. Alcune associazioni sono già impegnate, ma scuola e famiglie sono disinteressate. Si registra, anzi, una certa ostilità da parte di diverse famiglie all'idea che i bambini diventino più autonomi. L'ambiente stradale presenta normali (e quindi preoccupanti) livelli di rischio.

In un caso del genere occorre agire con modalità idonee a responsabilizzare il dirigente scolastico e le/gli insegnanti più disponibili, affinché collaborino a coinvolgere i colleghi e i genitori. L'informazione svolge un ruolo essenziale, così come la capacità di dimostrare alla scuola che non si propone di fare cose estranee alla sua mission e di dimostrare alle famiglie che è in gioco la salute e il futuro dei figli e che insieme è più facile cambiare.

CONSIGLI METODOLOGICI

Lungo il suo svolgersi, è opportuno non dimenticare che il progetto si prefigge di rimuovere gli ostacoli all'autonomia di bambini e ragazzi, intesa come premessa indispensabile per una vita più attiva, dove il movimento abbia più possibilità di realizzarsi.

In questa prospettiva una mobilità scolastica più sostenibile può rappresentare il "cavallo di Troia" di cui avvalersi per rompere l'accerchiamento protettivo (e un po' pigro), che impedisce ai bambini di vivere quotidianamente indispensabili esperienze di crescita.

In sintesi, finora abbiamo suggerito di:

- creare gruppi di lavoro aperti, in grado di allargare la partecipazione con il tempo e di garantire arricchimento sul piano della rappresentanza, e ricambio
- predisporre materiali comunicativi efficaci, in grado di diffondere informazioni e sensibilizzare bambini, ragazzi e adulti
- diffondere informazioni e sensibilizzare adulti e ragazzi sul tema del rapporto fra salute e movimento
- migliorare i percorsi di avvicinamento e l'accessibilità alle scuole
- realizzare azioni di *mobility management* scolastico.

Ciò, al fine di:

- accrescere il numero di bambini e ragazzi che vanno a scuola, a piedi o in bicicletta
- ridurre la quantità di auto in sosta di fronte alle scuole e in movimento per ragioni di mobilità scolastica.

È venuto il momento di riflettere sulle risorse disponibili.



2. ANALISI DELLE RISORSE DISPONIBILI

Accanto all'accurato esame delle azioni necessarie a raggiungere gli obiettivi che ci condurranno nella direzione desiderata, è indispensabile fare un bilancio delle risorse e definire atti amministrativi coerenti, al fine di dare respiro operativo al progetto.

RIFERIMENTI AL GRUPPO DI PROGETTO

Il GP deve chiedersi se gli obiettivi individuati sono coerenti con le politiche delle amministrazioni municipali e in particolare con le politiche scolastiche, ambientali, sociali, infrastrutturali e di mobilità.

Se non lo sono, è necessaria una riflessione generale sulle motivazioni del progetto e sulla coerenza dell'operato e delle intenzioni.

Se lo sono, si pone il problema di immaginare un itinerario operativo scandito in tappe, tali da consentire la messa a punto di un bilancio circa le risorse necessarie, in termini di competenze, tempo richiesto, disponibilità finanziarie e la conseguente ricalibratura delle azioni, in modo da rendere fattibile e sostenibile il progetto.

IL COINVOLGIMENTO DEI DESTINATARI

Le alleanze istituzionali offrono la varietà di competenze necessarie a realizzare un progetto caratterizzato da una rilevante complessità. In mancanza di tempo disponibile da parte di dirigenti e operatori delle istituzioni promotrici, ci si può avvalere di competenze presenti nelle associazioni o nel panorama delle imprese orientate per la loro particolare mission a realizzare questo genere di progetti.

Per diffondere l'uso della bicicletta, ad esempio, si possono sostenere le associazioni - come la FIAB (Federazione italiana amici della bicicletta) - che già lo fanno autonomamente. Ma lo stesso vale per la valorizzazione della vita all'aria aperta (associazioni ambientaliste o di promozione dello sport per tutti) o per il tema degli stili di vita dell'infanzia (associazioni che si occupano di diritti e di partecipazione dell'infanzia alla vita della comunità).



Si pone, quindi, il problema delle risorse finanziarie da dedicare al progetto. Di seguito una serie di suggerimenti intesi a mostrare come valorizzare al massimo competenze, tempo e risorse finanziarie, producendo sinergie e realizzando economie di scala.

Per la promozione e per le attività informative coi genitori, volte ad accrescere le loro competenze in merito al rapporto fra movimento e salute, potranno essere utilizzati fondi dei PPS (Piani per la Salute) o analoghi strumenti.

Per le attività educative il curriculum della scuola già prevede apprendimenti trasferibili all'educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale, che debbono essere coordinati con gli interventi educativi della polizia municipale.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Il tema degli apprendimenti trasferibili è molto interessante. Uno sguardo all'ampio panorama delle attività curriculari della scuola dell'infanzia, primaria e secondaria di primo grado, mostra che molti apprendimenti di cui la scuola si occupa (educazione sensoriale, psicomotricità, conoscenza dell'ambiente, educazione alla cittadinanza, comunicazione, ecc.) mirano a far acquisire a bambini e ragazzi conoscenze e abilità che risultano fondamentali quando questi ultimi accrescono la loro autonomia e divengono utenti della strada. In tal senso, queste competenze che afferiscono a un ipotetico "corso di educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale" possono essere definite "trasferibili". Non sempre la scuola ne è consapevole, ma si apre con questa affermazione un capitolo che è opportuno approfondire in altra sede.

Si tratta di competenze che, illuminate dai valori della responsabilità civica, vanno apprese lungo l'intero arco della carriera scolastica e che richiedono dialogo fra istituzioni, collaborazione fra scuola e famiglie e che necessitano di essere rafforzate e consolidate da un impegno costante e coerente del mondo adulto, nella prospettiva della "Convenzione internazionale sui diritti dell'infanzia".

Per gli interventi infrastrutturali si potrà attingere alle risorse dei piani comunali poliennali delle opere che prevedono interventi di promozione della ciclopeditività e di moderazione del traffico, interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria che possono essere opportunamente orientati a migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti nelle parti di città interessate dalla mobilità scolastica, con benefici per tutti gli abitanti e il loro territorio.

Per potenziare la mobilità scolastica ciclopeditiva occorre svolgere un'azione di mobility management scolastico, per realizzare la quale collaborano docenti e alunni, gruppi di genitori, l'amministrazione comunale con operatori competenti (settore mobilità, polizia locale, in stretto rapporto con il settore che si occupa di lavori pubblici e segnaletica, per la messa in sicurezza e la segnalazione dei percorsi individuati).

3. COME RENDERE SOSTENIBILE UN PROGETTO COMPLESSO E GARANTIRGLI CONTINUITÀ, FACENDOLO EVOLVERE E TRASFORMANDOLO IN UN INSIEME DI DIFFUSE E NORMALI AZIONI DI VITA QUOTIDIANA (STILI DI VITA)

Rientra in una corretta valutazione amministrativa un bilancio del rapporto fra costi e benefici di un progetto e la capacità di immaginare contesti operativi e metodi di lavoro in grado di tesaurizzare i risultati.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Occorre immaginare come adoperarsi per evitare che il progetto si riduca a un evento di cui non rimane traccia dopo la sua conclusione, con evidente spreco di tempo e danaro. Vale a dire, occorre chiedersi come far sì che i risultati del progetto, raggiunti in virtù della ricchezza di azioni e del loro concentrarsi in un periodo e in un luogo definito, si mantengano nel tempo, anche quando si affievolisce l'enfasi comunicativa e lo slancio operativo tipici delle progettazioni appassionanti che hanno obiettivi eticamente rilevanti (ambiente, sicurezza, salute, qualità della vita, diritti dell'infanzia...).

Ci troviamo di fronte a un tema di rilievo strategico, che richiede anche risposte di natura metodologica.



La chiave per trovare una risposta soddisfacente a questo problema sta nella capacità di costruire le giuste alleanze e nel rendere progressivamente protagonisti delle azioni progettuali, e quindi responsabili, tutti gli interlocutori (istituzioni, associazioni, persone...) con cui si entra in contatto e che si coinvolgono lungo l'itinerario progettuale.

IL COINVOLGIMENTO DEI DESTINATARI

Le istituzioni che danno vita al primo nucleo del Gruppo di progetto (ad esempio l'ASL e il Comune) coinvolgono insieme gli istituti scolastici. Tutti si adoperano affinché nel GdP entrino i rappresentanti di altre istituzioni, di associazioni attive nel territorio, di genitori... Curano che nell'ambito di ogni ente si creino le condizioni per un approccio intersettoriale (tavolo intersettoriale comunale dove sono presenti diverse figure professionali) e per un effettivo dialogo interistituzionale (ad es. ASL/scuola/Comune, ma anche ufficio scolastico provinciale, ecc.).

Si accertano che i rappresentanti di associazioni e genitori abbiano alle spalle realtà attive, in grado di assumere progressivamente un ruolo nel progetto.

I bambini vengono coinvolti in processi di analisi dei problemi e di progettazione partecipata delle soluzioni e con loro il dialogo si allarga a tutte le famiglie e agli abitanti del territorio.

Va perseguito esplicitamente l'obiettivo di costruire una rete e arricchire il capitale sociale del territorio.

Ciò richiede un accordo chiaro e puntuale fra le istituzioni, nonché protocolli di intesa con le associazioni disponibili a collaborare.

CONSIGLIO METODOLOGICO

La valutazione

È opportuno che i gestori tengano un diario in cui registrare le opportunità e le difficoltà che hanno incontrato nel corso dei lavori di questa fase.

Per mantenere il controllo delle attività previste nella fase è consigliabile servirsi di schemi riassuntivi delle attività programmate, dei tempi, delle responsabilità, ecc.



FASE 6 - IMPLEMENTAZIONE DELL'INTERVENTO

Dove si definiscono le fasi del lavoro e si suddividono ruoli e compiti: chi fa che cosa?

Prima di entrare nel merito delle azioni tipiche della Fase 6 di Precede-Proceed, riepiloghiamo tutte le azioni di implementazione dell'intervento, a partire dalla Fase preliminare.

Se le prime fasi sono state realizzate correttamente, si raccolgono ora i frutti del lavoro svolto. In ordine logico, ma non necessariamente cronologico, l'iter progettuale prevede, secondo l'esemplificazione riportata in Fase 4 e 5:

- 1.** La promozione, l'insediamento, lo sviluppo, la manutenzione del Gruppo di progetto e il suo allargamento ai rappresentanti dei soggetti che progressivamente si avvicinano e vengono coinvolti. È questa la sede in cui si imposta il dialogo fra gli operatori delle varie istituzioni che collaborano e condividono strategie e metodi.
- 2.** L'avvio di un coordinamento intersettoriale in ambito comunale, necessario per comunicare e condividere il senso e le tappe del progetto, per tarare linguaggi e metodi e per predisporre le condizioni ottimali, affinché ciascun settore sia informato, fornisca un contributo allo sviluppo del progetto e sia pronto a intervenire quando serve, senza lungaggini burocratiche e perdite di tempo, dovute alla disorganizzazione che di solito si genera di fronte agli imprevisti.
- 3.** La nomina di due referenti di progetto (che nel frattempo è stato inserito nel POF) in ogni istituto scolastico coinvolto, necessaria per una suddivisione dei compiti e per creare un'organizzazione in grado di fronteggiare gli imprevisti.
- 4.** Un'indagine con ragazzi e genitori (ma anche insegnanti e abitanti del territorio in cui la scuola è inserita) su mobilità scolastica e stili di vita, non solo per raccogliere le informazioni che servono, ma anche per chiamare in gioco genitori e ragazzi, che progressivamente diventeranno i protagonisti del progetto.
- 5.** Un'assemblea dei genitori, in ogni istituto scolastico, in cui comunicare i dati dell'indagine e altre azioni di informazione e di sostegno al cambiamento, con le famiglie (ASL, scuola, Comune, associazioni). Si tratta di occasioni di dialogo, in cui comunicare sulla base

di messaggi “noi”, senza puntare il dito contro i comportamenti indesiderati, valorizzando invece le buone pratiche già attive in ogni scuola, promosse da quelle famiglie i cui ragazzi già vanno a scuola insieme ad altri compagni, a piedi, in bicicletta o usando i mezzi pubblici.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

La locuzione “messaggi noi” identifica uno stile comunicativo e un’impostazione metodologica. Facciamo l’esempio di un’assemblea in cui sono stati invitati i genitori di una scuola/territorio dove si abusa dell’automobile e i bambini fanno poca attività fisica. La tentazione di spiegare come stanno le cose e di rivolgersi ai genitori dicendo loro “voi dovete... voi non dovete!” è comprensibile.

L’esperienza, se vogliamo creare un clima di collaborazione virtuosa fondata sulla consapevolezza della corresponsabilità, suggerisce di strutturare la comunicazione attraverso “messaggi noi”:

- *gli operatori ASL raccontano ciò che hanno appreso dalle più recenti ricerche e la ragione per cui i dati sullo stile di vita dei loro figli mostrano una situazione preoccupante: “Noi sappiamo che...”; - dirigente scolastico/a e insegnanti raccontano ciò che stanno facendo e come sono disposti a collaborare con ASL e famiglie: “Noi facciamo e siamo disponibili a...”*
- *l’amministrazione comunale racconta piani e progetti, realizzati e in cantiere, di promozione e di protezione della ciclopedonalità: “Questi sono i nostri progetti...”*
- *Le associazioni di territorio raccontano ciò che stanno facendo e le loro intenzioni future: “Noi vi proponiamo...”*
- *un gruppo di genitori testimoni di buone pratiche racconta la sua esperienza: “Noi ci siamo resi conto che occorreva cambiare, ci stiamo impegnando a... noi abbiamo bisogno di voi!”.*

La consapevolezza, semplice e banale, è la seguente: piuttosto che un voi stigmatizzante, in questi casi funziona meglio un noi inclusivo. I problemi restano tutti, ma almeno si comincia con il creare un clima collaborativo.



- 6.** La comunicazione delle intenzioni progettuali alla comunità e la divulgazione dei materiali riguardanti ambiente, salute, sicurezza, educazione... che alimentano le motivazioni ad aderire e a collaborare operativamente.
- 7.** Altri incontri di sensibilizzazione con genitori, docenti, operatori e altri cittadini (movimento e salute, cambiamenti climatici e stili di vita, autonomia nell'infanzia e nell'adolescenza...), nel corso dei quali i genitori approfondiscono argomenti che - fra l'altro - potranno spendere nel dialogo quotidiano con le altre famiglie.
- 8.** Realizzazione di attività di educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale con le classi, nell'ambito del curricolo, sui vari temi: alcuni di "cultura generale" riguardanti le regole, la sicurezza, la salute, la conoscenza del quartiere, altri specificamente dedicati al pedibus, come ad esempio la predisposizione di diagrammi di flusso che consentono di ipotizzare insieme ai bambini i percorsi pedibus: partenze, arrivi e fermate intermedie.
- 9.** Orientamento alle famiglie affinché accrescano la quantità di tempo dedicato a esperienze ciclo-pedonali con i figli: si suggerisce in questa fase di spendere meglio il tempo disponibile, soprattutto quando ci si sposta con i figli, i quali debbono poter sperimentare insieme ai genitori come ci si comporta correttamente in strada.
- 10.** Azioni di *mobility management* scolastico volto alla organizzazione della mobilità ciclopedonale e, se necessario, dei pedibus (mappe dei flussi).
- 11.** Passeggiate di quartiere per valutare criticità e situazioni favorevoli, immaginando i percorsi casa-scuola e gli itinerari dei pedibus.
- 12.** Individuazione dei percorsi ottimali (quali siano i più sicuri, non i più brevi e quale sia la lunghezza ottimale) e segnalazione delle criticità.
- 13.** Interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di protezione della ciclopedonalità, per superare le criticità emerse.
- 14.** "Mobilitazione" per individuare i genitori (o altre figure adulte volontarie) disponibili a divenire "autisti" del pedibus.
- 15.** Predisposizione di apposita segnaletica alle fermate dei pedibus.
- 16.** Programmazione del pedibus.
- 17.** Conferenza stampa di lancio del pedibus.
- 18.** Avvio del pedibus (il primo è un giorno colorato e di festa, i marciapiedi e le strade si riempiono di bambini, genitori e nonni), con il sostegno - se necessario - della polizia municipale, per rendere l'evento mirabile e per creare qualche ostacolo alle auto impertinenti.

In allegato sono riportati alcuni materiali di documentazione relativi alle attività qui elencate. I materiali sono suddivisi per ambiti tematici e preceduti da un indice ragionato che li pone in correlazione con le tappe dell'iter progettuale appena delineato.

In altri termini:

ASL e amministrazione comunale si adopereranno per:

- diffondere informazione sulle tematiche dell'educazione all'autonomia, della salute e della sicurezza e per sensibilizzare la comunità, con iniziative di presentazione degli interventi di tutela e promozione della ciclopedità.

L'amministrazione comunale si adopererà per:

- creare condizioni di maggiore sicurezza, attraverso la realizzazione di interventi di messa in sicurezza degli itinerari ciclo-pedonali casa-scuola.

La scuola si adopererà per:

- organizzare e predisporre iniziative di diffusione dei risultati dell'indagine e degli elaborati dei ragazzi
- realizzare esperienze di accrescimento delle competenze di bambini e bambine (fra cui l'analisi delle situazioni critiche che loro incontrano sulla strada e la progettazione di miglioramenti degli spazi scolastici e delle strade limitrofe)
- progettare l'organizzazione dell'accoglienza dei bambini al mattino, prevedendo un aumento d'uso delle biciclette
- superare il problema sollevato dall'Avvocatura di Stato, in merito all'uscita da scuola dei bambini
- affrontare insieme ai genitori il problema del peso degli zaini.

Le famiglie si adopereranno per:

- organizzare uscite a piedi e in bici con i bambini e partecipare a esperienze in/formative organizzate da scuola e Comune in collaborazione con le realtà istituzionali e imprenditoriali attive sul territorio.

Tutti insieme collaboreranno alle iniziative di *mobility management* scolastico che porteranno a un aumento della mobilità scolastica ciclopedita, eventualmente anche avviando esperienze di pedibus e bicibus.



Per mantenere il controllo del progetto di chi fa cosa e delle risorse utilizzate è utile servirsi di schemi come quelli riportati di seguito.

Descrizione delle attività	Chi fa	Che cosa	Data inizio prevista delle attività	Data fine prevista delle attività	Risultati attesi
n. 1					
n. 2					

Descrizione delle attività del progetto	Risorse identificate	Risorse utilizzate	Indicatori di monitoraggio risorse	Risultati attesi
n. 1				
n. 2				

CONSIGLIO METODOLOGICO

La valutazione

Come abbiamo potuto osservare, la valutazione in Fase 6 è tutta interna alla fase ed è diretta al controllo delle parti organizzative ed esecutive dei sottoprogetti decisi in Fase 5. Vengono utilizzati: cronoprogrammi con le indicazioni delle responsabilità assegnate e delle azioni programmate nel processo, quadri riassuntivi degli output (prodotti) attesi, quadri riassuntivi dell'andamento del consumo delle risorse assegnate, utili per avvalersi di quanto a disposizione al momento giusto ed evitare "sforamenti" del bilancio o paradossali risparmi. Alcuni quadri contengono indicatori per la valutazione del progetto. Per semplificare l'esposizione del metodo Precede-Proceed, gli indicatori di processo e gli indicatori di output (prodotto) sono descritti in Fase 7. Tuttavia, nello sviluppo del lavoro per il progetto è opportuno ricordare che, in ogni fase, è necessario individuare e popolare¹³ corretti indicatori di processo e di output per mantenere la sorveglianza e il governo di quanto si viene facendo, in particolare in Fase 6.

I quadri e i diagrammi sopra menzionati potranno essere utilizzati anche per mantenere il controllo di tutte le attività di implementazione delle altre fasi del progetto.

È opportuno che i gestori tengano un diario in cui registrare le opportunità e le difficoltà che hanno incontrato nel corso dei lavori di questa fase.

¹³. Popolare un indicatore significa raccogliere i dati quantitativi o qualitativi a esso riferiti. Ad esempio, l'indicatore "Numero partecipanti a un corso di formazione" viene popolato raccogliendo le firme dei presenti a ogni giornata del corso e contandone il numero.

FASE 7 - VALUTAZIONE DI PROCESSO

Dove si individuano e applicano gli indicatori di processo e di impatto sui fattori PAR.

Il gruppo di progetto si appresta a questo punto ad approfondire gli aspetti di valutazione del lavoro svolto.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

La parte dei progetti di promozione della salute che si occupa della valutazione degli interventi è di solito sentita dagli operatori come un ruvido esame del loro operato professionale o, nel migliore dei casi, come un computo in fin dei conti sterile da affidarsi a specialisti. Il metodo Precede-Proceed, con il suo disegno a due bracci "che si specchiano" (braccio o macro-fase diagnostica e braccio o macro-fase valutativa, affacciati), enfatizza il processo di valutazione e lo propone nel suo reale e profondo significato. Impone al Gruppo di progetto di ragionare sugli aspetti di valutazione in ogni singola fase, a partire dalla Fase 1. Tale esercizio di riflessione, costante lungo il cammino di diagnosi-progettazione-esecuzione, permette a ogni interlocutore coinvolto (committente, gestore e destinatario, ognuno dal suo punto di vista) di approfondire il contenuto, i fini e i significati delle azioni che sta sviluppando e di acquisire consapevolezza del valore delle reti di relazioni e di collaborazione che sta facendo nascere insieme agli altri interlocutori.

In breve, la valutazione di un progetto è un esercizio di riflessione, fatto insieme agli altri compagni di strada, per comprendere appieno il significato del proprio operato e, se necessario, apportare gli aggiustamenti opportuni. In ultima analisi, la valutazione consente di "fare esperienza" e di apprendere da ciò che si sta facendo e che si è fatto.



CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Apriamo una parentesi sulle varie **tipologie di indicatori** utilizzati nella nostra descrizione.

Chi non è esperto di valutazione può facilmente fare confusione tra un tipo di indicatore e un altro e, nella confusione, perdere il controllo del lavoro in corso. In alcuni casi le differenze sono sottili. Per questo motivo proviamo a chiarire alcune nozioni di base in modo molto pratico e schematico, che consente di orientarsi tra gli indicatori quel tanto che basta, senza occuparci delle teorie su cui sono fondati.

Se osserviamo il progetto con uno sguardo complessivo, possiamo vedere che il suo segmento di implementazione e valutazione è costituito da una successione di attività che inizia con l'avvio dei sottoprogetti indirizzati a modificare i fattori PAR in gioco: in genere un sotto-progetto per ogni fattore. I fattori PAR modificati, operando in sinergia tra loro, sono orientati a "correggere" i comportamenti e gli ambienti responsabili dei fenomeni da contrastare. Nuovi stili di vita e nuovi ambienti si risolvono, infine, nel miglioramento dello stato di salute delle persone destinatarie del progetto.

Facciamo ora una zoomata sulla parte esecutiva del progetto che, si è appena visto, è costituita da attività che si succedono in tre stadi.

- **Primo stadio** - La costruzione di prodotti e la loro messa in opera per la modifica dei fattori PAR.

La fase di implementazione del progetto si avvia con la realizzazione delle azioni finalizzate alla costruzione di oggetti o di eventi per la modifica dei fattori PAR. Per esempio, se si prevede di utilizzare un incontro con i genitori per trasmettere loro un messaggio o una conoscenza, sarà necessario eseguire un pacchetto di azioni simili a questo: a) stabilire il messaggio da comunicare e come comunicarlo; b) stabilire la data dell'incontro, organizzare le relazioni e i relatori; c) spedire gli inviti; d) telefonare ad alcuni opinion leader dei genitori, accertandoci che gli inviti siano stati letti e presi nella dovuta considerazione, ecc. Gli **indicatori di processo** documentano il compimento di ognuna delle attività del pacchetto di azioni. È necessario un indicatore per ogni attività. Nel nostro caso gli indicatori di processo potrebbero essere: a) un documento riassuntivo di cosa comunicare e come; b) l'invio delle lettere ai relatori nei tempi previsti; c) spedizione degli inviti entro la data prefissata; d) l'elenco delle telefonate effettuate, ecc. Tutte le attività del progetto che vengono rendicontate debbono essere monitorate con un indicatore di processo, naturalmente eccetto quelle rendicontate con altro tipo di indicatore.



<<< CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

L'oggetto o l'evento costruito con la sequenza di attività contenute nel pacchetto rappresenta il suo output o prodotto. La sua realizzazione è documentata da un **indicatore di output (prodotto)**. Nel nostro esempio, l'output è rappresentato dall'incontro con i genitori. In questo caso l'indicatore di output potrebbe essere il numero di genitori che partecipano all'incontro, indicatore che segnala non solo la avvenuta realizzazione dell'evento, ma anche la qualità delle attività organizzative svolte.

Successivamente, l'output viene "eseguito" ed esplica i suoi effetti, che sono documentati con un **indicatore di impatto nel breve termine**. Tornando all'esempio, i genitori partecipano all'incontro, ascoltano i relatori, discutono con loro e apprendono i messaggi e le conoscenze necessarie, che potrebbero essere non sufficienti, a modificare i fattori PAR che li riguardano. Il cambiamento delle loro conoscenze, (credenze, atteggiamenti, valori, ecc.) rappresenta l'impatto nel breve termine dell'output "incontro con i genitori". Nell'esempio, l'indicatore di impatto nel breve termine potrebbe essere l'aumento delle corrette conoscenze dei genitori, verificato con questionari pre e post incontro.

- **Secondo stadio** - La costruzione di prodotti e la loro messa in opera per la modifica dei comportamenti e dell'ambiente.

Ottenuta la modifica dei fattori PAR, nuovi pacchetti di attività possono porre in azione sinergica i fattori PAR modificati e produrre ancora uno o più prodotti, questa volta destinati a modificare comportamenti e ambienti. I nuovi pacchetti di attività andranno trattati come visto precedentemente, e così i nuovi output (prodotti). Riprendendo l'esempio, un output (prodotto) del secondo stadio potrebbe essere la definizione delle Linee del pedibus o la predisposizione delle sue Fermate o la messa in sicurezza di un attraversamento critico.

L'esecuzione o, meglio, la messa in opera degli l'output (prodotti) del secondo stadio esplica i suoi effetti - nel nostro esempio l'avvio del pedibus - documentati con **indicatori di impatto nel medio termine** che misurano i cambiamenti dei comportamenti (es. quanti bambini prendono il pedibus) e il cambiamento nell'ambiente (es. la ciclopeditonalità si svolge in sicurezza sulle Linee del pedibus).

- **Terzo stadio** - La costruzione di prodotti e la loro messa in opera per la promozione della salute e della qualità della vita.

Il terzo stadio è tutto volto ad assicurare la sostenibilità nel tempo dei cambiamenti ottenuti nei comportamenti e nell'ambiente. Il lavoro si



<<< CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

*svolge sui fattori rinforzanti per il consolidamento delle reti e l'aumento del capitale sociale, retroterra su cui, per esempio, poggia la vita del pedibus. È possibile che sia necessario produrre ancora uno o più prodotti per mezzo di pacchetti di azioni per radicare ancora di più il pedibus nel quartiere, nella scuola, nelle famiglie, negli uffici comunali. Anche i nuovi pacchetti di attività andranno trattati come visto precedentemente, e così i nuovi output (prodotti). Consolidare e rendere duraturi nel tempo i cambiamenti nei comportamenti e nell'ambiente garantirà di raggiungere i risultati di salute voluti, che sono documentati con **indicatori di impatto nel lungo termine o di risultato**. Nel nostro esempio l'indicatore di risultato potrebbe essere la percentuale di bambini in sovrappeso.*

Gli indicatori di processo segnalano se le attività pianificate in Fase 5 sono state regolarmente svolte oppure no.

Nel corso della preparazione della fase di implementazione dovranno essere individuati gli indicatori di processo che andranno successivamente popolati, mano a mano, che si svolgeranno le attività.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Gli indicatori di processo, in senso stretto, misurano e danno indicazioni rispetto ai progressi nelle attività dei sottoprogetti e descrivono come le cose sono state fatte; gli indicatori di processo non misurano e non danno indicazioni rispetto al raggiungimento degli obiettivi del progetto. Gli indicatori di processo si riferiscono, piuttosto, alle diverse attività che via via vengono sviluppate all'interno di un pacchetto di azioni destinato alla costruzione di un output (prodotto), oppure si riferiscono alle attività necessarie per mettere in opera o eseguire un output (prodotto).

Un esempio può essere la realizzazione di un corso di formazione



<<< CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

(prodotto) rivolto agli insegnanti, che richiederà il monitoraggio dell'insieme delle attività necessarie alla sua realizzazione (contatti con le scuole, presentazione del corso alle scuole, raccolta adesioni, realizzazione appuntamenti, monitoraggio presenze al corso...). Un altro esempio può essere la creazione di un comitato consultivo di esperti (prodotto) responsabili di garantire la qualità dell'intervento e il rispetto delle tempistiche del progetto, che richiederà un pacchetto di azioni dedicate.

*Gli indicatori di processo dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi ed essere **misurabili, chiari, validi, verificabili e precisi, sensibili.***

Per mantenere il controllo del progetto è utile servirsi di schemi come quelli sotto riportati

Descrizione delle attività del progetto	Chi fa	Che cosa	Data inizio prevista delle attività	Data fine prevista delle attività	Risultati attesi	Indicatori di processo	Strumenti
n. 1							
n. 2							

La valutazione di processo comprende anche la rendicontazione quantitativa e qualitativa delle opportunità e delle difficoltà che i Gestori hanno incontrato durante il progetto.

Gli indicatori di processo sono completati dagli indicatori di output (prodotto), che ne sono il complemento in quanto descrivono se un pacchetto di azioni si è concluso con la produzione dell'oggetto o dell'iniziativa che si prefiggeva.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

*Gli indicatori di output (prodotto) servono a quantificare le attività svolte, e, in particolare, a verificare se un pacchetto di azioni ha prodotto il risultato immediato e tangibile per cui era stato programmato: un esempio di indicatore di output può essere l'esecuzione di un corso di formazione o, meglio ancora, il numero totale di partecipanti a un corso, oppure la presenza nell'ordine del giorno di un consiglio comunale della costruzione di una pista ciclabile, ecc. Gli indicatori di output misurano e danno indicazioni anche rispetto ai prodotti concreti dell'intervento: un esempio può essere la stampa di un opuscolo sulla sana alimentazione o sui benefici dell'attività fisica. Gli indicatori di output dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi ed essere **misurabili, chiari, validi, verificabili e precisi, sensibili**.*

Per mantenere il controllo del progetto può essere utile servirsi anche dello schema sotto riportato contenente indicatori di output:

Descrizione delle attività dell'intervento	Indicatori di output	Strumenti	Output atteso
n. 1			
n. 2			

Potranno essere utilizzati come indicatori di processo o di output quelli sotto indicati, che sono riferiti alle corrispondenti azioni previste nella Fase 6:

- 1.** insediamento Gruppo di progetto
- 2.** attivazione coordinamento intersettoriale in ambito comunale
- 3.** inserimento del progetto nel POF delle scuole coinvolte. Nomina di due referenti di progetto in ogni istituto scolastico incluso
- 4.** realizzazione indagine con ragazzi e su mobilità scolastica e stili di vita
- 5.** realizzazione assemblea dei genitori, in ogni istituto scolastico, in cui comunicare i dati dell'indagine
- 6.** rassegna stampa riguardante temi progettuali e azioni di sensibilizzazione.
- 7.** programmi di incontri di sensibilizzazione con genitori, docenti, operatori e altri cittadini sui seguenti temi: attività fisica e salute, cambiamenti climatici e stili di vita, autonomia nell'infanzia e nell'adolescenza
- 8.** documentazione delle attività di educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale realizzate nelle classi
- 9.** documentazione riguardante le iniziative con le famiglie sul tema delle esperienze ciclo-pedonali con i figli
- 10.** mappe dei flussi, risultato di azioni di *mobility management* scolastico
- 11.** rapporto dettagliato degli itinerari pedibus con relative criticità individuate nel corso delle passeggiate di quartiere
- 12.** mappa dei percorsi ottimali
- 13.** progetti esecutivi relativi agli interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di protezione della ciclopeditività, per superare le criticità emerse
- 14.** lettere e volantini riguardanti iniziative per individuare i genitori (o altre figure adulte volontarie) disponibili a divenire "autisti" del pedibus. Elenco dei volontari
- 15.** installazione di apposita segnaletica alle fermate dei pedibus
- 16.** programma dei pedibus con schema degli itinerari, fermate, date e orari, nome accompagnatori adulti
- 17.** conferenza stampa di lancio del pedibus, rassegna stampa
- 18.** avvio del pedibus, documentazione relativa, rassegna stampa
- 19.** dati riguardanti l'affluenza della prima settimana di pedibus
- 20.** dati riguardanti l'affluenza del primo mese di pedibus
- 21.** interviste a bambini, accompagnatori, genitori e docenti, sull'andamento del pedibus.



CONSIGLIO METODOLOGICO

Abbiamo potuto fino a questo punto comprendere che gli indicatori di processo non appartengono propriamente alla Fase 7, perché vengono individuati al momento della pianificazione delle attività e popolati nel corso dell'implementazione. Approfondendo l'esame della natura degli indicatori non può sfuggire che esistono aree di sovrapposizione tra indicatori di processo e indicatori di output (risultato). Per esempio, la presenza della "Mappa dei percorsi ottimali", vista al punto 12 dell'elenco precedente, può essere indicatore di processo oppure indicatore di output. La scelta se utilizzarla nelle vesti dell'uno o dell'altro dipende dal livello di complessità che vogliamo dare all'impianto di valutazione del progetto, in quanto ogni atto o oggetto generato dal progetto può essere "decostruito" nella serie di attività necessarie per realizzarlo. Un piano di valutazione "snello" opererà le poche scissioni strettamente necessarie e utilizzerà la presenza della Mappa dei percorsi come indicatore di processo, un piano di valutazione più articolato la considererà invece come il prodotto risultante di una serie di azioni (rendicontate con indicatori di processo loro dedicate), pertanto come indicatore di output.

Gli indicatori di impatto nel breve termine sui fattori, certamente gli indicatori più propri della Fase 7, segnalano se le persone hanno cambiato opinione, atteggiamento, ecc. o, più precisamente, se le attività di modifica dei fattori PAR, pianificate in Fase 5 ed eseguite in Fase 6, hanno raggiunto i risultati che si prefiggevano. Occorre riprendere quegli indicatori dei fattori PAR, su cui si è agito, che sono risultati i più significativi. L'individuazione di quali siano questi ultimi può essere fatta insieme agli alunni, ai genitori e agli insegnanti. Con loro si possono anche individuare aspetti sfuggiti, ma ritenuti importanti, delle azioni di contrasto dei fattori PAR.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Gli indicatori di impatto permettono di misurare alcuni risultati del progetto:

nel breve termine (impatto sui fattori PAR). Ad esempio l'aumento della conoscenza dei benefici dell'attività fisica sulla salute. Riprendendo l'ipotesi della realizzazione di un corso di formazione rivolto agli insegnanti, si è visto che la concreta effettuazione del corso o il numero di insegnanti che vi hanno partecipato possono costituire l'indicatore di output, mentre l'apprendimento conseguito dagli insegnanti (documentato dagli appositi questionari di fine corso) può esserne l'indicatore di impatto nel breve termine.

*Gli indicatori di impatto nel breve termine dovrebbero essere coerenti con gli obiettivi ed essere **misurabili, chiari, validi, verificabili e precisi, sensibili.***

La ri-popolazione degli indicatori viene eseguita, nella Fase, con le metodologie opportune (questionari, interviste, focus group, ecc.), dopo un periodo di tempo appropriato dalla fine delle attività di modifica dei fattori PAR implementati in Fase 6.

Può essere utile servirsi dello schema sotto riportato.

Descrizione dell'obiettivo	Indicatori di impatto nel breve termine	Strumenti	Risultato atteso
n. 1			
n. 2			

FASE 8 - VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Dove si individuano e si applicano gli indicatori di impatto nel medio termine.

Gli indicatori di impatto nel medio termine misurano se le persone hanno cambiato comportamento, se le modifiche all'ambiente sono state apportate ecc. o, più precisamente, se le attività pianificate per porre in azione sinergica i fattori PAR modificati hanno prodotto i cambiamenti nei comportamenti (hanno cioè aumentato la quantità di tempo dedicata all'attività fisica) e nell'ambiente (ad esempio è aumentata la sicurezza della ciclope-donalità in un determinato percorso) che si prefiggevano. Occorre riprendere quegli indicatori dei comportamenti e dell'ambiente individuati nella Fase 3 che sono risultati i più significativi. L'individuazione di quali siano questi ultimi può essere fatta insieme ad alunni, genitori e insegnanti. Con loro si possono anche individuare aspetti sfuggiti, ma ritenuti importanti, delle azioni di contrasto dei fattori PAR.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Gli indicatori di impatto permettono di misurare alcuni risultati del progetto:

nel medio termine (impatto sui comportamenti e sull'ambiente). Ad esempio l'incremento del 30%, rispetto al tempo 0, della percentuale di bambini partecipanti al progetto che svolge almeno 60 minuti di attività fisica quotidiana.

La ri-popolazione degli indicatori viene eseguita, in questa fase, con le metodologie opportune (questionari, interviste, focus group, ecc.), dopo un periodo di tempo appropriato dalla fine delle attività realizzate per volgere al loro fine i fattori PAR modificati.



Come già precedentemente sottolineato, gli indicatori della Fase 3, quelli che danno conto della variazione dei comportamenti, sono sempre tra gli indicatori più importanti per progetti di promozione di stili di vita salutari in quanto, nel corso dello sviluppo del progetto, con tutta probabilità non sarà possibile osservare una variazione degli indicatori diretti di salute, studiati in Fase 2, e verranno utilizzate le variazioni dei comportamenti come indicatori proxy (indicatori vicari) di risultato.

Può essere utile servirsi dello schema sotto riportato

Descrizione dell'obiettivo	Indicatori di impatto nel medio termine	Strumenti	Risultato atteso
n. 1			
n. 2			

CONSIGLI METODOLOGICI

Il metodo Precede-Proceed, con il suo disegno a due bracci "che si specchiano", ci propone nella macro-fase diagnostica un processo di studio che avanza per successive analisi e scomposizioni delle con-cause del fenomeno da contrastare. Al contrario, nella macro-fase valutativa il processo avanza per ricomposizione e sintesi delle con-cause, modificate, che dovrebbero, se il progetto ha avuto successo, promuovere i fenomeni desiderati.

Analogamente, per progressiva ricomposizione e sintesi, procede l'andamento degli indicatori della valutazione.

FASE 9 - VALUTAZIONE DI RISULTATO (HEALTH OUT-COME)

Dove si individuano e si applicano gli indicatori di risultato (*health out-come*).

Gli indicatori di risultato (*health out-come*) misurano se le persone hanno migliorato il loro stato di salute.

In questa fase si valuta se i bambini presentano condizioni di salute migliori di quelle che avevano prima del progetto. Occorre riprendere quegli indicatori di carattere epidemiologico individuati nella Fase 1 e in Fase 2, che sono risultati i più significativi.

Alcuni mesi dopo l'adozione dei nuovi comportamenti attivi da parte dei bambini, è del tutto verosimile che sia possibile documentare una eventuale variazione nella percezione che gli alunni hanno di alcuni aspetti del loro stato di salute e/o del loro benessere.

Pertanto, in questa fase si valuta se le persone interessate dall'intervento, i bambini in primo luogo, hanno maggiore o minore soddisfazione rispetto al loro tipo di vita. Si valuta la:

- gioia di vivere e intraprendenza manifestata dai bambini
- soddisfazione dei genitori rispetto all'attività fisica e mobilità dei figli, all'organizzazione della famiglia e della comunità
- percezione dei docenti e dei dirigenti in tema di fiducia dei genitori, autonomia e competenze dei bambini e mobilità scolastica
- (...).

Per farlo potremo riprendere gli indicatori individuati nella Fase 1 che sono risultati i più significativi. L'identificazione di quali siano gli indicatori più significativi può essere fatta insieme ad alunni, genitori e insegnanti. Con loro si possono anche individuare aspetti sfuggiti, ma ritenuti importanti. La ri-popolazione degli indicatori viene eseguita, con le metodologie opportune (questionari, interviste, focus group, ecc.) per valutare se gli atteggiamenti dei bambini e dei genitori abbiano subito delle variazioni.



Gli effetti diretti sullo stato di salute dei bambini è solitamente documentabile dopo molti mesi dall'adozione dei nuovi comportamenti, con la verifica della variazione degli indicatori di salute studiati in Fase 2.

CONSIDERAZIONI, RIFLESSIONI E APPROFONDIMENTI

Gli indicatori di risultato permettono di misurare gli obiettivi nel lungo termine (impatto sulla salute) del progetto:

ad esempio la riduzione del 5% della percentuale di persone in sovrappeso nella comunità in cui il progetto è stato realizzato.

La ri-popolazione degli indicatori viene eseguita, nella fase, con le metodologie opportune (sistemi di sorveglianza, questionari, interviste, focus group, ecc.).



ALLEGATI

PREMESSA

Il complesso di allegati presentati in questa sezione, fa esplicito riferimento alla Fase 6 del progetto “A piedi o in bici con le amiche e con gli amici. Come promuovere la mobilità scolastica ciclopedonale nella scuola primaria”, dove si elenca una serie di tappe operative relative all’implementazione dell’intervento, che fungono da traccia anche per lo sviluppo dei capitoli successivi. Le riportiamo di seguito per semplificarne la consultazione.

- 1.** La promozione, l’insediamento, lo sviluppo, la manutenzione del Gruppo di progetto e il suo allargamento ai rappresentanti dei soggetti che progressivamente si avvicinano e vengono coinvolti. È questa la sede in cui si imposta il dialogo fra gli operatori delle varie istituzioni che collaborano e condividono strategie e metodi.
- 2.** L’avvio di un coordinamento intersettoriale in ambito comunale, necessario per comunicare e condividere il senso e le tappe del progetto, per tarare linguaggi e metodi e per predisporre le condizioni ottimali, affinché ciascun settore sia informato, fornisca un contributo allo sviluppo del progetto e sia pronto a intervenire quando serve, senza lungaggini burocratiche e perdite di tempo, dovute alla disorganizzazione che di solito si genera di fronte agli imprevisti.
- 3.** La nomina di due referenti di progetto (che nel frattempo è stato inserito nel POF) in ogni istituto scolastico coinvolto, necessaria per una suddivisione dei compiti e per creare un’organizzazione in grado di fronteggiare gli imprevisti.
- 4.** Un’indagine con ragazzi e genitori (ma anche insegnanti e abitanti del territorio in cui la scuola è inserita) su mobilità scolastica e stili di vita, non solo per raccogliere le informazioni che servono, ma anche per chiamare in gioco genitori e ragazzi, che progressivamente diventeranno i protagonisti del progetto.
- 5.** Un’assemblea dei genitori, in ogni istituto scolastico, in cui comunicare i dati dell’indagine e altre azioni di informazione e di sostegno al cambiamento, con le famiglie (ASL, scuola, Comune, associazioni).

Si tratta di occasioni di dialogo, in cui comunicare sulla base di messaggi “noi”, senza puntare il dito contro i comportamenti indesiderati, valorizzando invece le buone pratiche già attive in ogni scuola, promosse da quelle famiglie i cui ragazzi già vanno a scuola insieme ad altri compagni, a piedi, in bicicletta o usando i mezzi pubblici.



- 6.** La comunicazione delle intenzioni progettuali alla comunità e la divulgazione dei materiali riguardanti ambiente, salute, sicurezza, educazione... che alimentano le motivazioni ad aderire e a collaborare operativamente.
- 7.** Altri incontri di sensibilizzazione con genitori, docenti, operatori e altri cittadini (movimento e salute, cambiamenti climatici e stili di vita, autonomia nell'infanzia e nell'adolescenza...), nel corso dei quali i genitori approfondiscono argomenti che - fra l'altro - potranno spendere nel dialogo quotidiano con le altre famiglie.
- 8.** Realizzazione di attività di educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale con le classi, nell'ambito del curricolo, sui vari temi: alcuni di "cultura generale" riguardanti le regole, la sicurezza, la salute, la conoscenza del quartiere, altri specificamente dedicati al pedibus, come ad esempio la predisposizione di diagrammi di flusso che consentono di ipotizzare insieme ai bambini i percorsi pedibus: partenze, arrivi e fermate intermedie.
- 9.** Orientamento alle famiglie affinché accrescano la quantità di tempo dedicato a esperienze ciclo-pedonali con i figli: si suggerisce in questa fase di spendere meglio il tempo disponibile, soprattutto quando ci si sposta con i figli, i quali debbono poter sperimentare insieme ai genitori come ci si comporta correttamente in strada.
- 10.** Azioni di *mobility management* scolastico volto alla organizzazione della mobilità ciclopedonale e, se necessario, dei pedibus (mappe dei flussi).
- 11.** Passeggiate di quartiere per valutare criticità e situazioni favorevoli, immaginando i percorsi casa-scuola e gli itinerari dei pedibus.
- 12.** Individuazione dei percorsi ottimali (quali siano i più sicuri, non i più brevi e quale sia la lunghezza ottimale) e segnalazione delle criticità.
- 13.** Interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di protezione della ciclopedonalità, per superare le criticità emerse.
- 14.** "Mobilitazione" per individuare i genitori (o altre figure adulte volontarie) disponibili a divenire "autisti" del pedibus.
- 15.** Predisposizione di apposita segnaletica alle fermate dei pedibus.
- 16.** Programmazione del pedibus.
- 17.** Conferenza stampa di lancio del pedibus.
- 18.** Avvio del pedibus (il primo è un giorno colorato e di festa, i marciapiedi e le strade si riempiono di bambini, genitori e nonni), con il sostegno - se necessario - della polizia municipale, per rendere l'evento mirabile e per creare qualche ostacolo alle auto impertinenti.

I materiali presentati in questa sezione sono suddivisi per ambiti tematici e preceduti da un indice ragionato che li pone in correlazione con le tappe dell'iter progettuale appena delineato, descrivendone la preparazione o gli esiti, oppure approfondendone alcuni aspetti o mostrando un ventaglio di possibili realizzazioni in relazione alla varietà dei contesti.

Non tutte le tappe sono corredate da allegati. Per le tappe a proposito delle quali si propongono allegati, occorre dire che i documenti presentati sono eterogenei e hanno un taglio prevalentemente operativo.

L'intento non è tanto di fornire ricette univoche, quanto piuttosto di offrire suggerimenti, affinché ciascuno possa ricevere sollecitazioni utili a trovare le soluzioni operative più adatte al proprio contesto.

Spesso non compare in queste "carte" l'Azienda sanitaria locale, sebbene i pediatri e medici di sanità pubblica giochino un ruolo importante. Ciò dipende dal fatto che fino a ora sono stati prevalentemente i Comuni - e non le ASL - gli attivatori dei pedibus documentati.

Proprio il ruolo giocato dalle Amministrazioni comunali in questi anni, centrate più sul rapporto fra mobilità e ambiente e meno sulla salute e la promozione dell'attività fisica, ha come effetto la mancanza di riferimenti al modello Precede- Proceed. Il respiro profondo dei progetti di successo, tuttavia, è coerente con l'ispirazione di Green e Kreuter e Precede-Proceed rappresenta un'evoluzione strategica e metodologica che rende più robusta sul piano scientifico la progettualità dei pedibus, che abbiamo osservato essere talvolta improntata allo spontaneismo.

A. (tappe 1 e 2)

Gruppo di progetto e coordinamento intersettoriale

In questa sezione proponiamo 4 documenti:

a. Il primo è una lettera/volantino che mostra il Gruppo di progetto di Bagnacavallo (RA) in azione. Se ne coglie la composizione: alcuni genitori, il dirigente e alcuni docenti dell'istituto comprensivo, alcuni assessori comunali, un rappresentante della polizia locale e una pediatra. Si coglie anche un aspetto interessante sul piano metodologico: il coinvolgimento degli studenti della scuola secondaria di primo grado e della Consulta dei ragazzi che, in un'assemblea rivolta ai genitori - dopo aver analizzato i risultati di un'indagine rivolta ad alunni della scuola primaria - segnalavano ai genitori che erano proprio loro i responsabili principali del traffico motorizzato attorno alle scuole, che tanto li preoccupava.

b. Il secondo mostra come un Gruppo di progetto possa nascere in molti modi ed essere variamente denominato. A Cormons nel 2006 si è costituito un comitato scolastico con i rappresentanti del Comune, della scuola e dei genitori.

Il comitato, presieduto da un genitore, ha il compito di coordinare tutte le iniziative afferenti la mobilità, ponendo particolare riguardo alle esigenze di mobilità ciclopedonale di bambini e ragazzi.

Il comitato, che resta in carica tre anni, si presenta come luogo di incontro interistituzionale, il Comune - che figura come finanziatore dell'iniziativa - è presente nella sua dimensione tecnico-amministrativa, mentre genitori e volontari hanno un ruolo di primario rilievo, essendo due loro rappresentanti rispettivamente presidente e vicepresidente.

Nel regolamento del comitato si legge che:

- «promuove la realizzazione di iniziative di sensibilizzazione in merito alla condizione dei bambini negli spazi e nei tempi della città (indagini sulla mobilità scolastica; studio dei percorsi casa-scuola; informazioni sulle tecniche di moderazione del traffico e sicurezza stradale)

- coordina i progetti di educazione alla mobilità messi in atto nelle scuole di ogni ordine e grado (che dovranno far parte integrante dei piani di offerta formativa delle scuole interessate) offrendo ogni supporto utile in merito anche alle questioni di responsabilità civili e penali degli insegnanti, operatori scolastici e conducenti degli scuolabus



- valuta gli effetti delle iniziative assunte in ordine alle materie di cui ai punti precedenti dando ampia pubblicità».

- c.** Dopo due piccole realtà, una grande città. La mappa delle relazioni fra i settori del Comune di Milano coinvolti nel Progetto pedibus. Considerando la dimensione organizzativa appare evidente la complessità della rete documentata da questa mappa. Occorre perciò aggiungere che i componenti del Gruppo intersettoriale del Comune di Milano si sono riuniti solo in occasione di particolari esigenze organizzative.

La *routine* progettuale veniva gestita dagli uffici dell'Assessorato famiglia, scuola e politiche sociali, che coordinava il lavoro e manteneva relazioni di collaborazione con l'ASL.

- d.** Infine un documento che fa parte del Piano strategico della Provincia di Treviso.

Si tratta di un Protocollo d'intesa, di durata quinquennale, tra Provincia di Treviso, le ULSS 7, 8 e 9, l'Ufficio scolastico territoriale e i presidenti delle Conferenze dei sindaci, per «la promozione dei percorsi casa-scuola sicuri a piedi e in bicicletta in Provincia di Treviso».

A. a

PERCORSI SICURI CASA SCUOLA
***A PIEDI E IN BICI,
A SCUOLA CON GLI AMICI***

VENERDÌ 25 FEBBRAIO 2005 alle ore 20,30
presso la SCUOLA MEDIA "L. GRAZIANI"
via Cavour 3, BAGNACAVALLO

**SARANNO PRESENTATI I RISULTATI DEL QUESTIONARIO
DISTRIBUITO NEL CORSO DELL'ANNO SCOLASTICO
2004/2005
LA SERATA È DEDICATA IN PARTICOLAR MODO AI GENITORI**

I risultati dell'indagine offriranno l'occasione di riflettere sul benessere e sulla salute dei nostri figli, sulla sicurezza stradale, sull'ambiente e sull'inquinamento prodotto dal traffico.

Ne parleremo insieme a

- **I GENITORI del GRUPPO DI PROGETTO**
- **PAOLA LUSARDI, pediatra**
- **VALTER BARUZZI, pedagogista**
- **DIRIGENTE E INSEGNANTI DELL'ISTITUTO COMPRENSIVO**
- **PAOLO GRAZIANI, Assessore ai Lavori pubblici e all'Ambiente**
- **RAFFAELLA BALLARDINI, Assessore alla Pubblica Istruzione**
- **Rappresentanti della POLIZIA MUNICIPALE**

**Parteciperanno all'incontro ragazzi e ragazze della CLASSE 3°
C della SCUOLA MEDIA GRAZIANI e rappresentanti della
CONSULTA DEI RAGAZZI DI BAGNACAVALLO**

I genitori sono invitati a partecipare



A. b

Comitato Mobilità Scolastica di Cormons (Udine)

Il Comitato è così costituito:

- 1 rappresentante dell'Amministrazione comunale
- 1 rappresentante degli uffici comunali
- 2 rappresentanti dei genitori delle scuole elementari e medie
- 2 rappresentanti dei vigili ausiliari (nonni vigili)
- 1 rappresentante degli insegnanti

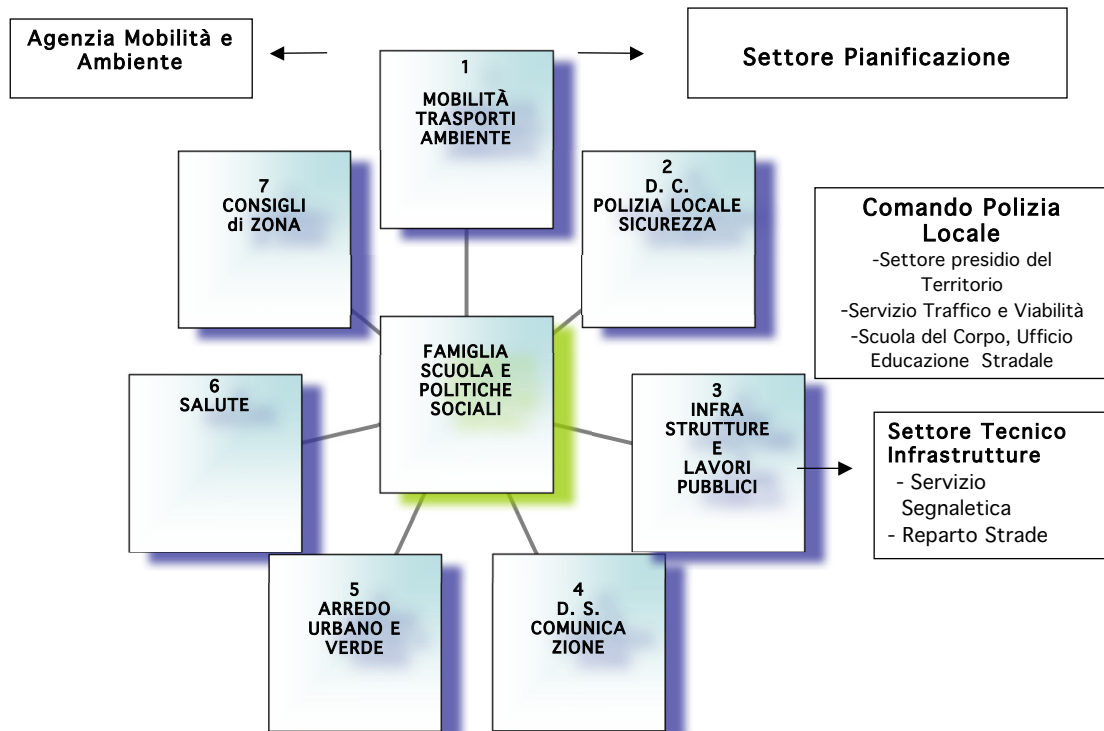
Rappresentante amm.ne com.le	F. L. P. - Consigliere comunale
Rappresentante uffici comunali	S. A. – tecnico comunale
	A. P.– comandante vigili urbani (si alterneranno)
Rappresentanti dei genitori	C. N.
	O. P.
Rappresentanti dei vigili ausiliari	F. R.
	M. M.
Rappresentante degli insegnanti	A. C.

Presidente **C. N.**
Vice Presidente **M. M.**
Segretario **F. L. P.**

Eletti nella seduta del 5 ottobre 2006 all'unanimità

A. c

I SETTORI DEL COMUNE DI MILANO COINVOLTI NEL "PROGETTO PEDIBUS" (2007-2011)



A. d (1/10)

**PIANO STRATEGICO
DELLA PROVINCIA DI TREVISO**

PROTOCOLLO D'INTESA

tra

PROVINCIA DI TREVISO

ULSS 7 - ULSS 8 - ULSS 9

UFFICIO SCOLASTICO TERRITORIALE

**PRESIDENTI DELLE CONFERENZE DEI SINDACI
ULSS 7 - ULSS 8 - ULSS 9**

per

**LA PROMOZIONE DEI PERCORSI CASA-SCUOLA SICURI A PIEDI
E IN BICICLETTA IN PROVINCIA DI TREVISO**

Treviso, 22 settembre 2011



A. d (2/10)

PREMESSO CHE

- nella Marca Trevigiana è in corso la realizzazione di un Piano Strategico;
- il Piano Strategico è una politica organica e generalista di governance del territorio ed è il terreno su cui si verifica la capacità dell'intera Marca di esprimere un progetto condiviso di sviluppo;
- il processo di pianificazione strategica è l'ambito più adeguato per identificare, coordinare e costruire in modo condiviso progetti di intervento e sviluppo per la Marca;
- il Piano Strategico, oltre a definire un nuovo modello di sviluppo adatto ad interpretare positivamente il nuovo contesto competitivo, ha l'obiettivo di intervenire e migliorare la vivibilità e la qualità del territorio e la qualità della vita dei cittadini;
- le azioni e i progetti di intervento definiti nel presente Protocollo vanno a formare parte integrante del Piano Strategico.

La mobilità nelle città è un tema cruciale che si è imposto con forza all'attenzione dell'opinione pubblica, come elemento essenziale per le strategie di sviluppo sostenibile nonché per le implicazioni con l'assetto urbano, la sicurezza stradale e la qualità dell'aria; in tale contesto il mondo della scuola può agire in maniera propositiva ed attiva educando i ragazzi, cittadini del futuro, a stili di vita che migliorino la qualità della vita e della salute.

L'ambiente in cui viviamo è frutto di scelte urbanistiche che necessitano di essere opportunamente pianificate e, se necessario, modificate, tenendo presente che esse hanno un'influenza diretta sulla salute; da ciò consegue la sempre maggiore attenzione a riqualificare lo spazio urbano e riorganizzare le modalità di trasporto. Le scuole e gli spazi attorno ad esse rappresentano parti di città dove favorire modalità di trasporto che privilegino gli spostamenti a piedi o in bicicletta e di moderazione del traffico al fine di favorire una maggiore sicurezza dell'utenza debole.

A livello europeo, queste tematiche trovano riferimento nei principi dello "sviluppo sostenibile", della "precauzione per un'azione preventiva" e della "responsabilizzazione e partecipazione", come previsto, ad esempio, citando i principali:

- dall'art. 6 del Trattato che istituisce la Comunità Europea (nella versione consolidata riportata nella G.U.C.E. C 325 del 24.12.2002) che afferma che "le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche ed azioni comunitarie di cui all'art. 3, in particolare nella prospettiva di promuovere lo sviluppo sostenibile";
- dalla Comunicazione della Commissione del 9 febbraio 2005 "Vincere la battaglia contro i cambiamenti climatici" (G.U.C.E C 125 del 21 maggio 2005);
- dalla Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo relativa ad una Strategia tematica sull'ambiente urbano atto connesso alla Comunicazione della Commissione dell'11 febbraio 2004, dal titolo: "Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano" (G.U.C.E C 98 del 23.04.2004) che individua una strategia europea per l'ambiente urbano, incentrata sul concetto di sviluppo sostenibile, sulla riduzione dell'impatto dei trasporti urbani e volta a rafforzare la lotta all'inquinamento e le azioni di risanamento delle città;
- dal Libro Bianco sulla politica dei trasporti (2001-2010) che pone gli utenti al centro della politica di trasporto, volta a lottare contro gli incidenti, armonizzare le sanzioni e favorire lo sviluppo di tecnologie più sicure e meno inquinanti;



A. d (3/10)

- dalla Direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa, che definisce e stabilisce obiettivi di qualità dell'aria ambiente al fine di evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi per la salute umana e per l'ambiente nel suo complesso.

A livello nazionale tali concetti trovano riferimento nella normativa ambientale e di mobility management, tra le principali si ricordano:

- il D.M. 27 marzo 1998 con il quale il Ministero dell'Ambiente ha introdotto una serie di disposizioni volte alla promozione di forme di mobilità sostenibile;
- l'art. 30 del D.Lgs 30 aprile 1995 n. 285 (Nuovo Codice della Strada) che prevede, da parte delle Amministrazioni locali, la predisposizione dei Piani Urbani del Traffico (PUT) e relativi piani particolareggiati, e l'art.22, comma 1 della Legge n. 340/2000 che istituisce i Piani Urbani della Mobilità (PUM);
- il D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa" che richiede espressamente che i Piani di Qualità dell'aria siano integrati e coerenti con gli altri documenti di pianificazione e di programmazione sia regionale che locale;
- la bozza della revisione del Piano Regionale di Tutela e Risanamento dell'Atmosfera predisposta dalla Regione Veneto, con la collaborazione dell'Osservatorio Aria di ARPAV, nel quale viene fatto esplicito riferimento alla necessità di razionalizzare e organizzare la mobilità soprattutto in ambito urbano.

I progetti di percorsi sicuri casa-scuola a piedi e in bicicletta trovano inoltre riferimento nei principi della sicurezza stradale:

- la Comunicazione della Commissione - Programma di Azione Europeo per la Sicurezza Stradale - Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione Europea entro il 2010: una responsabilità condivisa e il Programma di Azione Sicurezza Stradale: Programma d'Azione Europeo per la Sicurezza Stradale (2003-2010), che prevedono una serie di misure come il rafforzamento dei controlli stradali, il miglioramento delle infrastrutture stradali e azioni intese a migliorare il comportamento degli utenti al fine di ridurre del 50% il tasso dei decessi entro il 2010;
- la Comunicazione della Commissione Europea n. 74 del 2006 quale revisione del Terzo programma di azione europeo per la sicurezza stradale (European Road Safety Action Programme Mid-Term Review) in cui sono stati analizzati i dati di incidentalità dei paesi membri, rivelando che c'è stata una riduzione del numero di morti rispetto al 2000, ma non sufficiente a raggiungere il traguardo prefissato per il 2010;
- la Legge n. 144 del 17 maggio 1999 che ha introdotto il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS).

Infine, questi progetti hanno ricadute anche in tema di promozione della salute stimolando il movimento fisico al fine di contrastare in primis la sedentarietà, quale fattore di rischio per le malattie cronico degenerative.

Un obiettivo della sanità è la diffusione dell'attività fisica, attraverso l'attivazione di interventi di dimostrata efficacia. Gli effetti positivi di una diffusa attività fisica a livello di comunità sono evidenti sia a livello sociale che economico. Questo può essere raggiunto solo attraverso politiche sanitarie mirate, condivisione di obiettivi e individuazione delle responsabilità.

A. d (4/10)

Il progetto nazionale Guadagnare Salute riprende la strategia dell'Organizzazione Mondiale della Sanità "Gaining Health" con l'obiettivo di favorire l'adozione di quei comportamenti quotidiani che siano in grado di contrastare l'insorgenza di patologie croniche, facendo così guadagnare "anni di vita in salute" ai cittadini. Il piano si articola in quattro programmi specifici basilari: la promozione della corretta alimentazione, la promozione dell'attività fisica, la lotta al tabagismo e la lotta all'abuso di alcol.

Il Piano Regionale della Prevenzione del Veneto per il triennio 2010-2012 (delibera n. 3139 del 14.12.2010) ha inserito Guadagnare Salute nella programmazione. Nello specifico il Piano prevede numerose azioni di promozione dell'attività motoria compresi i percorsi casa scuole. Una delle novità di Guadagnare Salute è la sinergia d'azione che coinvolge non solo il Sistema sanitario, ma anche diversi Ministeri, Regioni, Comuni, organizzazioni appartenenti al mondo delle imprese, del sindacato e dell'associazionismo.

In questa logica si inserisce anche la Carta di Toronto, la cui adesione è attivamente proposta dall'Azienda ULSS9. La Carta di Toronto è uno strumento per favorire uno stile di vita attivo e sostenibile per tutti per decisori e operatori impegnati nella promozione dell'attività fisica.

CONSIDERATO CHE

La Provincia di Treviso da tempo è partner in progetti europei in tema di mobilità sostenibile (OROS, PIMMS, PIMMS Transfer e PIMMS Capital) con l'obiettivo di sostenere e promuovere le migliori pratiche relative alla mobilità alternativa all'automobile privata ed a comportamenti di sostenibilità ambientali rivolti soprattutto alle generazioni più giovani. Inoltre la Provincia ha aderito al programma IN.F.E.A. avviato dal Ministero dell'Ambiente e finalizzato a diffondere iniziative idonee a rafforzare le conoscenze su temi ambientali, favorire la sensibilità e la consapevolezza verso l'ambiente, promuovere il cambiamento di comportamenti collettivi e individuali puntando, in primo luogo, sui giovani.

A partire dall'anno scolastico 2009-2010, la Provincia di Treviso bandisce annualmente il concorso a premi "La scuola va in città", con il supporto tecnico scientifico dell'Associazione Moving School 21, rivolto alle scuole primarie e secondarie di I grado per stimolare gli insegnanti, i ragazzi e le loro famiglie a realizzare e rendere pratica quotidiana i percorsi casa-scuola sicuri a piedi o in bicicletta, sensibilizzando a ridurre l'uso dell'automobile per limitare il traffico e l'inquinamento che ne consegue.

L'obiettivo, a lungo termine, che la Provincia intende perseguire è quello di incidere sul modello di vita dei bambini, dei ragazzi e delle loro famiglie per ciò che concerne la mobilità, mettendo in evidenza come il problema degli spostamenti in città debba cercare e trovare soluzioni più compatibili con la sostenibilità urbana, con la salute e la qualità della vita. Costituisce inoltre uno stimolo per un approccio integrato ai problemi che riguardano gli spazi urbani, in particolare per quanto concerne le competenze urbanistiche, educative e della salute.

Da numerosi anni le Aziende ULSS del territorio provinciale trevigiano (ULSS7, ULSS8 e ULSS9) promuovono e sostengono le iniziative di percorsi casa-scuola sicuri, sia nella forma a piedi che in bicicletta, come attività di educazione alla salute. Tali iniziative rientrano quindi nei programmi di promozione della salute che le stesse aziende realizzano con il coinvolgimento anche di istituzioni diverse e favorendo la partecipazione attiva, dalle singole persone (scelte e comportamenti individuali) alle comunità nel loro insieme (comportamenti e scelte sociali), dai contesti di vita (politiche di tutela) all'ambiente (modifiche e miglioramenti degli ambienti di vita). Tali azioni sono espressione delle molte esperienze nazionali ed internazionali e

A. d (5/10)

ormai hanno applicato questi principi nella progettazione di attività a favore della salute (applicazioni di "Agenda 21" dell'ONU; Progetto "Città Sane" e "Comunità Sane" dell'OMS) rendendo disponibili numerosi strumenti validati che consentono di riprodurre il modello progettuale.

Un sempre maggior numero di Comuni ha avviato progetti pluriennali assieme alle Scuole, supportati dalla collaborazione di genitori, associazioni di volontari e referenti delle aziende ULSS. Nel territorio dell'ULSS 9, i progetti pedibus sono stati avviati in primis nel Comune di Treviso con il coinvolgimento attivo dell'Associazione Pedibus Treviso e la sottoscrizione di un protocollo tra Amministrazione comunale, le Direzioni Didattiche, la Federazione Italiana Amici della Bicicletta e l'associazione stessa con la predisposizione di materiali operativi. Tale esperienza è poi stata estesa ad altri Comuni del territorio dell'ULSS 9 ed ad oggi i progetti sono avviati in 19 Comuni.

Nel territorio dell'ULSS 8 sono state attivate le progettualità pedibus coinvolgendo scuole, genitori volontari e amministrazioni comunali con l'avvio di 31 percorsi-linee.

Nel territorio dell'ULSS 7 è stato possibile, in tempi brevi, l'avvio di circa 49 percorsi Pedibus e tale esperienza è stata scelta nel 2009 tra i 330 progetti presentati a livello nazionale e i 44 provenienti dalla Regione Veneto al Forum Nazionale della Pubblica Amministrazione come migliore "Pratica per Guadagnare Salute" e premiata.

L'Ufficio Scolastico Territoriale di Treviso ha promosso e sostenuto, nell'ambito delle Educazioni, progetti relativi alla promozione della salute, all'educazione ambientale, all'educazione alla cittadinanza attiva, all'educazione all'Europa, in coerenza con le direttive e gli orientamenti nazionali;

Le iniziative di educazione alla salute sono fortemente orientate alla promozione di comportamenti e stili di vita sani e alla costruzione di una cittadinanza attiva attraverso azioni sinergiche e concertate con le istituzioni presenti nel territorio; in particolare, ha inserito il progetto pluriennale di ricerca azione "Moving School 21 per la promozione della salute, sicurezza e performance a scuola" nel programma di interventi per l'educazione alla salute nell'a.s. 2006/07 dell'Ufficio Interventi Educativi dell'USP di Treviso, nota protocollo n° 1004/a16-4 del 29 giugno 2006, attuando corsi di formazione che hanno coinvolto un centinaio di insegnanti di oltre 30 scuole in provincia di Treviso sui temi della qualità degli spazi scolastici e urbani, del miglioramento dell'apprendimento, dell'integrazione tra didattica e iniziative quali i percorsi casa scuola in autonomia; Moving School 21 si è sviluppato in una cornice europea, sia per la sua genesi (percorso di ricerca e sperimentazione attraverso 2 Programmi Intensivi Erasmus e il progetto Socrates Comenius KCS Kids Create School in Berlin/England/Italy - La Scuola creata dai Bambini a Berlino, in Inghilterra, in Italia) sia per il suo sviluppo che vede una cooperazione con istituzioni scolastiche e territoriali della città di Berlino.

L'Associazione Culturale Pediatri, attiva in provincia di Treviso dal 1999 su formazione, ricerca ed advocacy sulle tematiche della salute infantile, da 6 anni si interessa delle correlazioni tra l'inquinamento ambientale e la salute dei bambini ed agisce per contrastare questi effetti.

A tal fine ha collaborato attivamente alle seguenti azioni: sensibilizzazione e formazione scientifica dei medici sui rischi di patologie correlate all'inquinamento ambientale, mediante corsi di formazione specifici ed interventi in occasione di diversi incontri scientifici; sensibilizzazione delle famiglie dei propri assistiti anche mediante la distribuzione negli studi medici di materiale appositamente predisposto; collaborazione attiva a progetti di educazione scolastica, tra cui si segnala in particolare il progetto "Bambini diamoci una mano per un mondo possibile" sviluppato in provincia di Padova con il coinvolgimento di 120 scuole di infanzia. Inoltre nel 2010 l'Associazione ha pubblicato il libro "Inquinamento e salute dei bambini Cosa c'è da sapere, cosa c'è da fare" (Pensiero Scientifico Editore, Roma, 2010) unico ancor oggi nel panorama editoriale scientifico italiano.

A. d (6/10)

TUTTO CIÒ PREMESSO

I Sottoscrittori, consapevoli del buon esito delle attività finora svolte e della sempre maggiore necessità di iniziative di questo genere, al fine anche di ottenere una migliore attenzione sull'utenza debole, nonché con la volontà di garantire che le iniziative di percorsi casa-scuola sicuri a piedi e in bicicletta siano promosse in modo capillare e durevole, facilitandone l'accessibilità a quanti più scolari possibile, convengono e stipulano quanto segue:

Articolo 1

OBIETTIVI DEL PRESENTE PROTOCOLLO

- collaborare per la realizzazione di un comune progetto finalizzato al raggiungimento dei seguenti scopi: promuovere la consapevolezza della necessità di una mobilità sostenibile con particolare riferimento all'intorno delle scuole, incoraggiare il cambiamento di comportamenti e di abitudini di ragazzi ed adulti in ambito di mobilità scolastica (percorsi casa-scuola), promuovere il movimento fisico e migliorare la sicurezza stradale;
- diffondere tali iniziative con attività comuni coinvolgendo soggetti diversi: amministratori, tecnici, insegnanti, studenti, famiglie e associazioni al fine di avviare politiche condivise di sicurezza stradale, mobilità sostenibile, qualità dell'aria e miglioramento della qualità della vita;
- incoraggiare ed incentivare scelte tecniche ed urbanistiche volte a favorire lo spostamento a piedi e in bicicletta in particolare nell'intorno delle scuole, considerando gli strumenti urbanistici comunali, i piani di settore della mobilità (PUT, Piano delle piste ciclabili, etc.) e di risanamento ambientale;
- fornire linee guida e di indirizzo utili ai Comuni, alle scuole e alle associazioni coinvolte nei percorsi casa-scuola per implementare tali iniziative, nel rispetto della diversità delle realtà locali;
- favorire lo scambio di buone pratiche e l'attivazione di modelli cooperativi di lavoro tra gli enti coinvolti, al fine di migliorare la conoscenza e la pratica;
- promuovere la ricerca sull'aspetto della qualità di vita e della salute dei bambini.

Articolo 2

COMPITI DELLA PROVINCIA

- coordinare ed assistere il Gruppo di Coordinamento Provinciale istituito con il presente Protocollo al fine di promuovere i percorsi casa-scuola sicuri, sia nella forma a piedi che in bicicletta;
- promuovere ed organizzare eventi, giornate di studio e corsi di formazione, momenti di sensibilizzazione coinvolgendo vari enti, in primis le amministrazioni comunali e le scuole del territorio provinciale;
- divulgare queste iniziative e quanto realizzato dal Gruppo di Coordinamento Provinciale, in termini di buone pratiche e risultati raggiunti;
- creare interesse ed attenzione su queste iniziative all'interno dell'Ente provinciale, con particolare riferimento agli uffici Sicurezza Stradale, Lavori Pubblici e Progetti Speciali al fine di trovare sinergie.



A. d (7/10)

Articolo 3

COMPITI DELLE ULSS

- promuovere i percorsi casa-scuola sicuri, sia nella forma a piedi che in bicicletta, sia di altre forme sperimentate, nei territori comunali di competenza;
- inserire i percorsi casa-scuola nella propria proposta di promozione della salute rivolta alle scuole;
- analizzare ed elaborare i dati delle indagini forniti dalle scuole del proprio territorio;
- partecipare all'organizzazione di eventi culturali, corsi di formazione e convegni sul tema rivolti in primis alle amministrazioni comunali e alle scuole del territorio provinciale;
- inviare, almeno annualmente, lo stato di attuazione dei progetti di percorsi casa-scuola secondo le modalità definite dal Gruppo di Coordinamento Provinciale;
- informare periodicamente le Conferenze dei Sindaci dei rispettivi territori di competenza, divulgando le attività sviluppate e proposte dal Gruppo di Coordinamento Provinciale.

Articolo 4

COMPITI DELL'UFFICIO SCOLASTICO TERRITORIALE

- adoperarsi per sostenere e promuovere il progetto di percorsi casa-scuola sicuri nella forma a piedi o in bicicletta sia di altre forme sperimentate, nelle scuole del territorio provinciale;
- divulgare le attività sviluppate e proposte dal Gruppo di Coordinamento Provinciale agli istituti scolastici, nei modi ritenuti più opportuni;
- promuovere l'inserimento della promozione dei percorsi casa-scuola nei Piani di Offerta Formativa (POF) delle scuole;
- partecipare all'organizzazione di eventi culturali, corsi di formazione e convegni sul tema rivolti in primis alle amministrazioni comunali e alle scuole del territorio provinciale;
- promuovere un monitoraggio riferito alla relazione tra didattica e progetti di percorsi casa-scuola, con lo sviluppo delle competenze/conoscenze.

Articolo 5

COMPITI DEI PRESIDENTI DELLE CONFERENZE DEI SINDACI

- diffondere, almeno una volta l'anno, durante le assemblee delle Conferenze dei Sindaci dei territori di competenza, le iniziative, le attività e i risultati conseguiti in esito a questo Protocollo, secondo modalità appropriate.

Articolo 6

COSTITUZIONE DEL GRUPPO DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Il Gruppo di Coordinamento Provinciale è formato da un referente per ognuno dei seguenti soggetti: Provincia di Treviso, ciascuna ULSS del territorio provinciale, Ufficio Scolastico Territoriale, Associazione onlus Moving School 21, in qualità di esperto, e Associazione culturale Pediatri, sezione di Asolo, in qualità di esperto.



A. d (8/10)

Il Gruppo si riunisce almeno due volte all'anno e le decisioni vengono assunte a maggioranza: la partecipazione dei componenti è a titolo gratuito. Alle convocazioni del Gruppo possono essere invitati a partecipare anche altri soggetti al fine di ampliare le esperienze ed apportare nuove conoscenze.

Il Gruppo di Coordinamento Provinciale è coordinato dalla Provincia di Treviso a cui competono le convocazioni.

Articolo 7

COMPITI DEL GRUPPO DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

- perseguire ed attuare gli obiettivi individuati all'art. 1 di questo Protocollo;
- svolgere attività di monitoraggio con il coinvolgimento dei componenti del Gruppo stesso;
- stimolare l'individuazione di percorsi che favoriscano l'autonomia dei bambini e ragazzi nell'uso dei percorsi casa-scuola affinché diventino pratiche quotidiane;
- predisporre un programma annuale di attività con il coinvolgimento dei componenti del Gruppo stesso, affinché le iniziative di ciascun componente possano essere condivise e partecipate;
- pubblicare e diffondere periodicamente una sintesi delle attività svolte (eventi, incontri, etc.) e le buone pratiche raggiunte, a partire dai dati trasmessi dalle ULSS, secondo modalità definite di volta in volta;
- ricercare forme di finanziamento per la realizzazione di dette iniziative;
- promuovere forme di riconoscimento alle buone pratiche di promotori e attori.

Articolo 8

LINEE GUIDA PER I COMUNI

Al fine di attuare quanto indicato all'art.1, il presente Protocollo intende fornire delle direttive ai Comuni che intendono realizzare nel proprio territorio comunale progetti di percorsi casa-scuola; nello specifico si ritiene utile che le Amministrazioni Comunali provvedano a:

- promuovere la consapevolezza della necessità di una mobilità sostenibile in ambito scolastico con l'interessamento di soggetti diversi (tecnici, insegnanti, genitori, bambini ed associazioni);
- creare interesse ed attenzione verso queste iniziative all'interno dell'Ente comunale, anche attraverso la costituzione di un gruppo di lavoro interno intersettoriale (Ambiente, Lavori Pubblici, Istruzione, Mobilità e Infrastrutture)
- accompagnare le scuole nell'attuare tali progetti, fornendo loro analisi tecniche accurate delle problematiche viarie/infrastrutturali nell'intorno delle scuole, nonché di accessibilità e di fruibilità;
- inserire i progetti di percorsi casa-scuola nella strumentazione urbanistica comunale, di pianificazione settoriale della mobilità (PUT, Piano delle piste ciclabili, etc.) e di risanamento ambientale;



A. d (9/10)

- intervenire a supporto di tali progetti con azioni temporanee es. ordinanza di chiusura temporanea della strada in orario di entrata e di uscita, e/o azioni permanenti (zone 30 km/h, modifica di accessi o restringimenti, etc.);
- favorire interventi di mobilità pedonale e ciclabile negli intorno scolastici e, più in generale, nel territorio comunale;
- impegnarsi a far proprie queste linee guida con modalità appropriate e dandone comunicazione al Gruppo di Coordinamento Provinciale.

Articolo 9

LINEE GUIDA PER LE SCUOLE

Al fine di implementare le esperienze già intraprese dalle scuole in tema di percorsi casa-scuola e far sì che nuovi istituti scolastici possano sviluppare tali progetti, il presente Protocollo intende fornire linee di indirizzo alle scuole, nello specifico si ritiene necessario che le Direzioni Scolastiche provvedano a:

- promuovere tali progetti con la collaborazione di insegnanti, genitori ed associazioni;
- inserire nel Piano di Offerta Formativa (POF) i temi dell'educazione alla salute e alla sicurezza (uso spazi scolastici e tragitti casa-scuola), dell'educazione ambientale e stradale includenti l'avvio e/o il mantenimento dei percorsi casa-scuola sicuri sia nella forma a piedi che in bicicletta, inclusi i percorsi in autonomia individuando almeno un docente referente all'interno del plesso scolastico;
- sviluppare progetti di percorsi casa-scuola sicuri che prevedano il coinvolgimento di soggetti istituzionali e non, in primis dell'ULSS di riferimento e dei tecnici della Polizia locale:
 - fase iniziale: incontri esplicativi, somministrazione di questionari relativi alle indagini di mobilità della scuola rivolti a genitori, allievi ed insegnanti a cadenza annuale, rielaborazione dei dati raccolti al fine di redigere un piano spostamenti casa-scuola e individuazione del corpo docente referente per tali attività (mobility manager scolastico e team di insegnanti);
 - fase di analisi: conoscenza del territorio e della viabilità intorno alla scuola e individuazione dei percorsi da mettere in sicurezza con la collaborazione di allievi, genitori, volontari ed associazioni;
 - fase di progettazione: definizione dei tracciati, proposte di segnaletica, ect.;
 - fase di realizzazione: messa in sicurezza dei percorsi, gestione dei percorsi, monitoraggio;
- coinvolgimento e supporto di associazioni e volontari per l'avvio e/o l'implementazione delle esperienze;
- garantire la copertura assicurativa degli accompagnatori;
- educare i ragazzi a scelte di mobilità sostenibile che perdurino negli anni di studio successivi.



A. d (10/10)

Articolo 10

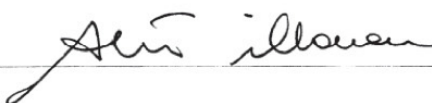
DURATA DEL PROTOCOLLO D'INTESA

Il presente Protocollo ha durata quinquennale ed è rinnovabile in forma espressa. In tale periodo le Parti possono concordare integrazioni e/o modifiche al presente Protocollo, considerate necessarie per migliorare il perseguimento degli obiettivi del Protocollo stesso.

Letto, confermato e sottoscritto.

Treviso, 22 settembre 2011

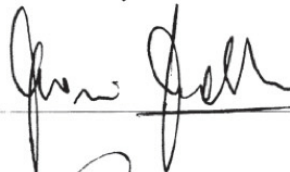
◁ Dott. Leonardo Muraro
Presidente della Provincia di Treviso



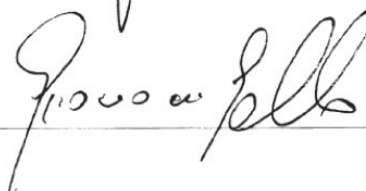
Dott. Antonio Brino
Direttore del Dipartimento di Prevenzione ULSS 7



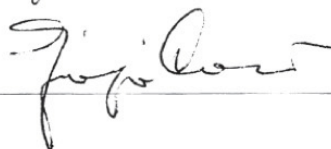
◁ Dott. Antonio D'Alba
Direttore del Dipartimento di Prevenzione ULSS 8



Dott. Giovanni Gallo
Direttore del Dipartimento di Prevenzione ULSS 9



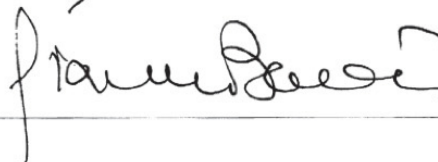
Dott. Giorgio Corà
Dirigente Ufficio Scolastico Territoriale di Treviso



Ing. Alberto Maniero
Presidente della Conferenza dei Sindaci ULSS 7



Dott. Fiorenzo Berton
Presidente della Conferenza dei Sindaci ULSS 8



× On. Gian Paolo Gobbo
Presidente della Conferenza dei Sindaci ULSS 9



B. (Tappa 3)

Piano dell'offerta formativa (POF)

L'inserimento del progetto pedibus nel POF è indispensabile. Consente di esplicitare il nesso fra le pratiche educative inerenti i progetti di promozione della mobilità sostenibile e il curricolo e consente inoltre, sul piano organizzativo, di affidare la cura di questa progettualità a uno o più docenti referenti, con il compito di coordinare le attività nell'ambito scolastico e i rapporti con le altre istituzioni e i genitori.

In questa sezione proponiamo due documenti.

- a. L'indice del POF dell'Istituto Comprensivo n. 4 di Imola, che consente di contestualizzare il capitolo dedicato all'arricchimento dell'offerta formativa, nel cui ambito sono inseriti i progetti di *Educazione alla cittadinanza e alla legalità*, fra cui compare l'educazione alla mobilità sostenibile, di cui ci stiamo occupando.
- b. Una pagina tratta dal POF del Circolo Didattico G.B. Perasso di Milano, che inserisce il progetto "A scuola con gli amici" nell'*Area di intervento relativa al territorio*.

I due documenti mostrano come diverse possano essere le finestre in cui inserire questo genere di progetto, perché molteplici sono le motivazioni educative che sostengono l'opportunità di realizzarlo: cittadinanza e legalità, ambiente, salute e sicurezza, tanto per citarne alcune.

L'esito comune è la promozione delle competenze di bambini e bambine, per una maggiore loro autonomia, correlata con un accrescimento dell'attività fisica quotidiana.



B. a (1/5)

ISTITUTO COMPRENSIVO N. 4 - IMOLA PIANO DELL'OFFERTA FORMATIVA

INDICE

Contesto sociale, culturale ed economico

Scuole e territorio
Sedi
Sicurezza nella scuola
Utenza
Corpo docente
Rapporto col territorio

Scelte educative: definizione dell'identità culturale e pedagogica della scuola

Finalità e obiettivi istituzionali della scuola
Bisogni educativi che rileviamo nel nostro territorio
Scelte educative dell'Istituto. Scelte curriculari. Proposte curriculari.

Organigramma e dati dell'IC4

Orari degli uffici

Progetti per l'arricchimento dell'offerta formativa

Progetto di continuità e orientamento:

1. Progetto accoglienza
2. Progetto di Continuità educativa
3. Progetto Orientamento

Progetto di supporto al disagio ed integrazione

1. Progetto supporto al disagio
2. Progetto integrazione scolastica degli alunni diversamente abili
3. Progetto alunni con diagnosi DSA
4. Progetto supporto per l'inserimento di alunni stranieri

Linguaggi e multimedialità

1. Progetto multimedialità
2. Progetto musica ed espressività corporea
3. Progetto lettura

Educazione alla salute, ambientale e al benessere

Progetto educazione ambientale
Progetto educazione alla salute e allo star bene a scuola
3. Progetto attività sportiva ed acquamotricità

Educazione alla cittadinanza e alla legalità

Progetto di educazione alla sicurezza stradale
Educazione alla mobilità sostenibile (progetto comunale Camina)
Educazione alla cittadinanza "Consulta dei ragazzi e delle ragazze"

Progetti coordinati scuola-territorio

- **Tabulati dei progetti per l'arricchimento dell'offerta formativa**
- **Attività di formazione e aggiornamento del personale**
- **Scuola dell'infanzia "G.Rodari"**

Scuola Primaria "G.Rodari"

Progetti
Scheda di sintesi dell'offerta formativa
Attività laboratoriali

B. a (2/5)

Scuola Primaria “Pelloni-Tabanelli”

Progetti

Schede di sintesi dell’Offerta formativa

Arricchimento dell’offerta formativa

Scuola Secondaria di I° grado “A.M.Valsalva”

Caratteristiche dell’offerta formativa

Laboratori in orario scolastico ed extrascolastico

Tabulato dei progetti e dell’offerta formativa di potenziamento e di supporto

Allegati

1 Regolamento dell’Istituto Comprensivo N° 4

Modalità di funzionamento degli organi collegiali

Commissioni, gruppi di lavoro e referenti (vedi organigramma)

Organigramma personale ATA

Orario di ricevimento degli uffici

Responsabilità dei docenti

Assegnazioni dei docenti alle classi e alle sezioni

Formazione delle sezioni di Scuola dell’Infanzia

Formazione delle classi della Scuola Primaria

Formazione delle classi della Scuola Secondaria di primo grado

Vigilanza degli alunni

Ritardi ed uscite degli alunni

Assegnazione delle aule e uso degli spazi

Accesso e orari di apertura e di chiusura degli edifici scolastici

Distribuzione dei materiali di propaganda

Intervento di esperti nella scuola

Raccolta di denaro nella scuola

Gestione dei materiali scolastici e delle biblioteche

Assemblee sindacali e scioperi

Modalità di comunicazione con i genitori

Pubblicizzazione degli atti

Procedure dei reclami

Divieto di fumo

- **Regolamento della scuola dell’infanzia**

- **Regolamento disciplinare della scuola primaria**

- **Regolamento disciplinare della scuola secondaria di I° grado**

2. C.M.G della scuola primaria

3. Programmi delle singole discipline scuola secondaria di I° grado”Valsalva”

4. Progetto Orientamento “Valsalva”

PROGETTI PER L’ARRICCHIMENTO DELL’OFFERTA FORMATIVA

PROGETTO DI CONTINUITÁ ED ORIENTAMENTO

Progetto accoglienza

(...)

Progetto di continuità educativa (Scuola dell’Infanzia/scuola Primaria; scuole Primarie/ scuola Secondaria 1^ Valsalva)

(...)

Progetto orientamento

(...)

PROGETTO DI SUPPORTO AL DISAGIO E INTEGRAZIONE

Progetto di supporto al disagio

(...)



B. a (3/5)

Progetto per l'integrazione scolastica degli alunni diversamente abili
(...).

Alunni con diagnosi di DSA (disturbi Specifici di Apprendimento)
(...)

Progetto supporto per l'inserimento di alunni stranieri
(...).

LINGUAGGI E MULTIMEDIALITÀ
Progetto multimedialità
(...)

Progetto musica ed espressività corporea
(...)

Progetto lettura
(...)

EDUCAZIONE ALLA SALUTE, AMBIENTALE E AL BENESSERE

Progetto educazione ambientale

L'ambiente rappresenta uno dei temi privilegiati nella tradizione culturale e professionale dell'Istituto.

Esso è in primo luogo lo sfondo immediato e vicino in cui si colloca l'esperienza del bambino. L'esplorazione dell'ambiente naturale e lo studio via via più perfezionato dei fattori che legano l'uomo al proprio ambiente, costituiscono un necessario punto di partenza, ricco di interessi spontanei, di stimoli e di motivazioni. Il fine è di costruire una solida consapevolezza ecologica, alimentata di responsabilità nei confronti della natura intesa come valore primario da preservare contro ogni minaccia.

Esperienze didattiche significative sono promosse, per quanto riguarda la scuola dell'infanzia e della scuola primaria, partendo dalle opportunità offerte dal Parco didattico della scuola "Pelloni Tabanelli" e dal cortile della scuola "G. Rodari", allargandosi poi al fiume Santerno, all'attiguo parco delle Acque Minerali e alle principali emergenze ecologiche del nostro territorio (Bosco della Frattona, Parco Tozzoni, Vena del gesso, depuratori...).

I progetti specifici saranno finalizzati ad una corretta educazione ambientale, intesa a promuovere una coerente consapevolezza ecologica.

Progetto educazione alla salute e allo star bene a scuola

La L.162/90, che recepisce alcune direttive comunitarie europee, affida al Ministro della P.I. il compito di promuovere attività di educazione alla Salute nelle scuole di ogni ordine e grado. Le successive circolari applicative n.47 e n.362 del 1992 richiamano i Circoli/Istituti a istituire a tal fine progetti educativi nel quadro dello svolgimento ordinario dell'attività educativa e didattica. Lo scopo fondamentale è di far vivere agli alunni un approccio globale al problema della salute e della qualità della vita, affinché possano sperimentare al meglio e precocemente, in ogni contesto di vita e in particolar modo a scuola, luogo educativo per eccellenza, uno stato di benessere fisico, mentale e sociale.

Questo fine fondamentale impegna la scuola e la famiglia a:

- promuovere stili di vita sani;
- far conoscere meglio i fattori che influenzano la salute;
- chiarire le relazioni esistenti tra salute ed ambiente fisico, psichico, sociale ;
- suscitare una presa di coscienza individuale e collettiva verso la salute ed un conseguente senso di responsabilità;
- stimolare atteggiamenti positivi rivolti alla prevenzione del disagio, del rischio per la salute.

Nell'ambito della Salute si colloca a pieno titolo l'educazione alimentare che ricopre un ruolo importante nella salute dell'uomo.



B. a (4/5)

Progetto attività sportiva e acquamotricità

Il progetto di attività sportiva viene proposto a tutti i ragazzi allo scopo di perseguire finalità educative comuni quali lo sviluppo psicomotorio, la socializzazione, il rispetto delle regole, del compagno di squadra e dell'avversario, la consapevolezza delle proprie capacità, l'importanza della partecipazione alla competizione sportiva e l'accettazione del risultato.

Il progetto, che avrà la durata dell'intero anno scolastico, prevede l'attività in palestra e all'aperto, l'utilizzo delle attrezzature di cui è dotata la palestra. Gli alunni, impegnati in giochi di squadra e specialità individuali, parteciperanno ai campionati di istituto interclasse e ai giochi della gioventù. La scuola dell'Infanzia "Rodari" propone il progetto di acquamotricità per facilitare il movimento in acqua e le esperienze ad esso collegate, al fine di favorire la crescita e la maturazione complessiva del bambino, la socializzazione e l'interiorizzazione delle regole.

PROGETTO DI EDUCAZIONE ALLA CITTADINANZA E ALLA LEGALITÀ'

Progetto educazione sicurezza stradale

Il D.M. 5 agosto 1994 ha introdotto, come è noto, programmi di educazione stradale nelle scuole di ogni ordine e grado. L'educazione stradale viene perciò svolta da tutte le scuole dell'istituto comprensivo con un progetto che vede il coinvolgimento degli alunni che frequentano l'istituto in maniera verticale, partendo quindi dalla scuola dell'Infanzia e dalla scuola Primaria per arrivare alla scuola Secondaria e quindi a 360° dai cinque ai quattordici anni.

Questo progetto è volto ad assolvere i bisogni di:

- formare le nuove generazioni ad una mobilità su strada responsabile e sicura
- raggiungere un'integrazione completa e un certo livello di autonomia dei soggetti nell'ambiente in cui vivono
- attivare una corresponsabilità educativa tra Scuola, Polizia Municipale e Famiglia per raggiungere una maggiore capacità di formazione

Obiettivi generali sono:

- presa di coscienza della necessità e dell'importanza della vita associativa con particolare attenzione a quelle riferite alla strada
- sviluppo delle capacità di comprendere, condividere consapevolmente, rispettare i valori etico-civili insiti nelle norme
- sostenere gli alunni nel processo di crescita e di consapevolezza di sé
- sviluppo dell'autonomia personale e del correlato senso di responsabilità
- sviluppo del rispetto per la propria vita e per quella degli altri

Il progetto di istituto per la scuola secondaria è così articolato:

CONTENUTI CLASSE 1^A

Storia: 2 ore Conoscenza degli elementi di base delle norme di condotta per una convivenza civile.

La legge: quando, dove e perché nasce.

Cenni sul nuovo codice della strada.

Considerazioni sulle varie situazioni di traffico e dei vari tipi di strade, per imparare a muoversi secondo le norme e senza rischi.

Tecnologia: 4 ore Il codice della strada: norme relative alla circolazione del pedone.

Le parti della strada. Le parti della strada riservate al pedone e il loro corretto utilizzo.

Segnaletica verticale e orizzontale.

Educazione motoria: 1 ora Coordinazione, lateralizzazione ed equilibrio

Educazione musicale. 1 ora Segnali acustici e indagine sonora dell'ambiente

CONTENUTI CLASSE 2^A

Storia: 2 ore Conoscenza degli elementi di base delle norme di condotta per una convivenza civile.

La regola nei suoi vari aspetti; il nuovo codice della strada: la circolazione dei velocipedi ed in particolare il comportamento adeguato per una guida sicura, per la svolta a sinistra, per l'inversione di marcia.

Scienze: 3 ore I numeri di pronto intervento; i mezzi di soccorso; gli interventi da mettere in atto in caso di incidente stradale.

Conoscenza dei fattori negativi e patologici che sono pericolosi nella circolazione stradale: l'alcol.

Tecnologia: 3 ore La tipologia dei veicoli circolanti su strada.

Il velocipede e le condizioni di sicurezza per la circolazione sulla strada. Norme sulla precedenza, il sorpasso, la preselezione.



B. a (5/5)

Segnaletica verticale, orizzontale e luminosa e norme di circolazione.

CONTENUTI CLASSE 3^A

Storia: 2 ore Conoscenza degli elementi di base delle norme di condotta per una convivenza civile.

Le norme per una guida sicura su strada: il ciclomotore.

Velocità, precedenza, sorpasso, trasporto di persone, esempi errati da non imitare (impennate, casco messo male...)

Scienze: 3 ore Conoscenza dei fattori negativi e patologici che sono pericolosi nella circolazione stradale: la droga e i farmaci.

Conoscenza delle strategie da mettere in atto in caso di incidente stradale .

Tecnologia: 2 ore Ripasso dei segnali stradali.

Caratteristiche tecniche del ciclomotore, del casco e differenti tipologie. Le condizioni di sicurezza sulla strada.

Ed. musicale. 1 ore Inquinamento acustico: limitazione dei rumori come fonti di aggressività.

Questi contenuti sono corrispondenti al programma di Ed. Stradale svolto dalle classi che

aderiscono al progetto della Polizia Municipale di Imola.

Progetto di educazione alla mobilità sostenibile (Progetto Comunale Camina)

Il progetto viene proposto ai ragazzi al fine di sensibilizzare loro e le loro famiglie ad un uso consapevole e sostenibile dei mezzi di trasporto nell'ambito delle attività di educazione stradale, educazione alla cittadinanza ed educazione ambientale.

“Pedibus” (scuola Primaria Rodari): percorso casa-scuola a piedi . I bambini sono accompagnati in gruppo da alcuni genitori o personale volontario effettuando percorsi in sicurezza.

Obiettivi di questo progetto sono:

- rendere i ragazzi pedoni consapevoli;
- migliorare la conoscenza del territorio,
- favorire la socializzazione,
- stimolare l'attività fisica;
- rendere la città più vivibile, riducendo l'inquinamento.

Educazione alla cittadinanza “Consulta dei ragazzi e delle ragazze”

Il progetto viene proposto ai ragazzi al fine di promuovere una partecipazione attiva e consapevole alla comunità in cui vivono, di favorire le loro capacità progettuali, di educarli al rispetto delle idee altrui e al confronto reciproco per raggiungere obiettivi condivisi.

Si tratta di un'attività che coinvolge le scuole imolesi, primarie e secondarie di primo grado e che negli anni precedenti ha portato all'istituzione della Consulta delle ragazze e dei ragazzi della città di Imola.

Nel corrente anno scolastico sono previsti tre laboratori:

1. in collaborazione con la scuola Scarabelli, una mappatura degli alberi del parco delle Acque Minerali

2. in collaborazione con Casa Piani, un percorso da bibliotecario

3. in collaborazione con il Bosco della Frattona, utilizzo a scuola di strategie per un risparmio energetico e per una giusta raccolta differenziata.

Ogni rappresentante parteciperà a un solo laboratorio.

PROGETTI COORDINATI SCUOLA- TERRITORIO

Il progetto tende ad ottimizzare la relazione tra scuola e agenzie formative del territorio, consolidando e ampliando la rete di opportunità formative già esistente, che in questi anni ha permesso all'Istituto Comprensivo di esprimere una forte capacità progettuale.

Sarà pertanto definito un quadro coordinato degli interventi concordati con l'Ente Locale: i progetti finanziati con i fondi del Diritto allo Studio, l'utilizzo di laboratori e di aule didattiche predisposti dall'Ente Locale e i collegamenti con le locali Biblioteche e con gli Istituti Culturali. Andranno pure definite convenzioni con le locali società sportive e con le agenzie del tempo libero.

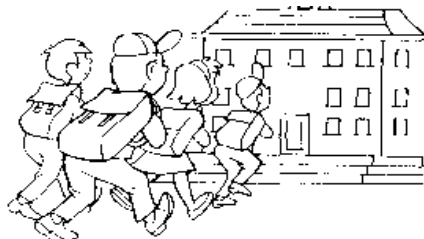


B. b

(Tratto dal Piano dell'Offerta Formativa del Circolo Didattico G.B. Perasso di Milano)

AREA DI INTERVENTO RELATIVA AL TERRITORIO**§ PROGETTO "EDUCAZIONE AMBIENTALE"**

Si attua in collaborazione con Enti Locali e Associazioni, su tematiche legate al rispetto dell'ambiente.

**§ PROGETTO "A SCUOLA CON GLI AMICI"**

Prevede percorsi finalizzati alla conoscenza e alla "fruizione" più consapevole del territorio, con l'obiettivo di far percorrere autonomamente ai bambini il tragitto "casa - scuola".

Griglia O**PROGETTO: "A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI"**

CLASSI INTERESS.	CAMPI DI CONOSCENZA	AMBITI DISCIPLINARI COINVOLTI	OBIETTIVI SPECIFICI	ATTIVITA' / CONTENUTI	METODOLOGIA	COLLEGAM. CON IL TERRITORIO
Tutte	Civico - Sociale Logico - Scientifico Linguaggi e Comunicazione	Antropologico Scientifico Linguistico / Espressivo.	Far compiere ai bambini, autonomamente, il percorso casa-scuola e viceversa. Sperimentare una modalità diversa di leggere e vivere la realtà attraverso l'acquisizione di capacità e strumenti adeguati. Mettere in relazione fra loro diversi soggetti di uno stesso territorio Scuola, Genitori, Associazioni, Parrocchie, Commercianti, Istituzioni...) e creare un tessuto che si muove in modo coordinato con un obiettivo socialmente visibile: ripensare, modificare, sperimentare possibili soluzioni di problemi che permettano di migliorare la qualità della vita di tutti.	Conoscenza del territorio da diversi punti di vista e individuazione di aspetti positivi e negativi. Ricerca di soluzioni adeguate Capacità di orientarsi su carte e mappe del territorio Conoscenza delle principali regole del Codice della strada e di tutte quelle necessarie alla convivenza civile. Individuazione e progettazione di "microinterventi" in collaborazione con i soggetti esterni, che contribuiscano e favoriscano la fruizione sicura del territorio da parte dei bambini.	Ricognizione delle idee dei bambini. Individuazione di situazioni problematiche e ipotesi per risolverle Esplorazioni, uscite rappresentazione grafica Incontri con Polizia Municipale, tecnici comunali, ecc.	Assessorato Alle Periferie. Uff. "Città Sane" Associazione Volontari Q.re Adriano Comitato Q.re Adriano-Crescenzago Parrocchia S.M.Rossa Polizia Municipale Istituto di Ricerca Ecopolis Ass. Commercianti Parrocchia Gesù a Nazaret ATM

VERIFICA E VALUTAZIONE:

LIVELLO DIDATTICO: verranno verificate e valutate le capacità/competenze trasversali, raggiunte dai bambini, così come previsto nella programmazione di ogni singola interclasse ed i contenuti del progetto stesso
LIVELLO ORGANIZZATIVO/SOCIALE: risultati ottenuti dopo lo studio del disegno progettuale dei bambini da parte dei tecnici comunali e presa d'atto delle modifiche strutturali che verranno messe a bilancio; condivisione del progetto da parte dei genitori e accordo con essi per facilitare l'autonomia dei bambini nel percorso casa-scuola; realizzazione di interventi mirati, in collaborazione con il Gruppo Promotore, per rendere le strade percorse dai bambini più pulite e sicure.

C. (Tappa 4)

L'indagine

L'indagine, funzionale a chiamare in gioco genitori e bambini, consentendo di esprimere le loro opinioni, è un passo importante per dialogare con loro, poiché permette di far percepire come problematiche situazioni della vita quotidiana che sono avvertite spesso come “normalità”, pur nascondendo rischi correlati alla sedentarietà. L'indagine è così un'occasione indispensabile sia per aiutare genitori e bambini a divenire protagonisti di un processo di cambiamento fin dalla fase di analisi del contesto, sia per raccogliere utili informazioni sugli stili di vita.

In questa sezione proponiamo due documenti.

- a. L'indagine sui percorsi casa-scuola “A piedi o in bici, con le amiche e con gli amici” realizzata dal Comune di Imola e dall'Istituto Comprensivo n.5 (marzo 2005), funzionale alla ridefinizione degli spazi circostanti la scuola (che presentavano serie problematicità sul piano della sicurezza di ciclisti e pedoni e dell'inquinamento dovuto alla sosta con il motore acceso e agli ingorghi di decine di auto private) e alla promozione di una mobilità scolastica ciclopedonale.
- b. La traccia di un'intervista a docenti e alunni delle scuole primarie di Imola nell'ambito del progetto “Movimento e salute - Cortili per gioco” realizzato nel 2010-2011 dal Piano per la salute del circondario imolese. L'indagine si interessava dell'attività fisica, focalizzandosi sul tempo scolastico e su quello gestito dalla famiglia. Le conclusioni hanno confermato i dati della sorveglianza di popolazione Okkio alla Salute, con circa il 20% di studenti che il giorno precedente l'indagine non hanno effettuato l'attività fisica raccomandata e, nelle frazioni di campagna, con una tendenza più accentuata che in città. Nelle conclusioni si legge fra l'altro che «I dati raccolti lasciano supporre che in diverse scuole l'attività motoria settimanale programmata risulti pari o inferiore a un'ora, che non tutte le scuole usino gli intervalli per uscire all'aperto, che sia presente il timore a uscire all'aperto “quando è freddo, ma non piove”. L'attività motoria non viene svolta con regolarità in tutti i periodi dell'anno scolastico e la “ricreazione proibita” viene ancora usata, talvolta, come punizione nei confronti di comportamenti indisciplinati o in mancanza di sufficiente impegno nello studio». E ancora: «alcuni bambini, per fortuna pochi, già nella scuola primaria amano poco



o per nulla correre. Questo fatto prelude a un fenomeno destinato ad ampliarsi nell'adolescenza, quella che in Francia viene definita "generazione pigrizia". Ciò che si registra è che camminare, giocare e correre coi compagni sono divenute attività sempre più rare e, forse, complesse da realizzare, mentre le attività sedentarie e l'uso dell'automobile sono assai diffusi e sono percepiti dai più come le scelte organizzative quotidiane più ragionevoli».

Poiché il contesto sociale e culturale non incentiva lo sviluppo di corretti stili di vita, le conclusioni auspicano che «si recuperi un'idea dolce, non competitiva e performante dell'attività fisica, valorizzando il gioco libero e le occasioni offerte dalla vita quotidiana: ad esempio effettuando il più possibile gli spostamenti a piedi o in bicicletta e promuovendo giochi di movimento divertenti che richiedano poco spazio e un piccolo gruppo di bambini interessati a divertirsi insieme ai compagni e alle compagne».

Il documento si conclude evidenziando che l'impegno di contrasto alla sedentarietà è molto complesso, perché deve fare i conti con stili di vita e abitudini ormai consolidati. Presuppone perciò «la collaborazione di Comuni, scuola, AUSL, associazioni educative, associazioni sportive e altri soggetti, che debbono adoperarsi fattivamente per creare condizioni favorevoli allo sviluppo di una vita più sana e salutare di bambini e famiglie».

La proposta di due documenti molto diversi per impostazione risponde all'esigenza di sottolineare che in ogni realtà occorre elaborare materiali di ricerca-intervento coerenti con il contesto locale.

C. a (1/9)

a piedi o in bici, con le amiche e con gli amici

Indagine sui percorsi casa-scuola, a cura di Valter Baruzzi (Diatesi)

Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5

marzo 2005



questionari alunni primaria

Come sei venuto/a a scuola oggi?

Data:

- A piedi
- Con lo scuolabus
- Con l'autobus
- In bicicletta
- In automobile
- Con altri mezzi

Sei venuto/a a scuola accompagnato/a da un adulto? SI NO

Con chi?

Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



C. a (2/9)

questionari alunni

DI SOLITO IN CHE MODO O CON CHE MEZZO VIENI A SCUOLA:

1) con la bella stagione ?

- ü a. A piedi
- ü b. Mezzo pubblico (autobus)
- ü c. In bicicletta
- ü d. Auto privata
- ü e. altro _____

Specifica anche se sei:

- ü f. accompagnato da un adulto
- ü g. non accompagnato

-

2) con la brutta stagione ?

- ü a. A piedi
- ü b. Mezzo pubblico (autobus)
- ü c. In bicicletta
- ü d. Auto privata
- ü e. altro _____

Specifica anche se sei:

- ü f. accompagnato da un adulto
- ü g. non accompagnato

Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



questionari alunni

SE VIENI IN AUTO, QUAL È IL MOTIVO PER CUI NON FAI USO DEGLI ALTRI MEZZI ELENCATI SOPRA:

- ü a Non ho possibilità di altri mezzi
- ü b Abito troppo distante dalla scuola
- ü c Mi sveglio tardi e rischio di far tardi a scuola
- ü d E' freddo in inverno o troppo caldo con la bella stagione
- ü e Il traffico è pericoloso
- ü f Lo zaino è troppo pesante
- ü g Sono troppo piccolo detà
- ü h I miei genitori hanno fretta.
- ü i I miei genitori non me lo permettono
- ü l Altri motivi (indicare quali).....

COME TI PIACEREBBE VENIRE A SCUOLA?

- ü Insieme ai miei compagni di scuola, perché siamo abbastanza grandi
- ü Accompagnato da un adulto, perché non sono ancora abbastanza grande
- ü A piedi ü In bicicletta ü In autobus
- ü Col pullmino ü In auto

Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5

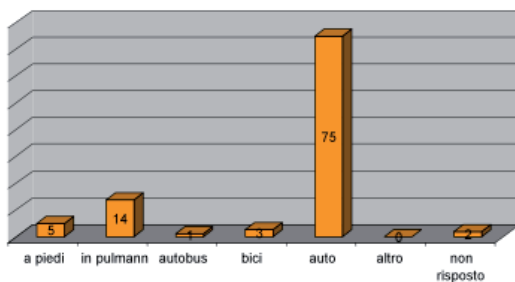


C. a (3/9)

questionari alunni primaria

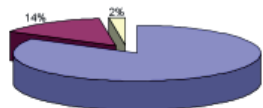
22 ottobre 2004

Come sei venuto/a a scuola oggi? * Dati percentuali

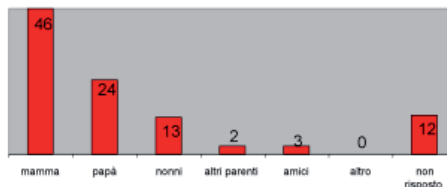


Con chi?

* Dati tendenziali



■ accompagnato/a da un adulto ■ non accompagnato/a □ non risposto

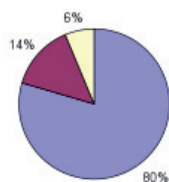
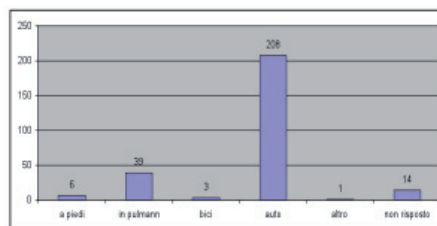
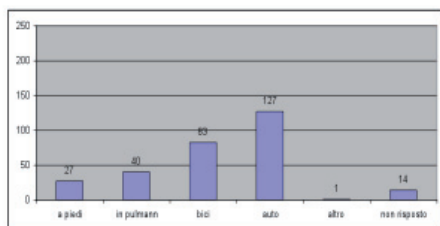


Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



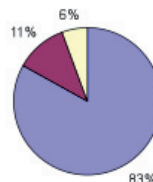
questionari alunni

Di solito in che modo o con che mezzo vieni a scuola? * Risposte multiple/ Dati tendenziali



■ accompagnato/a da un adulto ■ non accompagnato/a □ non risposto

Con chi?



■ accompagnato/a da un adulto ■ non accompagnato/a □ non risposto

Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



C. a (4/9)

questionari genitori primaria

Di solito in che modo o con che mezzo viene a scuola suo/a figlio/a:

1) con la bella stagione ?

- ü a. A piedi
- ü ü b. Scuolabus
- ü ü c. Autobus
- ü ü d. Bicicletta
- ü ü e. Auto privata
- ü ü f. Altro _____

Specificare anche se:

- ü ü g. accompagnato da un adulto
- ü ü h. non accompagnato

2) con la brutta stagione? _____

- ü a. A piedi
- ü b. Scuolabus
- ü c. Autobus
- ü d. Bicicletta
- ü e. Auto privata
- ü f. Altro _____

Specificare anche se:

- ü ü g. accompagnato da un adulto
- ü ü h. non accompagnato

Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



questionari genitori

3) Se (e/o quando) utilizza un 'auto privata, qual è il motivo per cui non fa uso degli altri mezzi sopra elencati?

- ü ü a Non abbiamo possibilità di altri mezzi
- ü ü b Abitiamo troppo distante dalla scuola
- ü ü c Abbiamo fretta, altrimenti si rischia di far tardi a scuola
- ü ü d Ho fretta, altrimenti rischio di far tardi a lavoro
- ü ü e È troppo freddo in inverno o troppo caldo con la bella stagione
- ü ü f Il traffico è pericoloso
- ü ü g Lo zaino è troppo pesante
- ü ü h Mio/a figlio/a è troppo piccolo/a d'età
- ü ü i Mio/a figlio/a non lo desidera
- ü ü l lo scuolabus passa troppo presto
- ü ü m il servizio pubblico urbano (autobus dell'ATC) non ha orari comodi
- ü ü o il servizio pubblico urbano (autobus dell'ATC) non ha fermate vicino a casa mia
- ü ü pü Altri motivi

Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



C. a (5/9)

questionari genitori

- 4) Se (quando) porta suo/a figlio/a in auto, dove si ferma di solito per farlo/a scendere?
1. Nel parcheggio esterno
 2. Nei parcheggi dentro al complesso del Sante Zennaro
 3. Lungo i vialetti dentro al complesso del Sante Zennaro
 4. Altro (specificare) _____
- 5) Quando accompagna suo figlio/a a scuola sta con lui/lei fino al suono della campanella?
1. Sì
 2. No
- 6) Se sì, dove sta?
1. Nel parcheggio esterno
 2. Nei parcheggi dentro al complesso del Sante Zennaro
 3. Lungo i vialetti dentro al complesso del Sante Zennaro
 4. Sotto il portico vicino all'ingresso della scuola
 5. Altro (specificare) _____
- 7) Dove attende suo figlio/a all'uscita della scuola?
1. Nel parcheggio esterno
 2. Nei parcheggi dentro al complesso del Sante Zennaro
 3. Lungo i vialetti dentro al complesso del Sante Zennaro
 4. Sotto il portico vicino all'ingresso della scuola
 5. Altro (specificare) _____

Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



questionari genitori

- 8) A parte la scuola, ci sono luoghi in cui suo figlio/a si reca senza essere accompagnato/a?
1. Sì
 2. No
 3. Se sì, quali? _____
- 9) A suo avviso, qual è il principale problema che bambini/e e ragazzi/e possono incontrare andando a scuola senza essere accompagnati da un adulto? (sono possibili più risposte)
1. La distanza tra scuola e casa
 2. I pericoli del traffico
 3. L'età (sono troppo piccoli)
 4. Il clima: piove, fa troppo freddo d'inverno, è troppo caldo, ecc.
 5. L'inquinamento
 6. Essere fermati da sconosciuti
 7. Hanno poca esperienza
 8. Lo zaino troppo pesante
 9. Altro (specificare) _____
- 10) Quali problemi ci sono, secondo lei, intorno alla scuola, soprattutto al momento dell'entrata e dell'uscita? (sceglia solo le tre risposte più importanti)
1. Le automobili invadono gli spazi di chi va a piedi o in bicicletta
 2. C'è un gran caos di automobili in movimento, anche in retromarcia
 3. Lo scuolabus resta imbottigliato tra le auto
 4. Manca il posto per parcheggiare
 5. Le auto vanno troppo veloci
 6. Non ci sono fermate dell'autobus dell'ATC vicino alla scuola
 7. C'è poca separazione tra auto, pedoni e ciclisti
 8. Altri problemi (specificare) _____

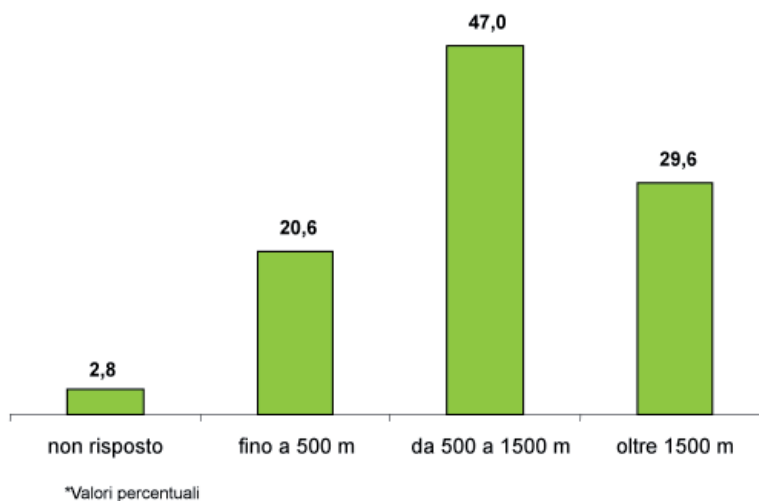
Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



C. a (6/9)

questionari genitori primaria

Distanza casa-scuola



Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5

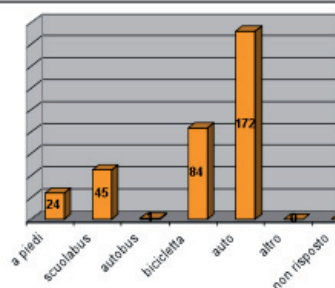


questionari genitori

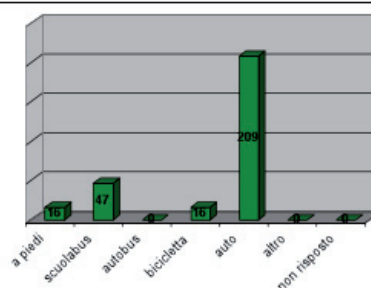
In che modo di solito viene a scuola suo/a figlio/a?*

Risposte multiple / dati tendenziali

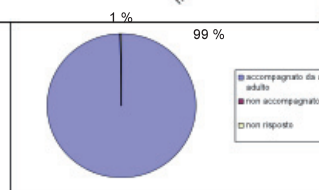
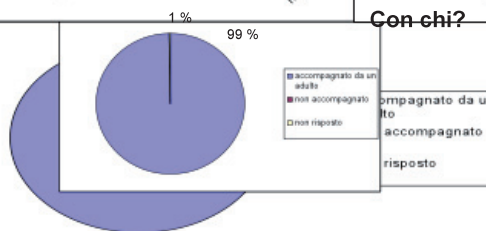
Con la bella stagione



Con la brutta stagione



Con chi?



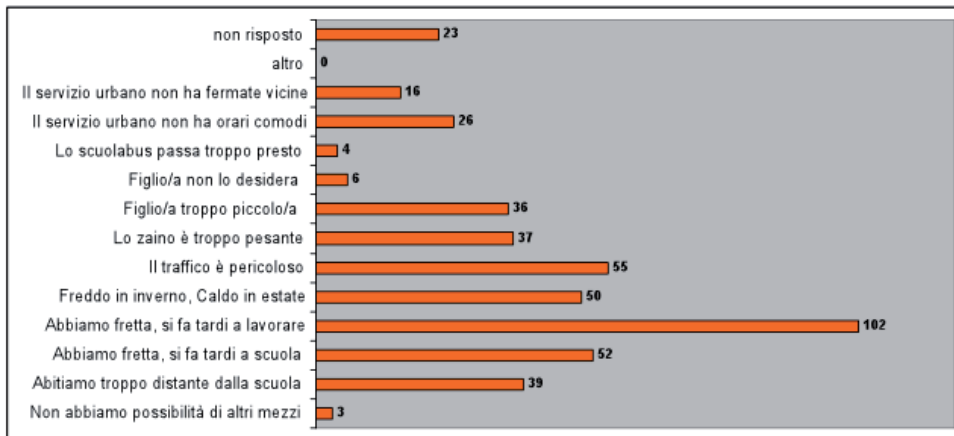
Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



C. a (7/9)

questionari genitori

Se utilizza l'auto, perché non fa uso di altri mezzi? * Risposte multiple / dati tendenziali



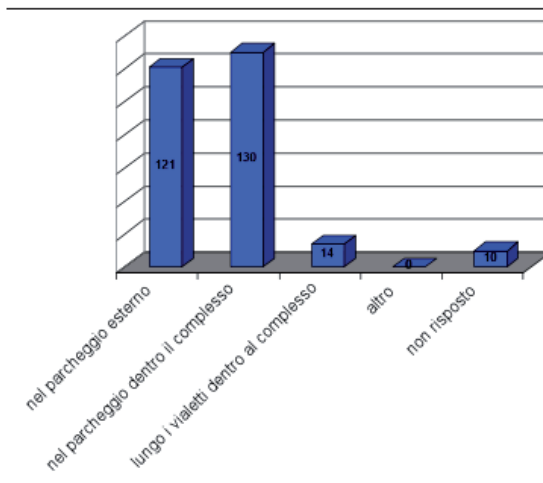
Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



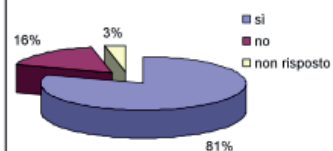
questionari genitori

Dove si ferma per far scendere suo figlio dall'auto?

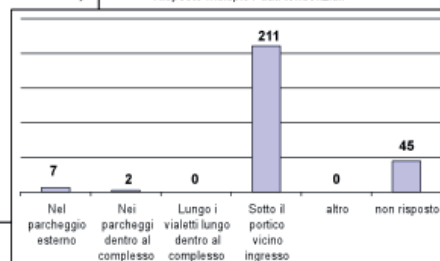
* Risposte multiple / dati tendenziali



Sta con lui/lei fino al suono della campanella?



Se si, dove? * Risposte multiple / dati tendenziali



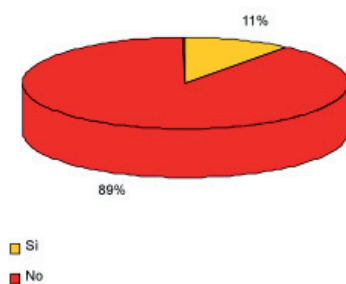
Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



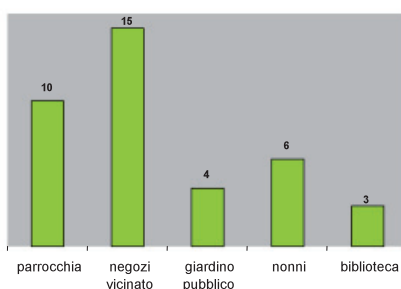
C. a (8/9)

questionari genitori

Ci sono luoghi in cui suo figlio/a si reca senza essere accompagnato/a oltre la scuola?



Se sì, quali? * Risposte multiple / dati tendenziali

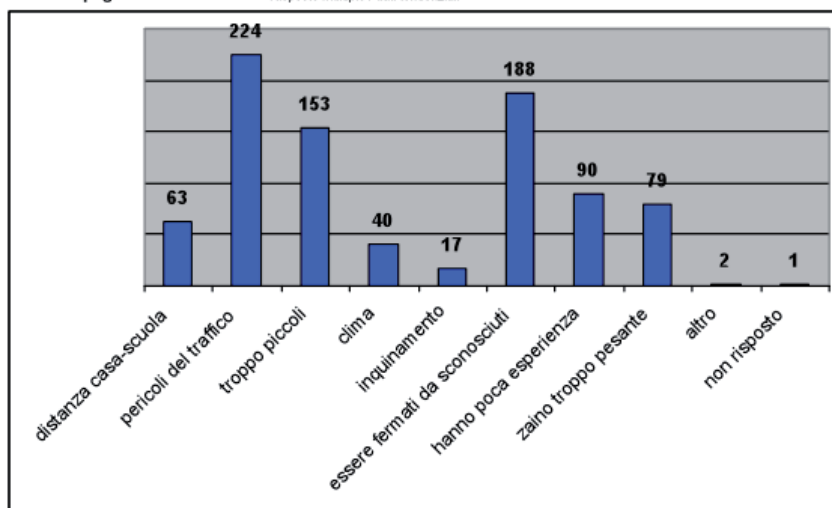


Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



questionari genitori

Qual è il principale problema che i bambini possono incontrare andando a scuola senza essere accompagnati da un adulto? * Risposte multiple / dati tendenziali



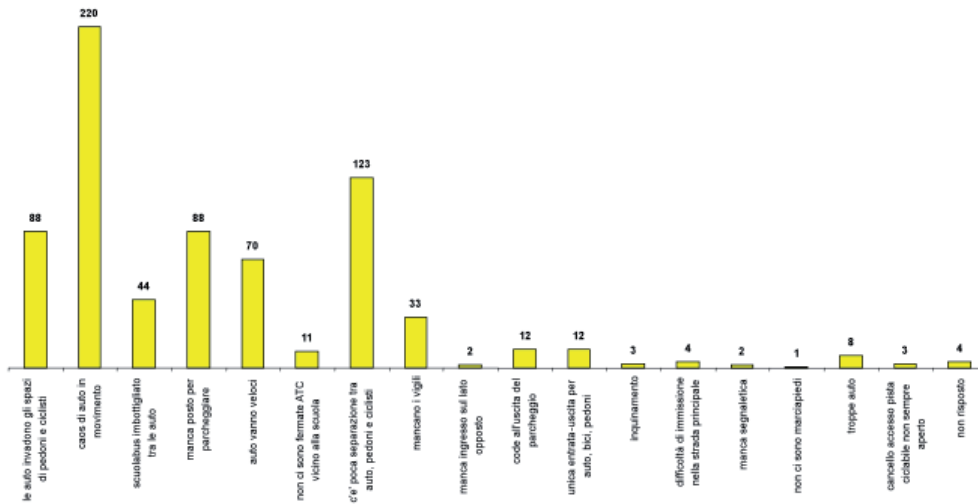
Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



C. a (9/9)

questionari genitori

Quali problemi ci sono intorno alla scuola? * Risposte multiple / dati tendenziali



Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



questionari genitori primaria

MAPPA DELLE CRITICITA'



Comune di Imola, Istituto Comprensivo n.5



C. b (1/5)

Materiale di documentazione del “Progetto Movimento e salute – Cortili per gioco” realizzato nel 201072011 a Imola, nell’ambito del Piano per la salute del circondario imolese

TRACCIA INTERVISTA PER I BAMBINI

Istituto comprensivo N.

Scuola:

Città

SCUOLA: tempo pieno tempo parziale con sabato solo mattina

—

CLASSE: _____

COME UTILIZZARE LA TRACCIA

(Le prime domande servono per entrare nel discorso. Può darsi che sia sufficiente la prima, può darsi che sia necessario chiacchierare un po’.

Questa traccia NON è un questionario, ma una scheda che aiuta a segnare velocemente le risposte interessanti che emergeranno durante la conversazione)

SOLO PER IL COMPILATORE

maschio

femmina

A PER COMINCIARE**1. Quali sono tre giochi che ti piacciono molto?**

.....

2. E i giochi di movimento? (se non li ha nominati)

.....

3. Ti piace correre?

molto

abbastanza

poco

pochissimo

B IERI DOPO LA SCUOLA**4. Ieri dopo la scuola hai fatto attività di movimento?**

sì

no

Quale?

attività programmata dai genitori

ho giocato al parco

altro

ho giocato in cortile

attività nel dopo-scuola



C. b (2/5)

5. Ieri dopo la scuola per quanto tempo hai fatto attività di movimento?

fino a 30 min circa 1 ora oltre 1 h

C DI SOLITO, QUANDO NON SEI A SCUOLA

6. Frequenti regolarmente un centro dove si pratica uno sport o si fanno attività di movimento?

sì no Quale attività

7. Quante volte la settimana? una due tre o più volte

8. Oltre ad eventuali centri sportivi, di solito dove vai a giocare e ti puoi muovere liberamente?

(barrare una casella per ogni tipologia)

a) Cortile di casa o di amici Ogni giorno 2-3 volte sett 1 volta sett mai

b) Spazi esterni vicino a casa (strada, piazza, etc.) Ogni giorno 2-3 volte sett 1 volta sett mai

c) Parco, zona verde Ogni giorno 2-3 volte sett 1 volta sett mai

d) Altro Ogni giorno 2-3 volte sett 1 volta sett mai
(specificare)

9. (In riferimento alla risposta 8) Ci vai anche quando fa freddo?

sì no

10. Dove abiti c'è un posto all'aperto dove bambini e bambine si possono incontrare per giocare?

sì no

11. se sì, sai come si chiama la strada, la piazzetta o il parco dove vai a giocare?
.....

D IERI A SCUOLA

12. Ieri a scuola hai fatto attività di movimento?

sì no

13. Se sì, specificare

ora motoria in palestra intervallo con giochi movimento movimento in classe
movimento in cortile altro (specificare)

14. Ieri a scuola per quanto tempo hai fatto attività di movimento, complessivamente?

0-15 min 15-30 min circa 1 h più di 1 h



C. b (3/5)

E DI SOLITO, QUANDO SEI A SCUOLA

15. Esci all'aperto nell'intervallo al mattino?

ogni giorno 2-3 volte/settimana 1 volta/settimana mai

Perché?

16. Esci all'aperto nell'intervallo al pomeriggio?

ogni giorno 2-3 volte/settimana 1 volta/settimana mai

Perché?

17. Esci all'aperto anche quando è freddo?

sì no

Perché?

18. Durante l'intervallo del mattino cosa ti piace di più fare?

correre gioco elettronico portatile chiacchierare giocare con una palla

Altro (specificare):.....

19. Durante l'intervallo del pomeriggio cosa ti piace di più fare?

correre gioco elettronico portatile chiacchierare giocare con una palla

Altro (specificare):.....

20. Di solito dov'è che corri o fai giochi/attività di movimento a scuola?

(barrare una casella per ogni tipologia)

a) Aula	Ogni giorno	2-3 volte sett	1 volta sett	mai
b) Corridoio	Ogni giorno	2-3 volte sett	1 volta sett	mai
c) Palestra	Ogni giorno	2-3 volte sett	1 volta sett	mai
d) Cortile/giardino all'aperto scuola	Ogni giorno	2-3 volte sett	1 volta sett	mai
e) Spazi esterni alla scuola	Ogni giorno	2-3 volte sett	1 volta sett	mai
Altro (specificare)	Ogni giorno	2-3 volte sett	1 volta sett	mai

21. Ti piace fare attività motoria?

molto abbastanza poco pochissimo

22. Viene un allenatore da fuori?

sì no

23. Fai attività motoria con la maestra?

sì no

24. Secondo te, il cortile scolastico è un posto adatto per giocare e correre?

molto abbastanza poco pochissimo

Perché?



C. b (4/5)

TRACCIA INTERVISTA PER GLI INSEGNANTI

Istituto comprensivo N.

Scuola:

Città

SCUOLA: tempo pieno tempo parziale con sabato solo mattina

CLASSE: _____ numero alunni numero alunni intervistati
.....

1. I programmi attuali della scuola primaria tengono conto del bisogno di movimento dei bambini?

molto abbastanza poco per niente

Perché?

2. L'organizzazione, i tempi e gli orari della vostra scuola consentono gioco e attività motorie?

molto abbastanza poco per niente

Perché?.....

3. Gli spazi della sua scuola sono adatti per attività di gioco e movimento?

molto abbastanza poco per niente

Perché?

4. Dove i bambini possono correre o fare attività di movimento nella sua scuola?

aule corridoi palestra
cortile scolastico spazi esterni vicini alla scuola
altro (specificare).....

5. Il cortile della scuola è adatto?

molto abbastanza poco per niente

Perché?

6. Come è fatto il cortile della scuola?

(possibili risposte multiple)

erba asfalto ghiaia pianeggiante
con collina cemento altro (specificare)

7. Cosa c'è nel cortile?

(possibili risposte multiple)

presenza strutture gioco auto alberi
cespugli ombra altro (specificare)

8. Di solito uscite all'aperto nell'intervallo anche quando fuori fa freddo ma non piove?

spesso ogni tanto quasi mai mai

(Approfondire)



C. b (5/5)**9. Durante l'intervallo i bambini spontaneamente tendono a muoversi?**

(risposta singola)

molto abbastanza poco quasi mai

(Approfondire)

10. Chi si muove poco cosa fa?

giochi elettronici portatili chiacchierano altro

(Approfondire)

11. Ci sono differenze di attività di movimento tra maschi e femmine?

molto abbastanza poco per niente

(Approfondire)

12. Quanto i bambini possono muoversi in modo spontaneo nell'arco della giornata di scuola?

(BARRARE UNA CASELLA PER TIPOLOGIA)

Ricreazione (complessivo giorno)	15 minuti	30 minuti	1 ora	Più di 1 ora
--	-----------	-----------	-------	--------------

Altri momenti (Approfondire)	15 minuti	30 minuti	1 ora	Più di 1 ora
---------------------------------	-----------	-----------	-------	--------------

ATTIVITA' MOTORIA STRUTTURATA**13. Quante ore fate di attività motoria nella settimana?**

1 ORA sett 2 ORE sett. 3 ORE sett. 4 ORE sett.

(Approfondire)

14. Viene un allenatore da fuori?

tutto l'anno altro (precisare)

1 ORA sett 2 ORE sett. 3 ORE sett.

15. E' facile per i bambini trovare un posto a scuola per fare giochi di movimento liberi e correre coi compagni?

molto abbastanza poco per niente

(Se "poco" o "per niente", specificare il motivo della risposta):

16. In genere, i genitori sono consapevoli dell'importanza del rapporto tra movimento e salute?

molto abbastanza poco per niente

(Approfondire)

17. Gli insegnanti sono sufficientemente tutelati sul piano della responsabilità?

molto abbastanza poco per niente

(Approfondire)



D. (Tappa 5)

L'assemblea dei genitori

In questa sezione proponiamo due documenti:

- a.** il primo è una lettera di convocazione per i genitori dove sinteticamente si presentano il senso e il programma dell'incontro, realizzato nell'ambito dell'attività di promozione della ciclopedonalità realizzate a Bagnacavallo (Ra).

- b.** il secondo consente di entrare nella "cucina" del Gruppo di progetto di Bagnacavallo. È un documento che serve per fare il punto della situazione in preparazione dell'assemblea convocata nella lettera al punto "a". C'è una parte che rappresenta il tentativo dei relatori di sintonizzarsi sul piano dei contenuti del loro intervento e su quello delle modalità comunicative da adottare nell'incontro con i genitori. C'è, infine, una parte che propone una divisione dei compiti, coerente con i risultati che si intendono raggiungere.

D. a

Istituto Comprensivo di Scuole dell'Infanzia - Elementare - Media
di Bagnacavallo - Via Cavour, 5 - 48012 Bagnacavallo (Ra)

Comune di Bagnacavallo

Assessorato Lavori Pubblici e Politiche Ambientali
Assessorato Pubblica Istruzione

**Ai GENITORI degli alunni delle
Scuole ELEMENTARI e MEDIE
di Bagnacavallo (RA)**

**Progetto "Percorsi sicuri casa scuola"
Venerdì 25 febbraio 2005 alle ore 20, 30
presso la Scuola Media "L. Graziani" - via Cavour n.3 - Bagnacavallo**

**Presentazione dei risultati dell'indagine
realizzata con ragazzi e genitori**

Durante il passato anno scolastico e nel corso di quello attuale, rappresentanti dei genitori, docenti, dirigente scolastico, operatori e amministratori del Comune, riflettendo sugli stili di vita dei bambini e dei ragazzi di Bagnacavallo, hanno messo in evidenza quanto poco autonomi essi siano nei loro spostamenti e come le famiglie, anche nel tragitto casa-scuola usino prevalentemente l'automobile.

Osservando quanto siano diffusi in Italia e in altri Paesi europei progetti innovativi volti a promuovere una maggiore autonomia di bambini e bambine, affinché possano "andare e tornare da scuola a piedi o in bicicletta", l'Amministrazione comunale, la scuola e un gruppo di genitori hanno deciso di avviare anche a Bagnacavallo un progetto simile. Gli obiettivi di questa progettualità sono ormai condivisi da esperti appartenenti a diversi campi del sapere e delle professioni: psico-pedagogisti e pediatri, esperti di ambiente e sostenibilità, mobility manager e urbanisti sostengono da tempo la necessità di intraprendere questa direzione, dichiarando che i vantaggi di effettuare anche brevi spostamenti casa-scuola a piedi o in bicicletta, insieme ai compagni sono molteplici:

- danno la possibilità di effettuare del movimento, sufficiente a mantenere una buona salute;
- favoriscono la socializzazione;
- abitano i bambini a una corretta educazione stradale, rendendoli più sicuri;
- migliorano la qualità dell'ambiente urbano in prossimità delle scuola, con la riduzione del traffico, del rumore e dell'inquinamento atmosferico.

Siamo convinti che promuovere esperienze educative in tal senso, significa proporre obiettivi di miglioramento della qualità della vita di tutti i cittadini, non solo dei bambini. Siamo altresì consapevoli che per sostenere la mobilità ciclopedonale di bambini e ragazzi saranno necessari l'impegno e la collaborazione delle famiglie, di tutti i cittadini e dell'intera comunità, per aiutare i giovanissimi a fare esperienze di autonomia senza correre pericoli, accrescendo contemporaneamente il controllo sociale e una effettiva maggiore sicurezza sulle strade.

Nel corso della serata saranno presentati i risultati dell'indagine realizzata con bambini, ragazzi e genitori.

Alla serata **interverranno**: il dott. **Valter Baruzzi**, consulente incaricato dall'Amministrazione Comunale per coordinare i laboratori di edilizia partecipata e degli accessi scolastici; la dott.ssa **Paola Lusardi**, pediatra; il Dirigente e le insegnanti dell'Istituto Comprensivo di Bagnacavallo che hanno partecipato ai laboratori; **Paolo Graziani**, Assessore ai Lavori Pubblici e alle Politiche Ambientali, **Raffaella Ballardini**, Assessore alla Pubblica Istruzione; rappresentanti della Polizia Municipale.

In attesa di incontrarVi si porgono distinti saluti.

SINDACO
Laura Rossi

IL DIRIGENTE SCOLASTICO
Dott. Prof. PIERO TAMBURINI



D. b (1/4)

(Bozza)

A PIEDI O IN BICI, CON LE AMICHE E CON GLI AMICI

PERCORSI SICURI CASA SCUOLA

Note in preparazione dell'assemblea di presentazione dei dati dell'indagine svolta con ragazzi e genitori dell'Istituto Comprensivo di Bagnacavallo.

a cura di Valter Baruzzi

A CHE PUNTO SIAMO

(...)

L'ASSEMBLEA DEL 25 FEBBRAIO

L'assemblea del 25 febbraio rappresenta un momento di svolta per il progetto, nel senso che deve essere considerata l'occasione per coinvolgere pienamente i genitori, senza dare nulla per scontato, e per rimettere il "gruppo di progetto" in piena funzione.

In assemblea si tratteranno in maniera più approfondita alcuni temi trattati anche nell'assemblea precedente e altri temi nuovi, ispirati dai risultati del questionario e da alcune domande che potranno essere poste durante l'incontro.

Di nuovo ci saranno quindi:

- i risultati dei questionari,
- la voce e il commento dei ragazzi,
- la pediatra che darà autorevole conferma alle tesi cui il progetto si ispira e approfondirà alcuni aspetti riguardanti la salute e il benessere di bambini e ragazzi;
- l'intervento di alcuni genitori che dichiareranno il loro interesse per gli obiettivi del progetto, cui aderiscono invitando altri genitori a farlo;
- la scuola che racconterà che cosa già sta facendo per accrescere le competenze di bambini e ragazzi e che cosa intende fare nei prossimi mesi e in futuro, dichiarando che ha bisogno che la collaborazione col comune continui, ma che serve anche quella dei genitori;
- il comune che elenca ciò che ha già fatto e sta facendo, in collaborazione con la scuola, quali provvedimenti ha allo studio in merito ai vari aspetti trattati e chiede la collaborazione dei genitori...

Il programma ragionato della serata è il seguente.

Apri P. T., Dirigente dell'Istituto Comprensivo...

B. presenta quindi i dati dell'indagine e descrive gli orientamenti dei genitori, così come sono emersi dai questionari Poiché dopo di lui parlano i ragazzi, chiude rapidamente il suo intervento (che riprenderà in seguito) ponendo alcune domande del tipo:

Davvero a Bagnacavallo ci sono degli "estranei" pericolosi?

Come mai c'è così tanta fretta? E l'automobile è davvero il mezzo più veloce?

Il traffico è considerato pericoloso, ma l'inquinamento invece no: come mai?

C'è o non c'è un problema di inquinamento dell'aria?

La mancanza di autonomia di bambini e ragazzi ha solo il vantaggio che i figli sono più controllati e sicuri o presenta anche qualche controindicazione?

(alle domande si risponde con gli interventi successivi)



D. b (2/4)

Poi parlano i ragazzi, che testimoniano come l'indagine abbia avuto anche una valenza didattica: sappiamo che la loro riflessione evidenzierà anche alcune contraddizioni degli adulti e questo è interessante...

La pediatra, propone riflessioni che riguardano la salute e il benessere di bambini e ragazzi, dal punto di vista di un medico, introducendo risvolti che di solito i genitori non considerano sufficientemente, quali l'attività fisica, le esperienze che preparano all'autonomia...

B. riprende la parola (interrotta poco prima a favore dei ragazzi) per ricapitolare e integrare la riflessione fin qui svolta, con argomenti che arricchiscano il panorama e ne mostrino la complessità, con l'intenzione rispondere alle domande e alle preoccupazioni dei genitori...

C'è il video, con un commento di S. L., vicecomandante della Polizia locale, che commenta il comportamento degli utenti della strada filmati e dichiara la disponibilità del Comune a collaborare con la Scuola in attività di educazione stradale...

C'è spazio per qualche domanda e qualche breve precisazione...

Riprendono i genitori del gruppo di progetto, dichiarando l'intenzione di collaborare e le loro motivazioni: chiedono collaborazione agli altri genitori, alla scuola e al comune...

Parla la scuola raccontando ciò che sta facendo e come intende continuare (accrescere le competenze dei ragazzi con sopralluoghi e riflessioni sulla strada e sui suoi utenti, con educazione stradale, laboratorio biciclette, ecc. studio dei flussi ciclopedonali, per fornire al comune dati sui percorsi e sulle criticità da "risolvere" e per organizzare esperienze di autonomia in collaborazione con le famiglie e...).

Le insegnanti dichiarano i limiti della scuola, che non può fare esperienze sulla strada con un rapporto 1 a 1, indispensabili per crescere, come invece è possibile ai genitori...

Parlano gli assessori dichiarando la volontà del comune: ciò che già si sta facendo per la sicurezza e l'ambiente e ciò che è in programma (il gruppo di progetto, la collaborazione con la scuola, il lavoro di messa in sicurezza della ciclopedonalità, il dialogo con le associazioni per un maggiore controllo sociale, i provvedimenti per l'inquinamento dell'aria...)

Prima della conclusione della serata un assessore riprenderà in sintesi il filo del discorso aperto con le domande, mostrando che le risposte ci sono, se tutti si collabora insieme a costruirle. Nessuno da solo può farcela.

Se l'assemblea è aperta e collaborativa, si potrà anche dire che, guardando altre esperienze, si possono immaginare diverse soluzioni fra le quali scegliere le più idonee... Si dirà che c'è ancora un po' di tempo prima di prendere queste decisioni, che andranno messe a punto cammin facendo, anche tenendo conto dell'esperienza dei bambini e dei ragazzi che già vanno a scuola a piedi o in bicicletta.

Poi si conclude, chiarendo i tempi.



D. b (3/4)

Quest'anno si lavora per preparare le condizioni perché molti bambini e ragazze possano venire e tornare da scuola a piedi o in bici, riducendo le auto in movimento attorno alla scuola... In primavera ci sarà un'iniziativa...

Con la ripresa a settembre, si concorderanno le soluzioni organizzative e si avvierà la fase centrale del progetto, con l'obiettivo, ad esempio, di ridurre almeno del 50% le auto...

DIVISIONE E INTRECCIO DEI COMPITI

Nei prossimi mesi, a partire dall'immediato dopo-assemblea, ciascuno degli attori coinvolti dovrà onorare gli impegni assunti, orientativamente descritti di seguito, in un elenco che deve essere controllato, integrato, corretto nell'ambito del Gruppo di progetto:

- L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE
 - si adopererà affinché il Gruppo di progetto ricominci a funzionare con tutte le sue componenti (allargato a qualche rappresentante di associazione);
 - invierà la lettera ai genitori sugli accessi all'area scolastica, elencando i lavori fatti e le prospettive, eccetera;
 - dialogherà con le associazioni di Bagnacavallo, per valutare le modalità di collaborazione al progetto: una loro rappresentanza potrebbe entrare a far parte del Gruppo di progetto;
 - riceverà le mappe con le ipotesi dei flussi ciclopedonali e le consegnerà all'ing. Passigato, valutando quali itinerari privilegiare;
 - collaborerà con la scuola nelle attività di Educazione stradale e in altre attività;
 - realizzerà gli interventi previsti nell'area scolastica e nella zona circostante;
 - avvierà alcuni degli interventi previsti nel progetto dell'ing. Passigato;
 - comunicherà adeguatamente le azioni intraprese;
 - collaborerà con la scuola e le famiglie al successo della giornata del 29 maggio
 - (...)
- LA SCUOLA
 - preparerà le mappe con evidenziati i flussi (ciclo pedonali) dei percorsi casa-scuola e ritorno, che serve per capire la consistenza dei flussi e su quali strade insisterebbero, se bambini e ragazzi si muovessero a piedi o in bici (le mappe sono utili per ipotizzare le soluzioni organizzative: piccoli gruppi autonomi, pedibus, ecc. e servono all'ingegner P. e agli uffici comunali per decidere quali interventi di protezione del traffico ciclo-pedonale progettare);
 - un gruppo di insegnanti metterà a punto un progetto di educazione stradale, con particolare riguardo allo studio di metodologie coinvolgenti e responsabilizzanti, che si comincerà a sperimentare quanto prima con la collaborazione dei Vigili Urbani;
 - procederà, nelle classi coinvolte, lungo l'itinerario avviato:
 - o dialogando coi bambini sui motivi che inducono i genitori ad usare l'automobile e riflettendo sulle soluzioni alternative;
 - o favorendo la presa di coscienza che l'autonomia richiede conoscenze, abilità e competenze da parte dei bambini;
 - o valutando l'effettiva consistenza dei pericoli ipotizzati, facendo sopralluoghi attorno alla scuola, per analizzare le situazioni di traffico, stimare i rischi, immaginare comportamenti che li prevenano e li evitino;
 - o collaborando con i VV. UU. in esperienze di educazione stradale;
 - o organizzando, in collaborazione col comune le associazioni e le famiglie, laboratori della bicicletta;
 - o (...)
 - collaborerà con l'Amministrazione comunale alla realizzazione dell'iniziativa del 29 maggio;
 - rifletterà su problemi organizzativi quali l'accoglienza a scuola dei bambini, nelle giornate di maltempo, lo zaino pesante, l'affollamento dei genitori ai cancelli, immaginando qualche soluzione, in collaborazione col Gruppo di progetto...
 - comincerà a riflettere sulle modalità da adottare per fare autonomamente uscire gli scolari del "secondo ciclo elementare" al termine delle lezioni (vedi parere Avvocatura di Stato di Bologna), quelli delle secondarie già lo fanno;
 - studierà con le famiglie e gli altri attori del Gruppo di progetto soluzioni organizzative di mobilità ciclopedonale adeguate, anche tenendo conto delle proposte dei ragazzi...

D. b (4/4)

- (...)

I GENITORI

- attraverso loro rappresentanti collaboreranno alla regia del progetto partecipando ai lavori del Gruppo di progetto;
- sosterranno i loro figli, con esperienze di ciclopedità, volte ad accrescere le loro competenze e a saggiare la loro affidabilità;
- collaboreranno con la Scuola e l'Amministrazione comunale nell'individuazione e nella realizzazione delle soluzioni più idonee;
- parteciperanno alle iniziative promosse dalla scuola e dal comune...
- (...)

BAMBINI E RAGAZZI

- parteciperanno alle esperienze di crescita promosse dalla scuola e a quelle proposte dalla loro famiglia;
- daranno il loro contributo all'individuazione delle soluzioni più idonee;
- (...)

LE ASSOCIAZIONI

- (...)

I TEMPI

Nell'arco della primavera si creeranno le condizioni per l'avvio dell'esperienza di mobilità ciclo-pedonale. L'iniziativa di primavera avrà una festosa funzione di coinvolgimento del paese e di rinforzo per promotori e persone già coinvolte.

L'estate sarà un tempo particolarmente adatto per le esperienze di apprendimento esperienziale in famiglia e per la realizzazione di qualche intervento da parte dell'Amministrazione comunale.

Settembre, con la ripresa della scuola, sarà il tempo dell'organizzazione delle soluzioni concordate e dell'avvio estensivo delle esperienze di autonomia nei percorsi casa-scuola e... ritorno.

20 febbraio 2005



E. (Tappe 6 e 7)

Informazione e sensibilizzazione

In questa sezione proponiamo dieci documenti in parte dedicati all'informazione e in parte all'approfondimento e alla sensibilizzazione.

- a.** "A piedi e in bici, con le amiche e con gli amici".
La scheda di progetto che racconta le fasi di un intervento pluriennale di promozione della mobilità scolastica ciclopedonale in un quartiere di Imola (2008/2010), nato dalla collaborazione fra Comune e locale istituto comprensivo. Questa scheda è stata utilizzata dalle istituzioni per informare insegnanti, genitori e altri cittadini interessati.
- b.** "A piedi e in bici? anche a Bologna si può!"
Invito a partecipare a una serata al Baraccano di Bologna (quartiere Santo Stefano), dedicata alla mobilità sostenibile, promossa da scuola, quartiere e Comune (2007).
- c.** "La scuola sulla buona strada".
Comunicato stampa riguardante un ciclo di incontri a Bologna nell'ambito del progetto "La scuola sulla buona strada" che ha visto collaborare scuole, famiglie, istituzioni, associazioni con l'obiettivo di ricreare le condizioni affinché sempre più bambini possano recuperare l'autonomia perduta (2008 e segg.).
- d.** "Pedibus a Sesto Imolese"
Volantino che invita le famiglie a partecipare a una serata dedicata alla promozione del pedibus in una frazione di Imola (2011).
- e.** "Pedibus"
Cartolina che descrive il pedibus e ne elenca i vantaggi, distribuita alle famiglie imolesi (2011).
- f.** "Calendario"
Dodici mesi, dodici immagini e dodici slogan per promuovere il pedibus. Calendario realizzato dalla scuola primaria Sante Zennaro di Imola (2011).



g. “Sicuri in città”

Convegno sul tema dell’educazione alla sicurezza stradale per una mobilità sostenibile e per il rispetto dei diritti di bambini e ragazzi, delle comunità e dell’ambiente.

Bologna, 12 dicembre 2011.

h. “Vivi la via”

Campagna nazionale per città sicure a misura di persona (2007-2008).

i. “Vision zero”

Una scheda che descrive sinteticamente un nuovo approccio alla sicurezza stradale, che proviene dalla Svezia: “Visione Zero”, per dire “zero” morti e feriti gravi (1997).

l. “Le tesi di Dobbiaco 2006 sulla mobilità”

Queste dodici tesi per una nuova cultura della mobilità, sono il risultato di tre giorni di lavori a livello internazionale avvenuti dal 21 al 23 settembre 2006.

E. a (1/3)



“A PIEDI E IN BICI CON LE AMICHE E CON GLI AMICI”

UNA CAMPAGNA E UN PROGETTO

PER SENSIBILIZZARE I CITTADINI IMOLESI E PER RIDURRE L'USO DELLE AUTO E ACCRESCERE LA CICLOPEDONALITÀ NELLA MOBILITÀ SCOLASTICA DEI QUARTIERI PEDAGNA E CAPPUCCINI.

Due sono gli ambiti d'intervento ai quali si dedicheranno il Comune di Imola e l'Istituto Comprensivo 7 di Imola:

- A. avvio di una campagna di informazione, sensibilizzazione dei cittadini imolesi, con particolare riguardo a genitori, dirigenti e docenti delle scuole primarie imolesi.
- B. avvio di un'azione di mobility management scolastico presso le scuole Primaria Pedagna e Secondaria di 1° grado L. Orsini dell'IC7 di Imola (Cappuccini-Pedagna).

2A. LA CAMPAGNA

Per quanto riguarda la campagna di informazione l'Amministrazione comunale di Imola, realizzerà, con il contributo della Fondazione Cassa di Risparmio di Imola, azioni comunicative a livello comunale, per:

- sensibilizzare genitori, docenti, bambini, ragazzi e altri cittadini imolesi all'uso della mobilità dolce e ai vantaggi che rappresenta per le singole persone, per le famiglie e per la comunità, per la salute e per l'ambiente,
- creare attenzione verso i progetti già avviati e tuttora in corso nelle scuole primaria e secondaria del Sante Zennaro che nel presente anno scolastico stanno operando autonomamente dopo il sostegno ricevuto lo scorso anno (Dal Comune di Imola e dalla Fondazione Cassa di Risparmio di Imola)
- sostenere il progetto biennale 2008/2010 in avvio presso dell'Istituto comprensivo 7 Cappuccini-Pedagna (vedi punto B).

La campagna, di durata biennale, si avvarrà di materiale informativo e formativo che sarà consegnato alle famiglie degli studenti imolesi che frequentano la terza, quarta, quinta classe delle scuole primarie e la prima e seconda classe delle scuole secondarie di primo grado. Sarà diffuso il libro “A piedi o in bici con le amiche e con gli amici” (edizioni La Mandragora)

Saranno inoltre organizzate iniziative seminariali e convegnistiche - rivolte a docenti, genitori, ragazzi e altri cittadini.

2B. BOZZA DI PROGETTO

Il secondo ambito riguarda la promozione dell'autonomia di bambini e ragazzi e della mobilità ciclopedonale nei percorsi casa scuola, nelle scuole Primaria e secondaria dell'Istituto

E. a (2/3)

Comprensivo 7 di Imola.

L'obiettivo, come per la campagna, è di favorire l'autonomia dei ragazzi e incentivare la mobilità ciclopedonale, con conseguente riduzione delle auto usate per l'accompagnamento da casa a scuola, riduzione dell'emissione di gas di scarico e relativo miglioramento della qualità dell'aria. Per raggiungere questi obiettivi si prevede il coinvolgimento di diversi servizi dell'Amministrazione (Mobilità, Scuole, Polizia Municipale), dell'Istituzione Scolastica attraverso le sue diverse componenti (Insegnanti, alunni, genitori), dell'Azienda Sanitaria, attraverso la costituzione di un gruppo di progetto interistituzionale e intersettoriale a cui spetta definire in dettaglio il percorso progettuale, scambiarsi opinioni, prendere accordi operativi, organizzare promozione, sostegno, regia, monitoraggio e valutazione del percorso stesso.

IPOSTESI DI PERCORSO DELLA SCUOLA PRIMARIA

Prima fase

Raccolta dati e analisi situazione di partenza.

In questa fase si analizza l'autonomia di bambini e ragazzi nei percorsi casa scuola, utilizzando due questionari, uno per bambini e uno per genitori, che serviranno per raccogliere informazioni sulla mobilità dei ragazzi, sulla percezione che ragazzi e genitori hanno della sicurezza e del pericolo, sulle ragioni che ostacolano l'autonomia dei ragazzi e la fiducia dei genitori, per individuare i punti critici della viabilità e anche per posizionare sulla carta della città gli itinerari casa-scuola dei ragazzi.

Il prodotto finale di questa indagine è rappresentato da:

- una mappa dello stradario, che fornisce informazioni sulla viabilità (frutto delle percezioni soggettive di bambini e genitori) e sui flussi dei percorsi casa scuola;
- schede con grafici e commenti che tematizzano gli altri dati forniti dai questionari.

Seconda fase

Continuazione del percorso di lavoro e coinvolgimento operativo di scuola e famiglie.

A partire dalla fase di indagine sarà avviato un processo di coinvolgimento di tutti i soggetti (insegnanti, genitori, operatori comunali, bambini e ragazzi, altre persone), al fine di creare collaborazioni e sostegno reciproco.

I bambini dovranno divenire protagonisti delle azioni promosse, imparando a valutare i contesti in cui si trovano come pedoni o ciclisti, attraverso forme di apprendimento esperienziale, quali:

- elaborazione di una mappa dei flussi dei percorsi casa scuola che sarà oggetto d'analisi da parte loro (a scuola);
- "esplorazione", in orario scolastico, di alcuni tratti della viabilità che presentino caratteristiche di difficoltà e/o pericolosità;
- esperienze di educazione stradale (con la P.M.); laboratori della bicicletta (a cura di associazioni, anziani);
- intraprendenti esperienze di vita quotidiana (a cura dei genitori) che ne accrescano le abilità di bambini e ragazzi in quanto pedoni e/o ciclisti.

In questo contesto, affinché il progetto raggiunga gli obiettivi attesi, ciascuno dei soggetti coinvolti dovrà svolgere il compito correlato al suo ruolo e alle sue funzioni, in collaborazione con gli altri. A tal fine l'incaricato fornirà i dati e le indicazioni opportune affinché:



E. a (3/3)

L'Amministrazione comunale si adoperi per:

- diffondere informazione sulle tematiche dell'educazione all'autonomia, della salute e della sicurezza, per sensibilizzare la comunità, con iniziative di presentazione degli interventi di tutela e promozione della ciclopedità,
- creare condizioni di maggiore sicurezza, attraverso la realizzazione, prima dell'avvio dell'anno scolastico 2008/2009, di interventi di messa in sicurezza di tratti della rete stradale e di raccordo dei percorsi ciclopediti,
- predisporre adeguatamente il lancio e l'avvio della fase 3;

La Scuola si adoperi per:

- organizzare e predisporre iniziative di diffusione dei risultati dell'indagine e degli elaborati dei ragazzi,
- realizzare esperienze di accrescimento delle competenze di bambini e bambine (fra cui l'analisi delle situazioni critiche che essi incontrano sulla strada e la progettazione di miglioramenti degli spazi scolastici e delle strade limitrofe),
- progettare l'organizzazione dell'accoglienza dei bambini al mattino, prevedendo un aumento d'uso delle biciclette,
- superare il problema sollevato dall'Avvocatura di Stato, in merito all'uscita da scuola dei bambini,
- affrontare insieme ai genitori il problema del peso degli zaini.

Le famiglie saranno chiamate a impegnarsi organizzando uscite a piedi e in bici con i bambini e partecipando a esperienze in/formative organizzate da Scuola e Comune in collaborazione con le realtà istituzionali e imprenditoriali attive sul territorio imolese. Questa fase si concluderà con una iniziativa scolastica aperta alla città, alla quale parteciperanno bambini, genitori, nonni che andranno in quell'occasione a scuola a piedi o in bicicletta.

Terza fase

A scuola a piedi o in bici con le amiche e con gli amici.

L'avvio su scala ampia dell'esperienza di bambini e ragazzi che vanno e vengono da scuola a piedi o in bicicletta autonomamente o accompagnati da un adulto, è previsto a partire dalla primavera 2009. Per quella data dovranno essere giunti a maturazione i processi avviati e determinate le condizioni intermedie, che rappresentano fattori precursori di successo.

IPOTESI DI PERCORSO DELLA SCUOLA SECONDARIA

Il programma delle attività, che andrà concordato con dirigente e docenti dell'IC7, prevede le seguenti fasi:

Fase 1) Indagine sulla mobilità scolastica degli studenti;

Fase 2) Incontri e seminari di approfondimento per docenti, studenti e genitori sui temi della mobilità sostenibile, in relazione all'autonomia dei ragazzi, alla salute e all'ambiente.

Fase 3) Attività di approfondimento, informazione e proposta di mobilità ciclopedita in relazione ai percorsi casa scuola degli studenti della scuola secondaria, tenendo conto della situazione di trasferimento della scuola in corso e della diversa prospettiva in cui verranno a trovarsi le famiglie e gli studenti una volta ultimato il trasferimento.



E. b**Bambini e ragazzi si muovono****A PIEDI E IN BICI? ANCHE A BOLOGNA SI PUÒ!**

Una serata al Baraccano dedicata alla mobilità casa scuola, alla presenza degli Assessori Virgilio e Zamboni.

Martedì 17 aprile 2007, alle 20,30, al Baraccano il Comune di Bologna e dal Quartiere Santo Stefano in collaborazione con le Direzioni didattiche dei Circoli VIII e XIII di Bologna e l'Associazione Camina, hanno organizzato una serata per rilanciare la riflessione sulla mobilità di bambini e ragazzi nella nostra città, dove Comune e Quartieri, in collaborazione con le scuole, le famiglie e alcune associazioni operanti sul territorio si stanno adoperando per immaginare e sperimentare buone pratiche di mobilità sostenibile casa scuola.

Anche a Bologna, come nel resto dell'Italia, i bambini e le bambine vanno a scuola in automobile e con lo stesso mezzo vengono accompagnati nei luoghi in cui si svolge la loro vita quotidiana, tutti i giorni dell'anno, fino a quando non dispongono di un ciclomotore.

Questa situazione pone una serie di problemi riguardanti la confusione e la pericolosità del traffico attorno alle scuole, ma anche la qualità dell'aria dell'ambiente urbano e degli abitacoli delle auto dove le persone sono intensamente esposte a sostanze inquinanti, più di quanto solitamente non si immagini. La mancanza di autonomia dei giovanissimi è un altro aspetto significativo, perché provoca la carenza di quegli apprendimenti esperienziali che saranno indispensabili proprio quando poi i ragazzi inforcheranno un ciclomotore e, poco dopo, guideranno un'automobile, affrontando prove che richiedono maturità, consapevolezza e capacità.

Alcuni altri aspetti correlati a questo fenomeno sono la scarsa conoscenza del territorio in cui i bambini vivono, l'uso di televisore e computer durante le lunghe permanenze in casa, che spesso sostituiscono importanti momenti di vita sociale e di esperienza diretta, ma anche la tendenza all'obesità dovuta alla vita sedentaria...

Il tema, come si vede, è molto importante ed è più complesso di quanto non appaia a prima vista e richiede che gli amministratori e gli adulti che hanno responsabilità politiche e socio-educative lo affrontino insieme agli altri abitanti con la necessaria consapevolezza, operando per creare alleanze virtuose, nuovi contesti sociali e ambientali che consentano di sperimentare nuovi comportamenti, riducendo il traffico veicolare, creando un clima di sicurezza e promuovendo una maggiore autonomia dei ragazzi.

Riflettere insieme è necessario per trovare insieme la forza e il coraggio di affrontare anche ostacoli insidiosi quali sono la pigrizia mentale, gli stereotipi e le abitudini consolidate nelle quali siamo immersi, che spesso non ci fanno percepire né l'intensità dei problemi, né la possibilità di affrontarli e produrre insieme miglioramenti.

Alla serata, sarà coordinata da Andrea Forlani, Presidente del Quartiere S. Stefano e da Valter Baruzzi (Camina), parteciperanno anche alcuni genitori e insegnanti di Ferrara, Modena e Reggio Emilia che, in collaborazione con le loro amministrazioni comunali, hanno organizzato e stanno sperimentando "pedibus" e "bicibus", consentendo ai loro ragazzi di spostarsi da casa a scuola a piedi e in bici, in piccoli gruppi, accompagnati da un adulto, in sicurezza.



E. C

(Bozza)

La scuola sulla buona strada Parte a Bologna un progetto per restituire le strade ai bambini

Negli ultimi decenni l'aumento dei pericoli ha spinto i genitori a ridurre la libertà di movimento dei bambini con conseguenze negative sulla loro crescita, salute, autonomia e padronanza del territorio: le strade non sono più "maestre di vita" ma luoghi semplicemente da attraversare (troppo spesso in auto).

L'esperienza quotidiana ci racconta la difficoltà di tutti a vivere con sicurezza la strada. Non è quindi un caso se pochi bambini vanno a scuola da soli o insieme ai compagni.

Per questo è stato promosso a Bologna il progetto "La scuola sulla buona strada" che mette insieme scuole, famiglie, istituzioni, associazioni con l'obiettivo di ricreare le condizioni affinché sempre più bambini possano recuperare l'autonomia perduta.

Il progetto coinvolge sei istituti scolastici (Istituti Comprensivi 3 e 6, Direzione Didattica 3 e 5, Liceo "Laura Bassi", Istituto Superiore "Crescenzi-Pacinotti"), il Comune di Bologna, i Quartieri Navile, San Vitale, Saragozza, S. Stefano, Savena, Camina e il Centro Antartide.

Nei prossimi mesi saranno sviluppate attività didattiche nelle scuole, le famiglie verranno chiamate a partecipare attivamente al progetto e il Comune di Bologna realizzerà interventi sulle strade per renderle più sicure.

Per discutere di questi temi sono stati organizzati alcuni incontri aperti alla partecipazione di tutti nello spazio E-Bo di piazza Re Enzo.

Martedì 7 marzo, ore 17.30, l'incontro ha come titolo "Dalle strade amare alle strade da amare. Progetti ed idee per restituire le strade ai bambini (e non solo)". Partecipano Valter Baruzzi dell'Associazione Camina, Rudy Lewanski dell'Università di Bologna, il sociologo Eno Quargnolo e Giampiero Mucciaccio del Centro Antartide.

Seguirà il 15 marzo un incontro dedicato all'inquinamento dell'aria e agli effetti sulla salute con Vanes Poluzzi dell'Arpa e Alessandro Zanasi dell'Azienda Ospedaliera S. Orsola-Malpighi.

Il 22 marzo l'appuntamento è dedicato all'"Elogio del moto. Passeggiare nella città. Passeggiare nell'arte" Interverranno Stefano Piolanti dell'Azienda Usl di Bologna e la storica dell'arte Milena Naldi.

I bambini per strada sono molto vulnerabili. Il loro campo visivo è ristretto, vedono solo davanti a sé ed hanno maggiori difficoltà nel concentrare l'attenzione su più cose nello stesso tempo. Possono impiegare anche quattro secondi per capire se un'auto è ferma o in movimento. Essendo bassi rimangono spesso nascosti agli occhi degli automobilisti, che, a volte, se li trovano sulla strada all'improvviso. Non distinguono con precisione la provenienza dei rumori che attirano la loro curiosità. Sono portati a soddisfare i propri bisogni impulsivamente, sia che si tratti di rincorrere la palla o di raggiungere un amico che è dall'altra parte della strada. I bambini non sono degli adulti in miniatura, sono naturalmente dei bambini. Non potranno mai "adattarsi al traffico". In una città attenta ai loro bisogni dovrà essere il traffico ad adattarsi a loro.



E. d



Pedibus
Sesto Imolese

Imola a piedi e in bici

Incontro Famiglie

il Comune di Imola e l'Associazione Camina,
l'AUSL di Imola e l'Istituto Comprensivo 2

INVITANO TUTTE LE FAMIGLIE E I CITTADINI

MARTEDÌ 25 OTTOBRE,
PRESSO LA SCUOLA "SESTO IMOLESE", SALA MENSA
dalle 18.00 alle 19.00

per spiegare cos'è un pedibus e come si organizza
per ascoltare le esigenze dei genitori
per accogliere il contributo di associazioni e cittadini
per dar vita al Gruppo Promotore Pedibus di Sesto Imolese

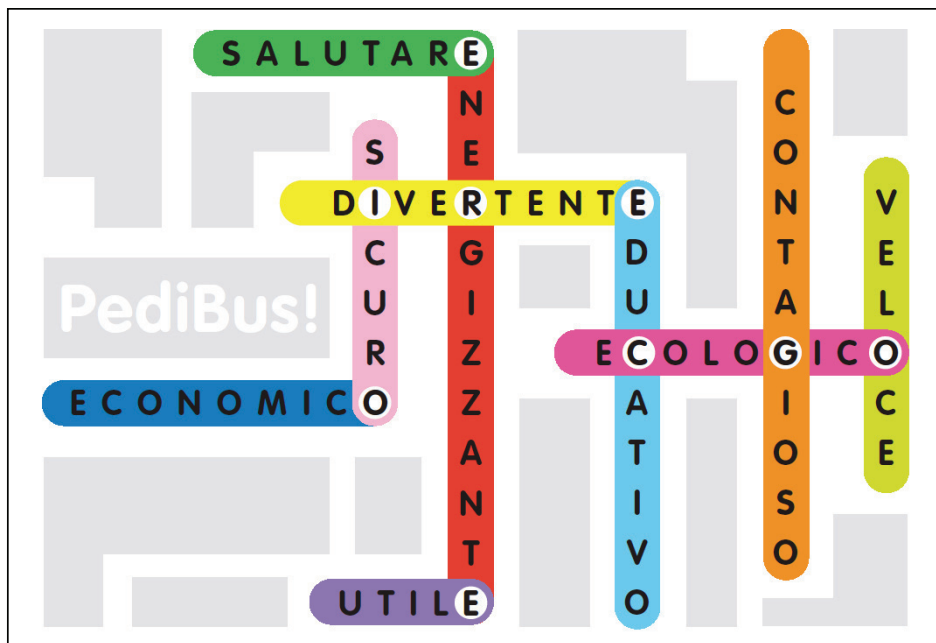
VI ASPETTIAMO NUMEROSI!







E. e



Il pedibus è come un "autobus a piedi" formato da bambini che vanno a scuola insieme, accompagnati da alcuni adulti, lungo un percorso con apposite fermate



- è DIVERTENTE**
chiacchieriamo e facciamo nuove amicizie
- è SICURO**
siamo accompagnati da genitori, nonni, volontari
- è SALUTARE**
camminare ogni giorno fa bene
- è ECOLOGICO**
usiamo meno l'auto e inquiniamo meno
- è EDUCATIVO**
conosciamo la strada e impariamo le sue regole
- è VELOCE**
sui marciapiedi non c'è traffico
- è ECONOMICO**
camminare non costa nulla
- è UTILE**
ci appropriamo della città e la rendiamo più bella
- è CONTAGIOSO**
fa muovere anche i più pigri
- è ENERGIZZANTE**
arriviamo in classe più svegli e attenti

E. f

CAMMINA CHE TI PASSA

È DIVERTENTE:
CHACCHIERIAMO E FACCIAMO NUOVE AMICIZIE

Classe 4^a C

GENNAIO

L	M	M	G	V	S	D
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

CON
am
Consorzio Amatori Montebelluna

grea
blu
Gruppo Ricerche e Attività Urbane

E. g

APPROFONDIMENTI ED ESPERIENZE
Nel corso dell'iniziativa prenderanno la parola docenti, operatori sociali e culturali, amministratori pubblici, rappresentanti di aziende sanitarie e altri cittadini.

Saranno presentati i risultati raggiunti in alcune realtà locali, attraverso un metodo di lavoro fondato sulla collaborazione fra istituzioni e sul dialogo fra saperi, per promuovere stili di vita più sostenibili, salutarì e formativi, capaci di migliorare la qualità della vita di bambini e ragazzi, delle città e delle loro comunità.

> **PER INFORMAZIONI E ISCRIZIONI**
Maria Elena Rimondi
Associazione Camina
per Città Amiche dell'infanzia
e dell'adolescenza, sostenibili e partecipate
Via Cà Selvatica 7 - 40123 Bologna
Tel. 051/6443324 - fax 051/6443393
m.rimondi@camina.it

> **COME ARRIVARE**
Dalla stazione FS
Autobus 35 e 38
fermata Fiera District

seminario organizzato in collaborazione con:











SICURI IN CITTÀ!

*Educazione alla sicurezza stradale
per una mobilità sostenibile e
il rispetto dei diritti di bambini e ragazzi,
delle comunità e dell'ambiente*



LUNEDÌ 12 DICEMBRE 2011
ORE 9.00-13.30

BOLOGNA
SALA AUDITORIUM
V.LE ALDO MORO, N. 18
REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PROGRAMMA DEI LAVORI

> **SALUTO**
TERESA MARZOCCHI
Assessore alle Politiche sociali
Regione Emilia-Romagna

> **INTERVENTI**
*La sicurezza di pedoni
e ciclisti in Emilia-Romagna*
PAOLO FERRECCI
Direttore generale Reti infrastrutturali,
logistica e sistemi di mobilità
Regione Emilia-Romagna

*La sicurezza stradale
e l'educazione alla sostenibilità*
PAOLO TAMBURINI
Servizio Comunicazione
e Educazione alla Sostenibilità
Regione Emilia-Romagna

Le competenze della sicurezza stradale
VALTER BARUZZI
Direttore Scientifico di Camina

> **PRESENTAZIONE DELLE ESPERIENZE**

IL CASO DEL COMUNE DI TREVISO
MICHELA MINGARDO
Mobility Manager del Comune di Treviso
GIANNA PIOVESAN
Pediatra ASL 9 Treviso
CLARA FONDA
Docente Scuola Primaria Treviso
Mobility Manager scolastico
NICOLETTA DUODO
Presidente dell'Associazione
Pedibus Treviso

IL CASO DEL COMUNE DI CESENA
LIA MONTALTI
Assessore alla Sostenibilità ambientale
Comune di Cesena
LUIGI SALIZZATO
Direttore Dipartimento di Sanità Pubblica
AUSL Cesena
ANGELA RECEPUTI
Docente della Scuola Primaria "G. Pascoli"
ANNALISA BRIGHI
Genitore della Scuola Primaria "G. Pascoli"

L'ESPERIENZA DI IMOLA
ANNALISA ALBERTI
Docente della Scuola Primaria
"Sante Zennaro"

LA PROSPETTIVA DI BOLOGNA
CLETO CARLINI
Direttore Settore Mobilità
Comune di Bologna

**SCUOLE IN BICICLETTA
IN EMILIA-ROMAGNA**
BIBI BELLINI
Responsabile Sostenibilità Cooperativa Voli

> **CONCLUSIONI**
IRENE PRIOLO
Presidente di Camina

Durante il convegno è previsto un coffee break

E. h



Vivi la Via: Campagna Nazionale per città sicure a misura di persona (2007-2008)

I promotori della campagna Vivi la Via propongono ad enti pubblici e privati, ad associazioni e gruppi di cittadini un'alleanza etica, estetica e strategica per affrontare, insieme al Governo italiano, il tema della mobilità con coraggio, osservando le esperienze più avanzate a livello europeo e internazionale, studiandole per comprenderle,

reinterpretarle e proporle con decisione nel nostro Paese.

La campagna Vivi la Via si caratterizza come:

- alleanza etica, perché si fonda su valori di solidarietà umana, salvaguardia dell'ambiente e responsabilità verso l'infanzia di oggi e le generazioni future, e ritiene necessario che finalmente anche in Italia si affronti il problema della insostenibilità del modello di mobilità centrato sul predominio del binomio auto/petrolio, che produce insicurezza e inquinamento, problemi di salute, pregiudizio al diritto di mobilità di larghe fasce di cittadini, ostacolando fra l'altro l'autonomia e il benessere di bambine e bambini;
- alleanza estetica, perché mira a recuperare la bellezza delle città e del paesaggio, a coinvolgere i cittadini in azioni che li rendano protagonisti del recupero dello spazio pubblico, sottratto loro anche in conseguenza di questo modello di mobilità insostenibile, recuperandolo all'incontro, alla dimensione sociale delle persone e delle comunità, al gioco di bambini e bambine;
- alleanza strategica, perché questo insieme di associazioni collabora con comuni, province e regioni ed esprime una dimensione nazionale e una tensione innovativa preziosa, disponendo di un patrimonio di esperienze e competenze di rilievo, che viene fin d'ora messo a disposizione del Governo italiano.

Promotori

Camina, ACER Provincia di Bologna, ANCI Emilia-Romagna, ABCittà, Arciragazzi, La città possibile. FIAB, UISP Emilia-Romagna, agorA21, Centro di Formazione Don Milani, La città di Anfione, Atlantide, corpo va in città, Arciragazzi Firenze, UISP Nazionale, Ass. Crescere Insieme, AICC, MeglioMilano, Ufficio Scolastico Provinciale Treviso

Con il patrocinio di

Unicef, Ministero della Salute, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Regione Emilia-Romagna

Per aderire consulta il sito <http://vivilavia.camina>.

E. i

VISIONE-ZERO

Un nuovo approccio alla sicurezza stradale

Dalla Svezia e dalla Svizzera un contributo per una politica efficacemente orientata alla soluzione: una visione, degli obiettivi, delle strategie di attuazione, delle misure.

Il programma "Visione Zero", fatto proprio nel 1997 dal Parlamento svedese, modifica radicalmente l'approccio al problema della sicurezza stradale partendo dal principio di "non accettare" come dato scontato la possibilità di incidenti mortali o con feriti gravi, adottando cioè lo stesso principio di riferimento che già oggi guida l'organizzazione del traffico ferroviario e aereo.

"Visione Zero", per dire "zero" morti e feriti gravi.

Da questa scelta etica derivano tutte le scelte strategiche di riorganizzazione della circolazione attraverso misure, programmi e interventi rigorosamente finalizzati al progressivo abbattimento delle condizioni che portano agli incidenti stradali con gravi conseguenze per le persone. Nel 2000 la vicina Svizzera ha scelto di impostare su questa linea tutta la sua politica, elaborando poi un programma articolato di obiettivi a breve, medio e lungo termine, con misure e interventi specifici: misure di base che sono il fondamento giuridico, politico e finanziario, misure puntuali nei diversi campi delle norme di settore, delle tecniche specifiche, dell'educazione, dei servizi di soccorso; misure a garanzia della qualità e del miglioramento nel tempo del sistema della sicurezza stradale.

Punti cardine di Visione Zero

I morti ed i feriti gravi in seguito a incidenti non devono essere accettati come un effetto collaterale della circolazione stradale.

Tutte le persone commettono errori, di conseguenza occorre concepire il sistema stradale in modo tale da ridurre al minimo gli effetti negativi dei possibili errori umani.

Mobilità più sicura a partire dalle utenze deboli.

Impegni puntuali di attuazione e scadenze temporali precise.

Tutti gli utenti della strada devono assumersi le proprie responsabilità nei confronti della collettività.



E. I (1/3)

Le tesi di Dobbiaco 2006

“Una nuova cultura della mobilità”

Dall’automobilità alla multimodalità nell’Era Solare

Tesi 1

Viviamo in una società mobile e partecipiamo alla vita in vari spazi.

Rendere accessibili gli spazi pubblici anziché deturparli e aumentare la qualità della vita anziché ridurla è l’obiettivo di una mobilità nuova, che è molto di più che spostarsi in modo rapido e conveniente da un punto A a un punto B. La mobilità è un fatto di cultura, ma a misura d’uomo, interessa la testa e il cuore, è legata alle emozioni e deve essere divertente. La mobilità è al tempo stesso una risorsa limitata e le sue conseguenze non devono andare a scapito della vita, della salute e dell’ambiente. Non intendiamo demonizzare l’automobile, ma vogliamo attribuirle il valore che le compete nell’ambito di un sistema di trasporti al passo coi tempi. Occorre quindi passare dall’attuale automobilità predominante a una multimodalità che permetta di scegliere fra varie opzioni: a piedi, in bicicletta, col trasporto pubblico, con il car sharing e anche con il proprio automezzo. Scegliere il mezzo più adeguato a seconda delle esigenze, delle distanze e dell’offerta: questa è la nuova cultura della mobilità.

Tesi 2

Una nuova cultura della mobilità nasce quando le persone vengono coinvolte, con la loro ragione e le loro emozioni, nella ridefinizione delle offerte di mobilità. Le emozioni non devono essere negate né amplificate artificialmente, ma avere la possibilità di esprimersi in un contesto adeguato. Per la mobilità occorrono quindi soluzioni congegnate in modo tale da non essere solo accettate passivamente, bensì vissute attivamente perché associate a emozioni positive. Le città di Zurigo e Friburgo dimostrano come, passo dopo passo, sia possibile non solo sviluppare ulteriormente un’offerta multimodale già eccellente, ma anche far nascere su questa base una nuova cultura della mobilità. L’atteggiamento nei riguardi della mobilità deve cambiare, ma le esperienze maturate dimostrano che è senz’altro possibile rompere con le vecchie abitudini e la routine, purché le relative scelte politiche vengano effettuate in modo serio e coerente, in un costante dialogo con la cittadinanza. In un confronto pubblico le argomentazioni ragionevoli riescono a prevalere.

Tesi 3

L’automobilità, tuttora dominante, è destinata a soccombere per gli effetti negativi che essa stessa produce: 1,2 milioni vittime del traffico ogni anno al mondo, inquinamento acustico e atmosferico, tra cui le estremamente nocive polveri sottili, distruzione del paesaggio e consumo di superfici, deturpazione dei centri abitati, immobilità negli ingorghi, costi sociali ed economici enormi. Ogni viaggio in auto danneggia il clima e i mutamenti climatici incombono ormai minacciosi sull’umanità. L’enorme consumo di combustibili fossili riduce giorno per giorno, ora per ora, minuto per minuto le riserve di petrolio, che si esauriranno nel volgere di due o tre generazioni. Il “Peak Oil”, il punto di massima estrazione del petrolio, sarà raggiunto entro pochi anni. Il calo della produzione e la crescente domanda mondiale faranno salire il prezzo alle stelle, con il rischio di notevoli crisi economiche. Vi sono dunque motivi a sufficienza per costruire, finché ne abbiamo la possibilità, un sistema di trasporti con l’opzione di scelta fra più alternative.

Tesi 4

Non è possibile viaggiare su mezzi a motore senza danneggiare il clima. Esistono, tuttavia, strategie che permettono di ridurre questi effetti negativi: una guida oculata senza sprecare carburante, veicoli più leggeri, motori più efficienti e carburanti rigenerabili. Si tratta però di singoli interventi che devono comunque abbinarsi ad una riduzione generalizzata del traffico per poter realizzare una vera mobilità “solare”. Quando la soluzione migliore, ossia evitare le emissioni, non risulta praticabile, per esempio talvolta nel caso del trasporto aereo, come soluzione di ripiego le emissioni di CO₂ prodotte possono venire compensate altrove con progetti di tutela del clima. Esistono servizi innovativi in grado di offrire questo tipo di compensazione alle persone, aziende e organizzazioni disposte ad assumersi le proprie responsabilità. La compensazione può essere effettuata anche per manifestazioni di ogni genere: gli stessi Colloqui di Dobbiaco 2006, grazie agli investimenti compiuti in serre a energia solare da realizzarsi in Himalaya, erano un convegno a “impatto climatico zero”. Pur esistendo queste possibilità di compensazione, è comunque sempre bene optare, ove possibile, per le alternative di minore impatto.

E. I (2/3)

Tesi 5

Vi sono diverse strategie per ridurre il traffico motorizzato individuale.

L'introduzione di un pedaggio di accesso può contribuire a tenere fuori dalle città le automobili. Uno studio di fattibilità realizzato per la città di Bolzano ha dimostrato che le soluzioni innovative adottate a Stoccolma e Londra sono applicabili anche a città più piccole, dove contribuiscono a portare l'inquinamento atmosferico sotto gli attuali valori limite, mentre il timore di contraccolpi negativi per il commercio è risultato privo di fondamento. Anche l'utilizzo di uno stesso veicolo da parte di più soggetti, il car sharing, presenta un impatto minore rispetto all'impiego del mezzo privato e permette di soddisfare con maggiore efficienza le esigenze di automobilità delle persone, come dimostra il grande successo del Mobility CarSharing in Svizzera. Le auto, per la maggior parte del tempo, non sono automobili ma autoimmobili. Quindi è già un successo di ridurre il numero fermo lungo le strade. Inoltre, gli utenti del car sharing sono particolarmente attenti a ridurre al minimo gli spostamenti in auto. Non il possesso, ma l'utilizzo del veicolo è la nuova filosofia.

Tesi 6

Il traffico motorizzato individuale domina gli spazi pubblici erodendone l'identità. Il nostro comportamento è asservito a regole tecniche, eppure, anche vigilando sul loro rispetto, non possiamo impedire il costante verificarsi di incidenti mortali. In Svezia ci si è posti come obiettivo la cosiddetta "Vision Zero", un futuro in cui non vi siano più incidenti mortali o ferimenti gravi sulle strade. La strategia prevede sostanzialmente che siano le strade e le automobili ad adeguarsi alle persone e ai loro comportamenti, e non viceversa. La velocità riveste un'importanza fondamentale: se infatti il 90% delle persone riesce a sopravvivere a uno scontro a 30 km/h, questa percentuale si riduce drasticamente quando la velocità sale a 50 km/h. Le strade devono ridiventare un luogo di mobilità e di incontro. Le attuali regole della circolazione ottenebrano i principi etici delle persone, mentre una maggiore responsabilità individuale, una minore quantità di segnali e semafori e una guida più tranquilla, con il contatto visivo a dettare il comportamento, aumentano la sicurezza. Un ritorno al futuro: condividere gli spazi, con strade nuovamente vivibili per tutti.

Tesi 7

Occorre riportare una maggiore qualità della vita e della mobilità nei nostri paesi, con centri urbani e rurali accoglienti, vitali e in grado di assicurare buone prospettive per il futuro, luoghi e spazi in cui si viva volentieri e dove sia bello muoversi, tanto nella vita quotidiana quanto nel tempo libero. Questo presuppone la messa a punto di nuove strategie urbanistiche e di sviluppo del territorio. È necessario prevedere soluzioni o alternative alla costante crescita del fabbisogno individuale di superficie abitativa, che p.es. a Zurigo raggiunge 50 m² pro capite. Mentre la qualità dei centri migliora, le periferie presentano sempre più problemi. I posti di lavoro, i grandi eventi nel tempo libero e le zone residenziali si concentrano sempre più nelle realtà periurbane e nelle campagne, rendendo pressoché indispensabile l'utilizzo dell'automobile. Le soluzioni adottate per le città devono perciò essere allargate al territorio circostante, coinvolgendo e mettendo in rete anche la periferia e le zone rurali limitrofe. È tempo di porre fine allo sterile conflitto fra città e campagna.

Tesi 8

La qualità della vita di una località non dipende solo da una buona raggiungibilità, ma anche dai presupposti ottimali per la mobilità "dolce", servizi di vicinato e opportunità ricreative nelle vicinanze. Andare a piedi è il modo di muoversi più naturale, e lo dimostra il fatto che, per sapere come sta una persona, le chiediamo "come va?". Visto che la maggior parte degli spostamenti viene tuttora fatta a piedi, la mobilità pedonale deve essere tenuta ben presente nella progettazione urbanistica e meglio istituzionalizzata nell'Amministrazione. La bicicletta è un altro mezzo particolarmente adatto alla città. Gli esempi di Bolzano e della Renania- Vestfalia dimostrano come l'uso della bicicletta possa essere incentivato con idonei provvedimenti: strategie di comunicazione analoghe a quelle di un marchio, ma anche il miglioramento delle infrastrutture, come reti ciclabili, segnaletica, stazioni per biciclette. La mobilità ciclabile deve diventare un sistema di mobilità. La mobilità "dolce" contribuisce a decongestionare il traffico, con importanti benefici per la qualità della vita e la salute.

Tesi 9

La mobilità multimodale presuppone un sistema di trasporto pubblico comodo ed efficiente. Treni, autobus e tram vengono coordinati in modo ottimale da un'agenzia per la mobilità, come p.es. l'Azienda consortile trasporti Reno-Meno. Un sistema di trasporto pubblico efficiente può essere realizzato anche al di fuori dei grandi centri urbani: lo dimostrano l'esempio di Dornbirn, nel Land austriaco del Vorarlberg, ma anche il successo della Ferrovia della Val Venosta in Alto Adige, divenuta simbolo di una moderna politica dei trasporti, o ancora il servizio di trasporto organizzato da volontari nel piccolissimo comune di Virgen, in Tirolo. Il modello più avanzato d'Europa è però costituito dal sistema svizzero "Ferrovia e bus 2000", con il

E. I (3/3)

suo perfetto meccanismo di nodi e coincidenze finalizzato non tanto a massimizzare la velocità, quanto a ridurre al minimo i tempi di percorrenza nell'ambito di un'offerta capillare. È un sistema complesso che non avrebbe mai potuto essere realizzato senza una chiara volontà politica e un forte coinvolgimento dell'utenza. Anche le imprese e le amministrazioni, infine, possono integrarsi meglio nei sistemi di trasporto pubblico attraverso un mobility management aziendale che favorisca la possibilità di recarsi al lavoro con modalità più sostenibili.

Tesi 10

Uno strumento irrinunciabile per promuovere una nuova cultura della mobilità è la comunicazione. Di questa fanno parte l'informazione e la consulenza sull'offerta complessiva, così come vengono assicurate dall'Azienda consortile trasporti Reno-Meno con le sue centrali di mobilità di ultima generazione. La comunicazione non deve però limitarsi a una mera informazione sull'offerta esistente o prevista. La nuova mobilità deve essere commercializzata e presentata con adeguati strumenti di marketing. L'esempio della mobilità ciclabile di Bolzano dimostra come, con un'immagine coerente e unitaria divenuta un vero e proprio marchio, e coltivando costantemente il rapporto con l'utenza si possa ottenere un notevole successo, con una forte identificazione tanto all'interno quanto verso l'esterno. Un marchio forte suscita nella clientela emozioni e rispetto, due fattori che, come accade anche nelle relazioni interpersonali, svolgono un ruolo fondamentale nella costruzione di un legame emotivo profondo. Un'educazione creativa alla mobilità inizia dall'infanzia, onde evitare una comunicazione sbagliata che associa mobilità alla automobilità.

Tesi 11

Le Alpi soffrono particolarmente a causa dell'automobilità. La qualità della vita è compromessa non solo da problemi locali, quali le strade congestionate, il rumore e l'inquinamento dell'aria, ma anche dalle conseguenze drammatiche dei mutamenti climatici. Anche i turisti, che spesso vengono da lontano per raggiungere le Alpi, generano traffico e costituiscono una sfida particolare per il trasporto pubblico, in quanto iniziano spesso le gite in orari inconsueti e da luoghi difficilmente raggiungibili. D'altronde, essi possono toccare con mano i mutamenti della natura e le conseguenze delle alterazioni climatiche. Il progetto „Alpenretour“ del Club Alpino Svizzero è un esempio di come si possano indurre gli escursionisti a utilizzare il treno e l'autobus anche in montagna. Una volta sensibilizzati, essi potranno farsi a loro volta ambasciatori di una nuova cultura della mobilità anche nelle attività ricreative. I sistemi di trasporto pubblico, oggi ancora incentrati perlopiù sui pendolari, devono offrire servizi anche per il tempo libero.

Tesi 12

La visione è quella di una nuova cultura della mobilità. L'attuale sistema autocentrico non può essere traghettato così com'è nella nuova Era Solare. Il recupero degli spazi urbani alla vita, brevi distanze, la moderazione della velocità, un'offerta di mobilità articolata e multimodale, il rafforzamento della mobilità "dolce", un trasporto pubblico efficiente e servizi di mobilità come il car sharing, un'informazione onnicomprensiva e un marketing accattivante sono i presupposti per poter giungere preparati all'era post-fossile. Un'efficace riconversione del sistema di mobilità presuppone un orientamento politico coerente nel lungo periodo. Gli obiettivi da perseguire devono essere incentrati su valori sociali dalla connotazione positiva quali la qualità della città, dell'ambiente e della vita, la sicurezza stradale e la salvaguardia del clima. La mobilità futura: meno velocità e quantità, più qualità e bellezza, con meno automobilità.

I contributi presentati nell'ambito dei Colloqui di Dobbiaco 2006 (21-23 settembre) possono essere scaricati dal sito Internet www.colloqui-dobbiaco.it. Le tesi delle 15 precedenti edizioni dei Colloqui di Dobbiaco (1985-1999) sono raccolte in: Hans Glauber (a cura di) "Langsamer, weniger, besser, schöner - 15 Jahre Toblacher Gespräche: Bausteine für die Zukunft", oekom Verlag, Monaco di Baviera, ISBN 3-928244-99-X.

F. (Tappe 8, 9, 10, 11 e 12)

Laboratori con le classi, orientamento alle famiglie e azioni di *mobility management* scolastico, fino alla definizione degli itinerari pedibus

Documentiamo qui alcune proposte di laboratori con le classi. Con il termine laboratorio intendiamo un'attività esemplificativa realizzata con gli studenti di una o più classi, limitata nel tempo, che mira a fornire agli insegnanti suggerimenti operativi e mostrare metodologie e stili di conduzione dei gruppi. Il tutto in coerenza con curricolo e POF.

Abbiamo associato ai laboratori con i ragazzi il tema dell'orientamento alle famiglie perché, in generale, riteniamo indispensabile che si realizzi una sinergia fra docenti e genitori, ma in particolare vi sono alcune attività che la scuola svolge con i gruppi-classe e che richiedono successivamente l'impegno dei genitori che possono favorire l'apprendimento o il consolidamento di alcune indispensabili abilità, cogliendo le opportunità che la vita quotidiana offre, in un rapporto individuale adulto-bambino.

a. "La mappa delle competenze"

La scheda descrive un approccio al tema della mobilità e dell'autonomia, volto a esplicitare gli elementi che entrano in gioco nelle esperienze di mobilità dei bambini e a produrre, insieme a loro, una mappa del fabbisogno formativo dell'aspirante pedone o ciclista autonomo e competente.

b. "Le regole"

Il titolo di questo laboratorio serve per comunicare con gli adulti, ma non viene usato con i bambini, per non anticipare le conclusioni. L'attività è molto semplice e adatta alle prime e seconde classi della scuola primaria, ma funziona anche con i bambini più grandi e gli adulti. Sullo sfondo di una narrazione avventurosa si simula in classe un ambiente esotico e una prova di abilità da affrontare: ad esempio, l'attraversamento da parte di alcuni esploratori di un corso d'acqua poco profondo, ma infestato da pic-



coli pesci carnivori. Si useranno dei sassi con i quali predisporre un passaggio all'asciutto e attraversare il corso d'acqua e seguire le indicazioni di una mappa che conduce a un tesoro nascosto dai pirati alcuni secoli fa. Si può giocare in classe, in un corridoio, in palestra o all'aperto.

I sassi saranno rappresentati da mattoncini di legno (vedi foto F.b). Si comincia a giocare liberamente e ben presto si scopre che è necessario stabilire delle regole. L'obiettivo del gioco è infatti scoprire progressivamente che senza regole non si riesce a giocare. Il gioco può cominciare con tentativi individuali ed evolvere verso forme più complesse che possono comprendere elementi di competizione: ad esempio due squadre di esploratori in gara fra di loro. Si possono inserire varianti che orientano alla cooperazione: o ci si salva tutti o nessuno da solo ce la può fare a raggiungere il tesoro.

Questa attività consente di percepire le regole come un vincolo che, in realtà, amplia le opportunità e rende possibili attività collettive che altrimenti si esaurirebbero in breve tempo, per l'impossibilità di dar loro un senso. Trattandosi di un gioco, la percezione positiva delle regole coinvolge i bambini anche sul piano delle emozioni e dei sentimenti.

Di solito nelle riflessioni dei bambini sul gioco concluso emerge che: tutti i giochi hanno regole, senza regole non si può giocare insieme, le regole rendono divertente il gioco, ci sono regole anche se si gioca da soli, per rispettare le regole c'è bisogno di saper fare le cose in un certo modo, chi gioca molto gioca meglio. Come ci sono regole a casa, a scuola, in parrocchia, in palestra, ci sono regole anche nella strada... Si aprono così argomenti più complessi, sulle fondamenta di una percezione positiva delle regole.

C. “Che ciclista sei?”

Alcune foto mostrano i bambini in azione.

Nel cortile della scuola, in un corridoio o in palestra si incolla una striscia adesiva bianca lunga circa 30/40 metri. Va bene dello scotch largo colorato.

Se si è fortunati o molto organizzati si può usare una striscia bianca della normale segnaletica orizzontale in una strada sicura o in un parcheggio vicino alla scuola e utilizzare altri elementi per rendere più complessa la prova. Qualche tempo fa, in Germania, abbiamo visitato alcune scuole dotate di un parco bici per i bambini. Se non si possiede una simile dotazione si farà in modo che alcuni genitori portino a scuola qualche bicicletta di misura diversa con la sella regolabile.

Uno per volta gli studenti eseguiranno delle prove di abilità elementari. Pedalare normalmente tenendosi a 20 centimetri dalla striscia, rifare la stessa cosa con una mano sola e provare anche volgendo il capo per vedere che accade alle spalle, mantenendo la direzione.



Prima di fare questo test si chiede ai bambini se sono ciclisti esperti. Di solito la maggior parte di loro ritiene di saper andare in bicicletta bene. Dopo questa prova la stragrande maggioranza di loro riconosce che deve migliorare e che ci vuole più esperienza.

Si fanno foto, o meglio ancora un video, che si mostreranno ai genitori in occasione di un'assemblea in cui i bambini racconteranno la loro esperienza e i docenti (insieme agli operatori di altre istituzioni con cui collaborano) informeranno i genitori che ci sono compiti di crescita che richiedono il rispetto dell'età: a camminare si impara a circa un anno, a fare i pedoni durante i primi anni della primaria, verso i sette/nove anni si acquisiscono gli automatismi della lettura/scrittura, e ad essere ciclisti si impara verso la quarta e la quinta primaria. Gli anni sono indicativi e non c'è una regola certa per tutti, ma in linea di massima occorre tener conto della maturazione dei ragazzi senza attendere troppo tempo per aiutarli a concretizzare le loro potenzialità, anche in sintonia con le aspirazioni e i desideri tipici delle varie età. Durante una ricerca sull'immaginario di mobilità dei bambini bolognesi, alcuni anni fa, abbiamo avuto la conferma che fino agli undici/dodici anni i bambini e le bambine percepiscono la bicicletta come un mezzo di trasporto che aumenta le loro capacità di avventura e di scoperta del territorio. A questa età la bici piace e la si usa volentieri, dopo si sogna - in genere - un ciclomotore che consente un'autonomia di movimento maggiore.

Spesso la prudenza dei genitori si spinge a impedire ai figli l'uso della bicicletta per inoltrarsi in quel traffico che attraverseranno qualche anno dopo in "motorino", senza nemmeno avere l'esperienza del ciclista!

d. "La mappa dei pedibus"

Utilizzando le foto aeree che si trovano facilmente su internet ciascun bambino individua la scuola, la sua casa, il territorio limitrofo e il percorso casa-scuola.

Le stesse cose si rintracciano su una carta del territorio fornita da comune in una scala adeguata, affinché ciascun bambino, classe per classe, tracci il percorso da casa a scuola che fa (o farebbe) a piedi.

Si predispongono così mappe di flusso che consentono ai bambini di ipotizzare gli itinerari dei pedibus.

Sulla base di queste ipotesi i genitori, insieme ai tecnici del Comune e alla polizia locale, faranno sopralluoghi ed espletteranno le fasi successive del progetto.

Si individuano i percorsi più sicuri, non quelli più brevi, restando comunque entro i 1000 metri.



Lungo il percorso di valutazione si incrociano le ipotesi degli itinerari con la mappa delle criticità (vedi sezione C) e si individuano, in accordo con la polizia locale, gli interventi di moderazione del traffico e di messa in sicurezza dei pedoni che si ritengono necessari. Solitamente sono interventi di arredo urbano. In presenza di gravi problemi infrastrutturali che pregiudichino la sicurezza dei pedoni, occorrono tempi di intervento più lunghi e può accadere che una linea pedibus non possa essere attivata. Si ricordi, comunque, che la presenza degli adulti accompagnatori e l'eventuale sostegno della polizia locale - in casi particolari - possono consentire di inserire in una linea pedibus contesti stradali che presenterebbero una certa difficoltà ad essere percorsi in sicurezza da un bambino non accompagnato.

Le immagini propongono una mappa su foto aerea delle linee pedibus di una scuola di Milano e una mappa di una scuola di Imola (Bo), con evidenziate le fermate intermedie di ogni linea.

e. "Genitori e tecnici in azione" (foto)



F. a (1/2)

LA MAPPA DELLE COMPETENZE (scheda di massima)

Questa scheda ha un valore puramente orientativo. Ciascuno può modificarla o integrarla come ritiene più opportuno.

Scopo: esplicitare gli elementi che entrano in gioco nelle esperienze di mobilità e produrre una mappa del fabbisogno formativo dell'aspirante pedone o ciclista autonomo.

Metodologia: volta a rendere protagonisti bambini e bambine e a far loro esplicitare elementi significativi correlati alla loro esperienza (alcuni probabilmente sono già pedoni o ciclisti autonomi, parzialmente o del tutto).

L'attività prende avvio con domande tipo

- **Andate mai in giro per la strada da soli? No, sì. Se sì, a piedi? O in bici o in autobus?**

- **“Che cosa dicono i genitori prima di farvi uscire di casa?”**

- **“Come motivano i genitori il fatto che non vi lasciano uscire da soli?”**

Ci si interroga poi sulle risposte e si cerca di comprenderne le ragioni profonde.

Le ragioni dei no si porranno a confronto con le ragioni dei sì.

Emergerà un quadro dialettico di argomenti e problematiche riguardanti l'ambiente urbano, le famiglie, le competenze dei bambini, la fiducia dei bambini in se stessi e la fiducia dei genitori verso i figli...

Il prodotto è uno *schema di parole chiave e concetti su cartellone*, con alcuni testi esplicativi che evidenziano le questioni aperte.

Sugli aspetti ritenuti più interessanti si possono scrivere testi di approfondimento.

Può essere interessante registrare dialogo e discussioni.

L'atteggiamento dell'adulto è di stimolo e di facilitazione del dialogo. Non c'è una conclusione cui giungere, in questa fase, poiché lo scopo è produrre una mappa descrittiva della situazione in cui bambine e bambini si trovano, la più estesa ed articolata possibile.

Che cosa deve saper fare (come deve comportarsi) un bambino per muoversi a piedi in città e tornare a casa sano e salvo?

Una variante della domanda può essere:

Che cosa deve dimostrare di saper fare, per poter godere della fiducia dei suoi genitori?

Lo scopo è far emergere le opinioni di bambini e bambine su conoscenze, abilità e atteggiamenti del pedone e/o del ciclista corretto e competente.

La mappa che scaturirà, così come emerge dagli interventi, conterrà indicazioni che riguardano le conoscenze (bisogna conoscere: le regole, la segnaletica, la strada per andare e ritornare...), abilità (bisogna saper: camminare correttamente, attraversare la strada, usare la bicicletta con sicurezza, capire che cosa fanno gli altri, farsi vedere,



F. a (2/2)

capire quando c'è un pericolo, immaginare che cosa potrebbe accadere se...) e atteggiamenti (rispettare delle regole, pensare che la strada è un ambiente dove ci sono altre persone, essere prudenti, aver consapevolezza di ciò che si sa fare e dei propri limiti...)

Facendo riferimento alla mappa delle competenze e degli atteggiamenti (che rimandano a valori) si chiede:

Come si imparano?

Con chi si imparano, dove?

Di solito, col contributo di molte voci, emerge un quadro abbastanza articolato in cui si riconosce il ruolo di scuola, famiglia, polizia municipale e si precisano anche i metodi: studio, esperienza, importanza del training e lo stile personale: rispetto degli altri e delle regole.

Lo scopo del lavoro non è giungere ad una formulazione completa e soddisfacente per gli adulti, ma accrescere la consapevolezza di bambini e ragazzi e aiutarli ad acquisire quegli elementi di conoscenza che consentano loro di dialogare con competenza con i compagni, i genitori e gli altri adulti.

Dopo aver sistematizzato le risposte si pone l'ultima domanda a ciascuno:

Ti senti pronto per camminare o pedalare da solo in città? Perché?

Se no, vorresti? Lo desideri?

Quando sarai pronto?

Altre possibili domande:

A che età si può uscire da soli, secondo voi, a piedi? In bici?

Lo scopo è registrare quanto emerge dai ragazzi, per cogliere le loro percezioni e i loro punti di vista, che rappresentano un importante punto d'avvio riguardante la loro consapevolezza (o meno) del fabbisogno formativo correlato all'autonomia.

Analizzeremo insieme quanto emerso e stabiliremo come procedere.

Un buon esito prevede che, sulla base di quanto emerge da un laboratorio di questo genere, i bambini dialoghino coi genitori – con l'aiuto di docenti ed esperti – chiedendo loro di aiutarli ad imparare ad essere pedoni e ciclisti di cui potersi fidare.

La consapevolezza che ne consegue rappresenta una buona base di partenza anche per valorizzare adeguatamente il contributo di educazione alla sicurezza stradale della Polizia locale.



F. b (1/3)



*“Un sasso dopo un altro“
“Se si tocca il pavimento con una mano o un piede si riceve un morso da un piraña e si è feriti.”
“Dopo tre ferite si muore”*

F. b (2/3)



*“È facile perdere l’equilibrio”
“Bisogna essere molto abili”*

F. b (3/3)



“In tre è più divertente, ci si può aiutare, ma bisogna mettersi d'accordo”



F. c (1/2)



F. c (2/2)



F. d (1/2)

Mapa degli itinerari pedibus della scuola Perasso di Milano

F. d (2/2)

ANALISI LINEE PEDIBUS Casa-Scuola RODARI



Presentazione 17 ottobre 2011

G. (Tappa 13)

Interventi infrastrutturali di moderazione del traffico e di protezione della ciclopedonalità, per superare le criticità emerse

In questa sezione proponiamo una coppia di foto che documenta le situazioni di un incrocio in prossimità della Scuola primaria di via Perasso, prima e dopo l'intervento del Comune.

Si tratta di una tipologia di interventi modulari a basso costo, eppure efficaci, volti a mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali e a impedire che le auto salgano sui marciapiedi.

In un caso le strisce pedonali sono state allontanate dall'incrocio, riducendo la sezione stradale per rendere più veloce l'attraversamento e più visibili i pedoni.

Nell'altro le strisce pedonali non c'erano e sono state introdotte con gli stessi criteri appena descritti.



G. a



Scuola Perasso
Via Bottego – Via Mondovi



prima degli interventi



Scuola Perasso
Via Bottego – Via Mondovi



dopo gli interventi

H. (Tappe 14, 15, 16)

Come individuare i genitori volontari autisti del pedibus, mentre il Comune predispone la segnaletica per le fermate e procede il lavoro di *mobility management* scolastico, fino all'individuazione degli accompagnatori volontari e alla definizione degli orari

Proponiamo alcuni documenti che riguardano le fasi che precedono l'avvio di un pedibus.

a. “L’adesione dei genitori volontari”

Già si sono sviluppate relazioni significative con i genitori ed è giunto il momento di condividere precise responsabilità.

L'esempio di lettera informativa che abbiamo tratto dall'esperienza milanese, riepiloga il senso del progetto pedibus e allega un modulo di adesione per i genitori accompagnatori.

b. “La segnaletica”

Due esempi di segnaletica.

Quella che si incontra per le vie di Sasso Morelli, frazione del Comune di Imola (Bo) - con varianti sul tema dei cartelli stradali italiani che indicano la vicinanza di una scuola - e la palina messa a punto dal Comune di Milano.

c. “Regolamento e orario pedibus”

Si tratta di una lettera che viene inviata a tutte le famiglie che hanno aderito all'iniziativa, chiedendo che i loro figli partecipino al pedibus. Viene inviata dopo che un certo numero di genitori si sono resi disponibili ed è quindi garantito l'accompagnamento.



Il pedibus può partire e si comunicano così il regolamento definitivo e gli orari delle varie linee, fermata per fermata.

Questa attività organizzativa viene svolta da un gruppo di genitori che, progressivamente assume la gestione del pedibus col supporto delle istituzioni coinvolte.

Il progetto che nasce prevalentemente ad opera di Comune, ASL e scuola, passa così operativamente nelle mani di un gruppo promotore di genitori. L'adozione di metodologie partecipative consentono proprio questa condivisione e assunzione di responsabilità da parte delle famiglie.

d. “Convenzione fra scuola e genitori”

Poiché il pedibus è un progetto inserito nel piano dell'offerta formativa, la scuola è fortemente coinvolta. Proponiamo qui la Convenzione fra scuola e genitori volontari messa a punto a Imola, nella versione dell'Istituto Comprensivo 5.

Si specificano funzioni e compiti dei genitori volontari che, operando nell'ambito di un'attività educativa, godono della copertura assicurativa della scuola: la stessa che già copre i percorsi casa-scuola dei loro figli.

H. a (1/2)

Imola, (...)

Gentili genitori,
negli anni passati ci siamo incontrati a scuola con molti di voi e con tanti docenti per parlare del progetto

A PIEDI O IN BICI CON LE AMICHE E CON GLI AMICI

E in particolare del
PEDIBUS

Che cos'è Pedibus?

Col progetto Pedibus, come ricorderete, i bambini potranno recarsi a scuola a piedi, in gruppi accompagnati da alcuni genitori volontari, percorrendo percorsi predeterminati e posti preventivamente in sicurezza.

Perché Pedibus?

- Andare a scuola a piedi è un modo per rendere la città più vivibile, meno inquinata e pericolosa.
- I bambini camminano troppo poco. I pediatri ci insegnano che mezz'ora di cammino al giorno basta ad assicurare il mantenimento della forma fisica durante la crescita e a prevenire problemi come l'obesità, anticamera di gravi malattie croniche dell'adulto come il diabete.
- "Salire" sul Pedibus è anche un'occasione per socializzare, farsi nuovi amici e arrivare di buon umore all'inizio delle lezioni, e per conoscere il proprio quartiere.
- Prima o poi i bambini arriveranno all'età in cui saranno liberi di circolare da soli. Pedibus è una buona scuola per imparare l'educazione stradale sul campo e per diventare pedoni consapevoli.

Il progetto, sotto gli auspici del Comune, prevede la realizzazione di tre percorsi lungo le tre direttrici maggiormente frequentate dai bambini per raggiungere la scuola. Ciascun percorso sarà definito da un capolinea, distante al massimo 400 metri circa dalla scuola, e da una serie di fermate alle quali i bambini iscritti a Pedibus potranno incontrarsi con l'accompagnatore di turno e con gli altri compagni.

I percorsi scelti saranno messi in sicurezza dal Comune e dal Consiglio di Zona, ed evidenziati da un'apposita segnaletica (cartelli alle fermate, pedoni adesivi sul terreno), offerta dall'azienda 3M, che è sponsor del progetto.

Per la riuscita del progetto **abbiamo bisogno di genitori volontari per accompagnare, a turno, i bambini** lungo il percorso. Più siamo e meno gravoso sarà l'impegno per ciascuno di noi. Ciascun accompagnatore sarà coperto da eventuali rischi di responsabilità civile dall'assicurazione che la scuola ha stipulato per ciascun bambino che frequenta la scuola.

Entro fine anno vorremmo riuscire ad avviare il servizio con una settimana di sperimentazione. Per questo vi chiediamo, se siete interessati, di restituire ai docenti il modulo compilato, con la vostra disponibilità, entro venerdì 11 aprile 2008.

Ringraziandovi per l'attenzione, vi salutiamo cordialmente, rimanendo a disposizione per qualsiasi ulteriore informazione o chiarimento.

Il Gruppo Promotore Progetto Pedibus "Andiamo a Scuola a piedi"



H. a (2/2)

Modulo adesione per genitori accompagnatori

ISTITUTO COMPRENSIVO "A. SCARPA" - via Clericetti, 22 - MILANO

OFFERTA DI COLLABORAZIONE COME ACCOMPAGNATORE PER IL SERVIZIO PEDIBUS

Il sottoscritto **H. b2**

Nato a

Residente aCAP **PALINA**

Vian°

Telefono

Indirizzo e.mail

offre la propria disponibilità ad esercitare la funzione di accompagnatore per il nuovo servizio Pedibus. Inoltre, vista la descrizione del servizio così come esplicitata,

dichiara

di essere disponibile ad accompagnare i bambini (nella fascia oraria dalle ore 8.00 alle ore 8.30)

- tutti i giorni
- solo nei giorni di
- solo come supplente qualora mancasse un accompagnatore ufficiale
- altro

La scuola rimane a disposizione per ogni possibile chiarimento o per agevolare la disponibilità di chi volesse offrire la propria collaborazione anche solo parzialmente.

Milano, li

FIRMA

Si ringrazia per la collaborazione

Il Gruppo Promotore Progetto Pedibus "Andiamo a Scuola a piedi"




H. b (1/3)



1 linea verde

LINEA VERDE	ORARIO	FERMATA
Fermata 1	h. 07.30	Via Sarti, angolo via Zotti
Fermata 2	h. 07.35	Via Sarti, angolo parcheggio
Fermata 3	h. 07.40	Via Leghe Bracciantili, area verde
Fermata 4	h. 07.45	Via Boaria, area verde
Arrivo	h. 07.50	Scuola, via dei Ciliegi


pedibus

2 linea verde

LINEA VERDE	ORARIO	FERMATA
Fermata 1	h. 07.30	Via Sarti, angolo via Zotti
Fermata 2	h. 07.35	Via Sarti, angolo parcheggio
Fermata 3	h. 07.40	Via Leghe Bracciantili, area verde
Fermata 4	h. 07.45	Via Boaria, area verde
Arrivo	h. 07.50	Scuola, via dei Ciliegi

pedibus




3 linea verde

LINEA VERDE	ORARIO	FERMATA
Fermata 1	h. 07.30	Via Sarti, angolo via Zotti
Fermata 2	h. 07.35	Via Sarti, angolo parcheggio
Fermata 3	h. 07.40	Via Leghe Bracciantili, area verde
Fermata 4	h. 07.45	Via Boaria, area verde
Arrivo	h. 07.50	Scuola, via dei Ciliegi

pedibus



H. b (2/3)

4 linea verde

LINEA VERDE	ORARIO	FERMATA
Fermata 1	h. 07.30	Via Sarti, angolo via Zotti
Fermata 2	h. 07.35	Via Sarti, angolo parcheggio
Fermata 3	h. 07.40	Via Leghe Bracciantili, area verde
Fermata 4	h. 07.45	Via Boaria, area verde
Arrivo	h. 07.50	Scuola, via dei Ciliegi

pedibus

1 linea arancio

LINEA ARANCIO	ORARIO	FERMATA
Fermata 1	h. 07.30	Via Correcchio, portico banca BCC
Fermata 2	h. 07.35	Via Correcchio, pass. ped. via dei Ciliegi
Fermata 3	h. 07.40	Via Suzzi, angolo verso p.zza Pirazzoli
Fermata 4	h. 07.45	P.zza Pirazzoli, area verde
Arrivo	h. 07.50	Scuola, via dei Ciliegi

pedibus

2 linea arancio

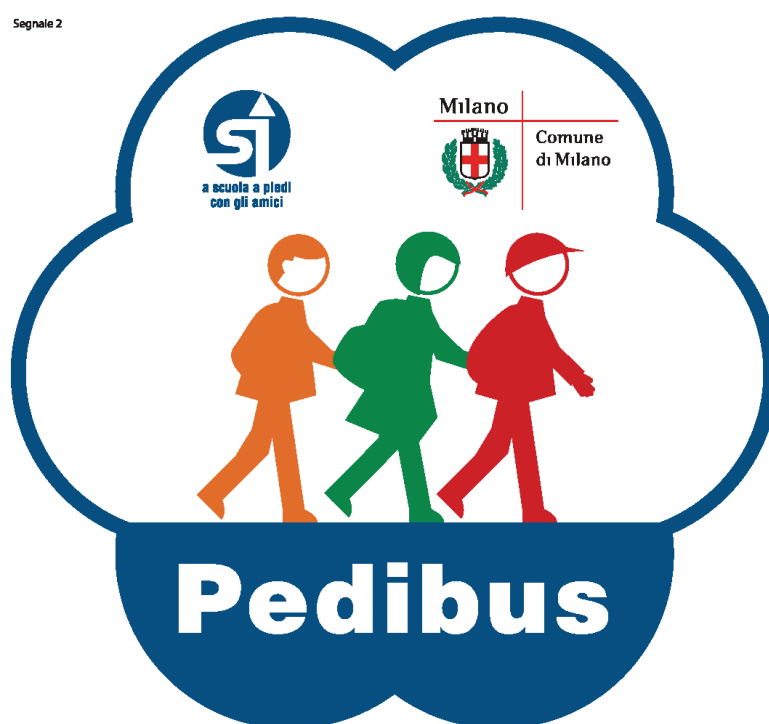
LINEA ARANCIO	ORARIO	FERMATA
Fermata 1	h. 07.30	Via Correcchio, portico banca BCC
Fermata 2	h. 07.35	Via Correcchio, pass. ped. via dei Ciliegi
Fermata 3	h. 07.40	Via Suzzi, angolo verso p.zza Pirazzoli
Fermata 4	h. 07.45	P.zza Pirazzoli, area verde
Arrivo	h. 07.50	Scuola, via dei Ciliegi

pedibus

H. b (3/3)

PALINA

Segnale 2



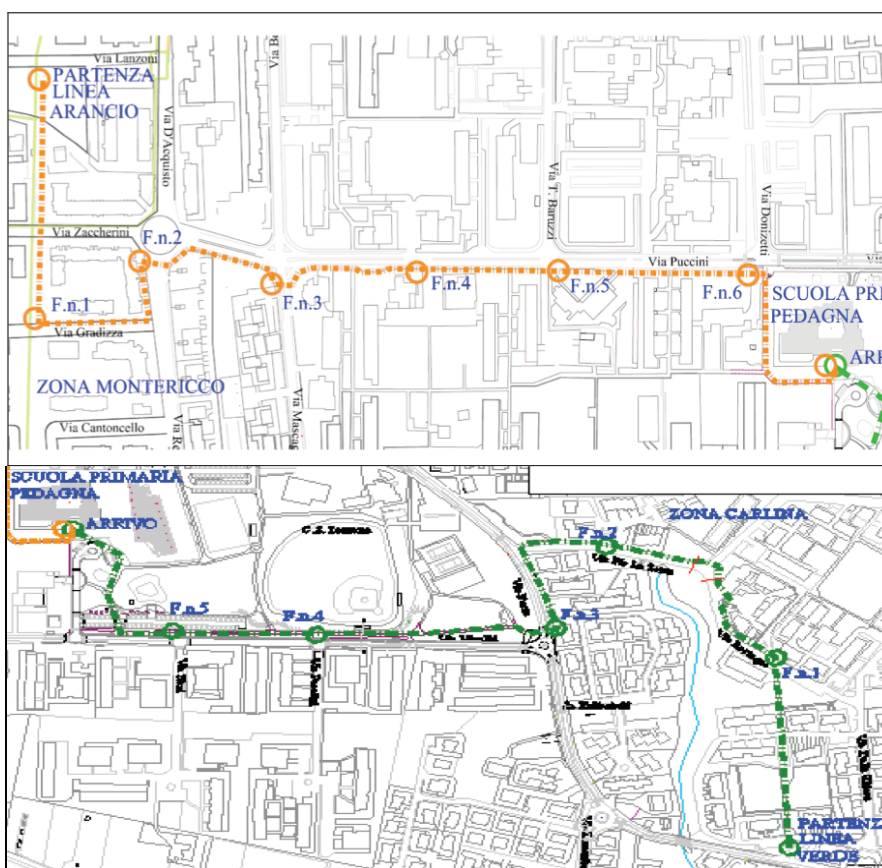
H. c (1/4)

“A PIEDI E IN BICI CON LE AMICHE E CON GLI AMICI”
GRUPPO PROMOTORE PROGETTO PEDIBUS PEDAGNA

REGOLAMENTO PEDIBUS

Il Pedibus è un autobus a piedi, formato da un gruppo di bambini che vanno a scuola insieme, accompagnati da alcuni adulti con funzione di controllo e “raccolta” dei bambini lungo il percorso.

L'attività Pedibus si propone come iniziativa sperimentale ed opportunità esemplificativa rivolta a tutti i bambini della scuola primaria Pedagna.



H. c (2/4)

Articolo 1 – DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ

Il Pedibus è un'attività sperimentale di accompagnamento a piedi dei bambini dal capolinea fino alla scuola su un percorso individuato solo in andata con apposite fermate.

I bambini vengono presi in consegna dagli accompagnatori designati (genitori volontari e personale iscritto al servizio civile).

Per ciascun itinerario il Pedibus prevede un adulto accompagnatore fino a dieci bambini e due adulti accompagnatori fino ad un massimo di n.25 bambini, oltre sarà necessaria la presenza di un ulteriore accompagnatore.

Articolo 2 – FINALITÀ

L'attività Pedibus si pone come finalità principali:

- consentire ai bambini di raggiungere a piedi la scuola con sicurezza, favorendo la loro autonomia;
- permettere ai bambini di socializzare durante i percorsi anche con nuovi compagni;
- favorire la conoscenza e la padronanza del territorio di quartiere;
- sviluppare la sensibilità ecologica del bambino.

In particolare tramite questa attività ci si propone di individuare modelli di mobilità alternativi all'eccessivo utilizzo dell'auto privata, soprattutto negli spostamenti da casa a scuola per limitare gli effetti nocivi del traffico in termini:

- ambientali e di salute;
- educativi;
- di viabilità.

Articolo 3 – PERCORSI E MODALITÀ

I bambini che usufruiranno del Pedibus si faranno trovare al capolinea e alle fermate per le quali sono iscritti all'orario stabilito che verrà comunicato all'attivazione del servizio.

Il capolinea e le fermate saranno segnalate con apposita segnaletica.

Il Pedibus parte all'orario prestabilito con i bambini presenti e raccoglie alle fermate i bambini in attesa all'orario prestabilito.

Durante il tragitto dovranno essere indossate le pettorine gialle date in dotazione.

Articolo 4 – ORARIO DELL'ATTIVITÀ ED UTENTI PEDIBUS

Il funzionamento del Pedibus è garantito nei percorsi individuati e negli orari previsti.

Se il bambino dovesse arrivare in ritardo e perdere il Pedibus, sarà responsabilità dei genitori accompagnarlo a scuola.

Articolo 5 – ISCRIZIONI

Le iscrizioni vengono effettuate mediante compilazione di appositi moduli forniti dalla scuola.

Le iscrizioni possono essere accettate anche durante l'anno scolastico e saranno accolte compatibilmente con i posti disponibili.

La domanda è valida per un solo anno scolastico e dovrà essere rinnovata per gli anni scolastici successivi.

Articolo 6 – ACCETTAZIONE DELLE DOMANDE

La scuola verifica entro l'inizio dell'attività del Pedibus le iscrizioni pervenute e dà comunicazione dell'accettazione. Le domande sono accettate fino a copertura dei posti disponibili e nel rispetto dell'itinerario individuato.

Alla conferma dell'iscrizione al Pedibus verrà consegnata la pettorina da indossare nell'ambito dei percorsi del Pedibus.



H. c (3/4)

Articolo 7 – ORGANIZZAZIONE E SOSPENSIONE DEL SERVIZIO

Il Pedibus viene effettuato con decorrenza dalla data indicata nella lettera di conferma di iscrizione, che indicherà alle famiglie orari, data di avvio del progetto e recapiti telefonici utili alle urgenze.

Gli accompagnatori sorvegliano i partecipanti durante il tragitto sino all'ingresso della scuola.

Il Pedibus verrà sospeso nelle giornate di sciopero del personale della scuola o altro evento che potrà portare pregiudizio al regolare svolgimento dello stesso.

Sarà cura della scuola avvisare tempestivamente di ogni sospensione del servizio.

Il Pedibus presterà servizio con qualsiasi condizione atmosferica, rispettando il calendario scolastico, salvo eventi di straordinaria emergenza.

Articolo 8 – RINUNCE

La rinuncia delle famiglie a fruire del Pedibus dovrà essere comunicata per iscritto ai referenti segnalati nella lettera di conferma dell'iscrizione.

Articolo 9 – SORVEGLIANZA

La sorveglianza e l'accompagnamento vengono realizzati dai genitori e da volontari del Servizio Civile messo a disposizione dall'Amministrazione comunale.

Gli accompagnatori indosseranno le pettorine di riconoscimento.

Articolo 10 – COMPORTAMENTO

Un comportamento corretto ed idoneo da parte dei bambini è indispensabile alla buona riuscita dell'attività. Tutti coloro che non adotteranno un atteggiamento responsabile, mettendo in questo modo a rischio la propria sicurezza e quella dei compagni, potranno essere esclusi dall'iniziativa.

Articolo 11 – COMPITI DEGLI ACCOMPAGNATORI

Il personale del servizio civile ed i genitori volontari sono parte attiva nella promozione dell'iniziativa, nel diffondere i valori e illustrare i benefici alla comunità.

Gli accompagnatori sono tenuti a verificare la presenza dei bambini alle singole fermate in base all'elenco fornito dalla scuola ed a sorvegliare i partecipanti durante il tragitto sino all'ingresso della scuola.

I volontari sono tenuti a svolgere i compiti connessi al servizio Pedibus con impegno, senso di responsabilità e spirito di collaborazione.

Articolo 12 - COORDINAMENTO DEI VOLONTARI

I volontari sono coordinati dalla scuola tramite il responsabile dell'attività del Pedibus indicato nella lettera di accettazione al Pedibus.

Articolo 13 – COPERTURA ASSICURATIVA

I genitori volontari ed i bambini sono coperti per la responsabilità civile e infortuni dall'assicurazione della scuola.



H. c (4/4)

Orario Pedibus

Valido dal 25/01/2010

Linea Verde e Linea Arancio

LINEA VERDE			LINEA ARANCIO		
ORARIO	FERMATA		ORARIO	FERMATA	
Partenza	h. 07.50	Via Punta (fermata autobus ang. Via Mattarella e Via Dalla Chiesa)	Partenza	h. 07.50	Via Lanzoni (pista ciclabile/parco giochi)
1° fermata	h. 07.55	Via Rostagno (inizio corsello nn. 8/18)	1° fermata	h. 07.55	Piazza Mazzolani (lato Via Gradizza)
2° fermata	h. 08.00	Via La Torre (piazzetta antistante nn. 2/32)	2° fermata	h. 08.00	Via Puccini (rotonda ang. Via Respighi)
3° fermata	h. 08.05	Via Punta (rotonda ang. Vivaldi)	3° fermata	h. 08.04	Via Puccini (incrocio ang. Via Mascagni)
4° fermata	h. 08.10	Via Vivaldi (nuova pista ciclabile ang. Via Pasolini)	4° fermata	h. 08.08	Via Puccini (piazzetta antistante nn. 13/15)
5° fermata	h. 08.15	Via Vivaldi (nuova pista ciclabile ang. Via Neri)	5° fermata	h. 08.12	Via Puccini (ang. Via Baruzzi, lato Piazza Mozart)
Arrivo	h. 08.20	Scuola (Via Vivaldi 72)	6° fermata	h. 08.17	Via Puccini (ang. Via Donizzetti)
			Arrivo	h. 08.20	Scuola (Via Vivaldi 72)



H. d (1/3)



Istituto Comprensivo n° 5 di Imola

40026 Imola (BO) – Via Pirandello, 12 – tel.: 0542 40109 – fax: 0542 635957
e-mail Segreteria: boic84200r@istruzione.it
posta elettronica certificata:boic84200r@pec.istruzione.it
Codice Fiscale 90032170376

Prot. n.

Imola,

CONVENZIONE

TRA L'ISTITUTO COMPrensIVO N. 5 DI IMOLA E I GENITORI ADERENTI AL PROGETTO "PEDIBUS" DELLA SCUOLA PRIMARIA SANTE ZENNARO

PREMESSO CHE

- Il Pedibus è un'attività di accompagnamento a piedi dei bambini ad opera dei genitori, famigliari o altri su base volontaria, che si svolge a partire da un capolinea fino alla scuola su un percorso individuato, solo in andata, con apposite fermate, attuata dal lunedì al venerdì dalle 8.____ alle 8.____.
- Il Pedibus si pone come finalità principali:
 - ☞ consentire ai bambini di raggiungere a piedi la scuola in condizioni di sicurezza, favorendo la loro autonomia;
 - ☞ permettere ai bambini di socializzare durante i percorsi anche con nuovi compagni;
 - ☞ favorire la conoscenza e la padronanza del territorio di quartiere;
 - ☞ sviluppare la sensibilità del bambino rispetto ai problemi della mobilità.
- La promozione del Pedibus rientra tra le attività previste nel vigente POF (Anno Scolastico 2011/2012);
- I bambini vengono presi in consegna dagli accompagnatori designati e consegnati alla scuola al termine del percorso;
- La scuola svolge una funzione di coordinamento tramite il Referente del progetto Pedibus, maestra. _____,
- La presenza di genitori/nonni accompagnatori volontari è condizione essenziale per la buona riuscita dell'attività;
- L'attività gode di adeguata copertura assicurativa: Infortuni e R.C.T., stipulata dall'Istituto per il corrente anno scolastico;

Tutto ciò premesso tra l'Istituto Comprensivo n° 5 di Imola, nella persona del Dirigente scolastico Prof. Franco Fanti e l'Associazione di fatto costituita dai genitori aderenti, rappresentata dal/dalla sig./ra _____, nato/a a _____ il _____ e residente in _____ Via _____ **e tutti i genitori accompagnatori di seguito riportati** si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1 – La premessa costituisce parte integrante e sostanziale della presente convenzione;

Art. 2 – L'Istituto Comprensivo n° 5 di Imola affida ai genitori sotto elencati i compiti previsti dal progetto "Pedibus" per conseguire le finalità elencate in premessa;



H. d (2/3)

Art. 3 - I bambini iscritti al Pedibus vengono consegnati dai genitori agli accompagnatori, che ne assumono la responsabilità e la mantengono fino alla consegna all'ingresso della scuola;

Art. 4 - Il/La Sig./ra, Referente dei genitori per il servizio Pedibus, congiuntamente con gli altri genitori/*nonni volontari sotto elencati, il Dirigente Scolastico ed il docente referente del progetto Pedibus della scuola primaria Sante Zennaro, costituendo il Gruppo Promotore, concordano tempi e modalità dell'intervento di volontariato, a partire dal mese di e fino al termine delle attività didattiche;

Art. 5 - L'Istituto Comprensivo n° 5 di Imola non corrisponderà alcun compenso ai genitori/nonni che collaborano al progetto, in quanto la prestazione viene effettuata a titolo di volontariato e nell'esclusivo interesse delle famiglie e della collettività

Art. 6 - La presente convenzione sarà revocabile in qualsiasi momento da parte del Capo di Istituto per motivi di pubblico interesse.

IL REFERENTE GENITORI DEL SERVIZIO

IL DIRIGENTE SCOLASTICO

Sig.ra

Prof.

I GENITORI/NONNI VOLONTARI CHE HANNO ADERITO AL PEDIBUS COME ACCOMPAGNATORI SONO:

Il sig./la Sig.ra, con funzioni di Referente del servizio, nato/a a
(....)
ilC.F.(Firma)

e

Nome e Cognome nato a (..) il.....
C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (..) il.....
C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (..) il.....
C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (..) il.....
C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (..) il.....
C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (..) il.....
C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (..) il.....
C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (..) il.....
C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (..) il.....



H. d (3/3)

C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (...) il.....

C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (...) il.....

C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (...) il.....

C. F.; (Firma)

Nome e Cognome nato a (...) il.....



I. (Tappa 17)

La comunicazione

Un progetto che si propone di cambiare stili di vita deve porsi il problema di informare e comunicare costantemente gli abitanti del territorio in cui si interviene, anche attraverso le televisioni locali, gli organi di stampa e i siti web dedicati.

Abbiamo scritto “anche”, perché la prima e più efficace forma di comunicazione è il passaparola “a caldo” di bambini, genitori e insegnanti, che risulta essere il mezzo più efficace, perché le informazioni sono accompagnate dai sentimenti di chi sa che sta facendo qualcosa di importante e ne è protagonista.

La traccia di comunicato stampa che proponiamo riguarda un progetto articolato che coinvolge il territorio di Imola, attivato in un primo momento dal Comune di Imola che ha ottenuto un finanziamento dal Ministero dell’Ambiente e che, attualmente, vede coinvolta e impegnata la locale Azienda sanitaria.

l. a

PROGETTO INTEGRATO DELLA CICLABILITÀ URBANA DELLA CITTÀ DI IMOLA



Città di Imola



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



Centro ricerche applicate
per lo sviluppo sostenibile



Associazione Nazionale
Camina



fondazione
UniVerde
www.univerde.it

Comunicato stampa

Imola, 14 dicembre 2010

GRAZIE AL COFINANZIAMENTO DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE INTERVENTI A FAVORE DELLA CICLABILITÀ'

UN PROGETTO INTEGRATO PER LA CICLABILITÀ URBANA: PARTE LA FASE PROPEDEUTICA

L'avvio della fase di sperimentazione pilota con il coinvolgimento dell'Istituto Comprensivo Rodari

Incrementare l'utilizzo della bicicletta, ridurre l'inquinamento atmosferico in alcune aree specifiche, migliorare la sicurezza delle piste ciclabili, promuovere una nuova cultura della mobilità, favorire l'attività motoria e migliorare la salute di bambini e bambine, ragazzi e ragazze: sono questi gli obiettivi principali del "Progetto integrato della ciclabilità urbana della città di Imola", di cui, nel corso dell'odierna riunione di tutti i partner, è stato avviata la fase propeedeutica.

La riunione costituisce la prima tappa del "Progetto integrato della ciclabilità urbana della città di Imola" che è stato possibile avviare grazie ai finanziamenti dell'Amministrazione Comunale, a quelli ottenuti con la partecipazione ad un Bando del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ma anche a quelli che provengono da alcuni partner pubblici e privati che partecipano alla realizzazione delle attività, fra i quali 8 Istituti Comprensivi, l'Associazione Nazionale Camina, il Centro Ricerche Applicate per lo Sviluppo Sostenibile, la Fondazione Nazionale Univerde.

L'esigenza di realizzare questo progetto nasce dalla constatazione che, anche nella città di Imola, come nel resto del Paese, gli spostamenti in auto servono a coprire distanze sempre più piccole (1-3 Km), come quelle percorse per accompagnare i bambini a scuola. La forte concentrazione di auto genera, specialmente nelle vicinanze dei plessi scolastici, un aumento del traffico e dell'inquinamento atmosferico proprio laddove dovrebbero essere contenuti i pericoli per i pedoni ed i problemi legati a rumore e inquinamento atmosferico.

"Per intervenire e favorire un cambiamento degli stili di vita delle famiglie - anche dei mezzi di trasporto scelti per accompagnare i propri figli a scuola" ha affermato l'Assessore Mazzini nel corso della riunione "bisogna che Amministrazione comunale, Scuola e famiglie dialoghino, sapendo che la complessità dei temi trattati presuppone la partecipazione e la collaborazione di tutti nonché l'adozione di strategie e metodi di lavoro fortemente innovativi".

La fase avviata oggi coinvolgerà da subito soltanto l'istituto Rodari, per consentire la sperimentazione delle metodologie che a partire dal prossimo anno scolastico, saranno proposte anche agli altri sette Istituti Comprensivi.

Il coinvolgimento e la partecipazione delle scuole nel progetto - il vero e proprio tratto innovativo che è stato apprezzato anche dal Ministero - si articolerà in due fasi complementari.

La prima, curata dall'Associazione Nazionale CAMINA, sarà volta ad avviare, attraverso metodologie partecipative, un'attività di tipo socio-culturale ed educativo che porterà all'attivazione di Pedibus cittadini e alla progettazione partecipata di alcuni interventi.

La seconda, sviluppata in seguito alla prima, finalizzata a realizzare interventi strutturali che dovrebbero favorire una nuova mobilità "dolce" sui percorsi casa scuola, realizzando alcuni tratti di piste ciclopedonali in sede propria, che collegheranno le scuole interessate, alla rete delle piste ciclopedonali di Imola.

Il progetto prevede anche la verifica approfondita degli effetti ambientali prodotti dopo la realizzazione e l'uso delle nuove infrastrutture, valutate in termini di riduzione dei livelli di inquinamento atmosferico, incluso il risparmio energetico e la CO2 e della congestione del traffico. Tale compito è affidato al Cras, società specializzata proprio in attività di verifica e monitoraggio ambientale.

(Riferimenti: tel.....)

