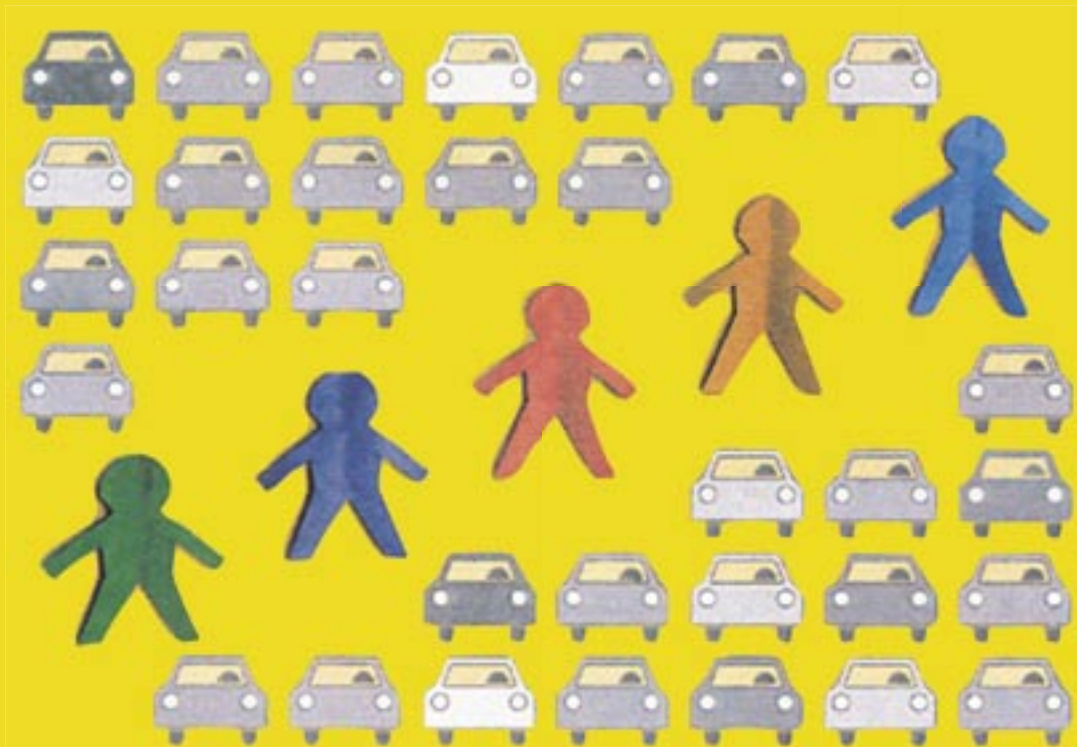




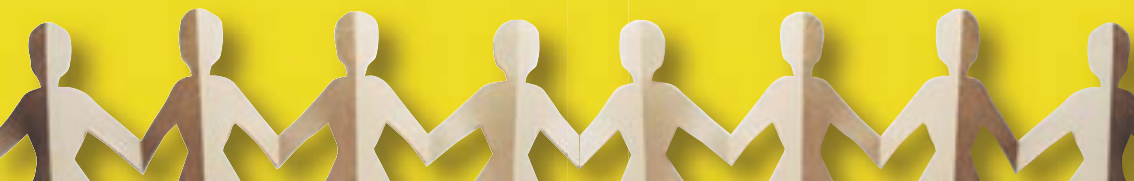
Comune di Verona

ASSESSORATI AL DECENTRAMENTO E AI QUARTIERI, MOBILITÀ E TRAFFICO,  
LAVORI PUBBLICI, GIARDINI ARREDO URBANO E PARI OPPORTUNITÀ  
LE CIRCOSCRIZIONI



# Vado a scuola da solo

***Percorsi sicuri casa-scuola  
per i bambini:  
interventi nelle Circoscrizioni***



*È con grande soddisfazione che l'Amministrazione Comunale presenta il progetto "Vado a scuola da solo".*

*Un progetto teso a garantire l'autonomia e la sicurezza dei bambini nel percorso casa-scuola, che si inserisce in un quadro più ampio di interventi finalizzati a migliorare la qualità della vita di tutti i cittadini nei quartieri.*

*Il tema dell'autonomia e della sicurezza dei bambini sul percorso quotidiano casa-scuola è stato affrontato da anni in varie nazioni europee in quanto si ritiene che esso rappresenti un elemento fondamentale dal punto di vista educativo per la crescita della personalità e della socialità dei minori e dei giovani.*

*"Vado a scuola da solo" è un progetto che parte da lontano, con l'adesione dell'Amministrazione Comunale nel 2000 al progetto del Ministero dell'Ambiente denominato "Città sostenibile delle bambine e dei bambini", con una carta programmatica di intenti.*

*Grazie al lavoro sinergico degli Assessorati al Decentramento, ai Lavori Pubblici, Strade- Arredo Urbano, Mobilità – Traffico, Pari Opportunità e di tutte le Circoscrizioni si è arrivati a formulare un piano di interventi strutturali per mettere in sicurezza un consistente numero di scuole cittadine, al quale si affianca un percorso educativo di formazione di tutti gli attori: insegnanti, progettisti, genitori e bambini.*

*L'obiettivo è quello di costruire la "città dei bambini", convinti che se una civiltà è attenta alla dimensione dei più piccoli risponderà sempre alle esigenze di vivibilità di tutti i suoi cittadini.*

*Per realizzare la "città dei bambini" è necessario lavorare ancora a lungo, coinvolgendo un sempre maggior numero di protagonisti, ma il progetto "Vado a scuola da solo" che oggi presentiamo, è sicuramente un primo passo, significativo e importante, in questa direzione.*

*Il Sindaco  
Avv. Paolo Zanotto*

In Italia il tema della sicurezza stradale sta assumendo un peso sempre maggiore in quanto vi è un continuo aumento dei tassi d'incidentalità. Infatti il 75% degli incidenti avviene in ambito urbano, e l'Italia si trova così al secondo posto nella graduatoria della pericolosità della circolazione stradale in Europa.

Il problema dell'incidentalità stradale deve assolutamente essere affrontato per stare al passo con gli obiettivi europei di sicurezza, per diminuire il numero di morti e feriti e per ottenere dei benefici dal punto di vista economico. Il concetto di sicurezza non deve essere pensato limitativamente alla riduzione degli incidenti ma deve permettere a tutti i cittadini di percorrere tranquillamente le vie della nostra città e raggiungere in modo sicuro sia con mezzi privati che pubblici i luoghi di lavoro, di scuola, di svago. È importante riflettere anche su come la sicurezza stradale sia una condizione necessaria, in ambito educativo, per l'autonomia dei bambini nel percorso casa-scuola, che costituisce uno degli obiettivi più significativi del progetto.

Causa principale dell'attuale insicurezza stradale è sicuramente il continuo aumento del numero di veicoli privati che circolano sulle nostre strade e la staticità delle strutture viabilistiche, in particolar modo in ambito urbano. Fino adesso la progettazione della viabilità è avvenuta separando fisicamente le componenti di traffico (veicoli, ciclisti, pedoni), ritenendo di garantire in tal modo una maggiore sicurezza alla circolazione. Tale impostazione ha portato ad un'organizzazione stradale strutturata secondo comparti dedicati con un basso grado di permeabilità. Questo sistema induce ad utilizzare le singole sedi di pertinenza in modo esclusivo, stimolando comportamenti aggressivi da parte degli utenti forti, anche quando le tre componenti si trovano coinvolte contemporaneamente nella stessa sede.

La separazione funziona fino a che ciascun utente rimane nella propria sede stradale, ma è causa di gravi problemi quando le diverse componenti di traffico vengono a contatto, come negli incroci e negli attraversamenti.

Attualmente ci si sta dirigendo verso il concetto di integrazione dei diversi utenti della strada nell'uso della sede viaria, attraverso una minore velocità dei flussi veicolari. Questa scelta progettuale, indicata nelle zone a traffico limitato, nelle zone residenziali, nelle zone 30 e nelle isole ambientali, punta ad indebolire la posizione di forza degli automobilisti in favore degli utenti deboli (ciclisti e pedoni) e ad aumentare la permeabilità degli spazi stradali. Con l'integrazione di diversi mezzi,



devono corrispondere delle misure che consentono di ottenere un maggior livello di sicurezza. Tra queste misure di regolazione "fisica" si inseriscono gli interventi di moderazione del traffico che contribuiscono sia a ridurre la velocità veicolare che a migliorare la scena urbana attraverso una nuova organizzazione e fruizione degli spazi. Una misura di regolazione è il Traffic Calming che tende a rendere compatibile il traffico motorizzato e non (veicolare e pedonale) attraverso l'introduzione di misure di limitazione della velocità. Il Traffic Calming nasce come misura di protezione e recupero della sicurezza degli spostamenti non veicolari nelle aree residenziali, ma poi ha acquistato una valenza più complessiva, cioè come misura conveniente anche sul piano ambientale.

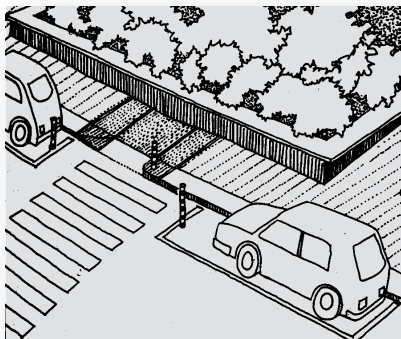
Gli interventi di moderazione del traffico sulla sede stradale sono di vario tipo ed hanno il duplice scopo di rendere la strada più sicura ed accessibile agli utenti più deboli, ma anche di conferirle un aspetto urbano più gradevole. Tra gli interventi che tendono a contenere la velocità dei veicoli vi sono: attraversamenti rialzati, attraversamenti pedonali con isola salvagente, avanzamenti dei marciapiedi, restringimenti della carreggiata, chicane, rotonde e minirotonde, potenziamento della segnaletica verticale ed orizzontale.

## > Attraversamenti pedonali

È essenziale posizionare gli attraversamenti in modo da garantire una buona visibilità reciproca tra automobilisti e pedoni.



> Attraversamento pedonale colorato:  
Via Filippini, Verona



Quando un attraversamento è interposto tra un'area di parcheggio, è consigliabile applicare davanti agli stalli di sosta contigui alle strisce pedonali alcuni dissuasori, allo scopo di prevenire la possibile ostruzione dell'attraversamento pedonale da parte dei veicoli parcheggiati.

## > Isole salvagente

Per la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali, soprattutto in presenza di ampie sezioni stradali, è consigliabile la realizzazione al centro della carreggiata, di isole spartitraffico di opportune dimensioni nelle quali il pedone o il ciclista può trovare rifugio, affrontando l'attraversamento in due fasi. L'isola deve essere opportunamente segnalata in modo da non creare situazioni di pericolo per gli automobilisti.

> *Isola salvagente: Via Carlo Cipolla, Verona*



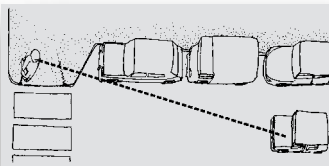
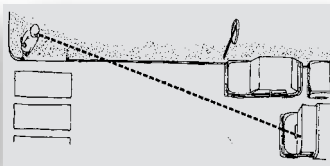
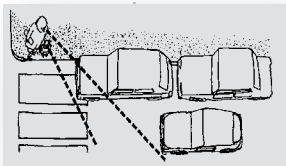
> *Isola salvagente: Piazzetta Municipio, Verona*





## > Avanzamento dei marciapiedi

L'estensione dei marciapiedi verso la carreggiata favorisce gli attraversamenti dei pedoni con tragitti più brevi e permette una migliore visibilità reciproca tra pedone ed automobilista. Il restringimento della sede stradale inoltre induce l'automobilista a ridurre la velocità e a cedere la precedenza al pedone. Quando vi sono parcheggi accostati ai marciapiedi lungo l'intero asse stradale, l'avanzamento dei marciapiedi è particolarmente indicato in quanto impedisce la sosta impropria e garantisce sempre il passaggio libero dei pedoni.



> Avanzamento marciapiedi: Via IV Novembre, Verona

## > Attraversamenti pedonali rialzati



Questo tipo d'intervento può essere applicato in zone a ridotta velocità (Zone 30, Isole ambientali). Il rialzamento della carreggiata permette una soluzione di continuità tra i marciapiedi, facilita l'attraversamento dei pedoni, riduce la velocità dei veicoli che devono superarlo a velocità moderata.



> Attraversamento rialzato: Via Ippogrifo, Verona



> Attraversamento rialzato: Via Olifante, Verona



> Attraversamento rialzato: Via Quarto, Verona



> Attraversamento rialzato: Stazione Porta Nuova, Verona



## > Incroci rialzati



La realizzazione ad un incrocio di un'intera piattaforma rialzata a livello marciapiede costringe l'automobilista a dover rallentare a causa del rialzo della carreggiata e permette al pedone d'attraversare l'incrocio con maggiore sicurezza.



> Incrocio rialzato,  
Strasburgo

## > Rotatorie e Minirotatorie



Gli incroci sono i punti di maggior conflitto tra automobilisti, pedoni e ciclisti in quanto le fasi di attraversamento sono maggiormente pericolose per gli utenti deboli. L'incrocio a rotatoria, oltre a limitare la velocità, è una misura di protezione e recupero della sicurezza degli spostamenti non veicolari ma anche una misura conveniente sul piano ambientale in quanto la riduzione della velocità abbassa i consumi e le emissioni inquinanti degli autoveicoli. Infatti le rotatorie con precedenza all'anello hanno prestazioni e caratteristiche migliori di corrispondenti incroci con semafori. È stato verificato che riducono in modo considerevole il numero di incidenti agli incroci, in quanto i veicoli entrano nella rotatoria a una velocità inferiore rispetto alle autovetture che entrano sulle intersezioni tradizionali.





> Rotatoria: Via Verdi, Verona



> Rotatoria: Via Villa, Verona



> Minirotatoria: Via della Pesciara – Via Frizzolana, Verona (Quinto di Valpantena)



> Gestione temporanea a rotatoria di una intersezione, Verona (Porto S. Pancrazio)

## > Chicane



È un disassamento della carreggiata, ovvero rende tortuoso un percorso precedentemente rettilineo, imponendo agli automobilisti una guida più attenta e con un'andatura più lenta



## > Il Progetto "Vado a scuola da solo"

L'Amministrazione Comunale di Verona con la Delibera di Giunta n. 610 del 7 novembre 2000 ha formalmente aderito al progetto del Ministero dell'Ambiente (decreto approvato nell'agosto 1998, G.U. n. 213 del 12 settembre 1998) denominato "città sostenibile delle bambine e dei bambini" con una carta programmatica degli intenti.

Con tale delibera è stato approvato un documento "Carta di intenti della città di Verona", dando avvio ad una fase di studio ed analisi, in particolare al punto 5) si legge: "promuovere una serie di iniziative pratiche e di realizzazione di progetti in ordine ai diritti dei bambini in quanto cittadini e alla sostenibilità dello sviluppo urbano, riguardanti la moderazione del traffico, percorsi sicuri .....

A seguito di questo è stato dato avvio ad uno **studio tecnico** compiuto su tutto il territorio di Verona, denominato "Vado a scuola da solo", volto a migliorare la qualità della vita dei bambini e degli adolescenti ma anche di tutti i cittadini. I punti di maggiore criticità per la sicurezza di tutti i cittadini sono stati individuati facendo riferimento al "Quaderno di indirizzi – linee guida per la realizzazione di percorsi pedonali sicuri casa-scuola per i bambini" realizzato dall'ing. Marco Passigato e curato dal Settori Mobilità e Traffico e dal Settore Strade Giardini e Arredo urbano.

**Il problema della sicurezza dei bambini** e dei ragazzi per le strade viene risolto attraverso la progettazione di alcune Zone 30 e di strade residenziali (limitando la velocità viene conseguentemente ridotto il pericolo e il rumore); attraverso tecniche di moderazione del traffico, interventi che attivano negli automobilisti uno stato involontario di maggiore attenzione; e attraverso la realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola, provvedimenti che garantiscono ai bambini l'accesso sicuro ed indipendente alle scuole, ai giardini pubblici, attraverso la funzionalità dei marciapiedi, degli attraversamenti pedonali,...

**L'obiettivo è creare dei percorsi in sicurezza** per un raggio di 300 metri attorno alle scuole, che consentano ai bambini e ragazzi di andare a scuola autonomamente. Visto i limitati finanziamenti che si hanno a disposizione, si è scelto di dare maggiore attenzione alle Scuole Medie inferiori, dove l'età dei ragazzi è tale da poter andare a scuola da soli. Il progetto prevede la soluzione dei punti critici dei percorsi casa-scuola

dei bambini. Tali interventi derivano da studi, analisi e richieste da parte dei cittadini per migliorare la sicurezza pedonale dei percorsi di accesso alle scuole e decongestionare la zona di ingresso e di uscita delle scuole.

È stato realizzato un **fascicolo**, in sinergia con le diverse circoscrizioni, dove sono stati raccolti tutti gli interventi. Ogni Circoscrizione ha realizzato dei progetti preliminari nei luoghi di maggiore pericolosità. L'ordine di inserimento dei progetti segue un criterio di importanza decrescente. Ogni intervento è stato catalogato in una scheda, che indica il luogo, il tipo d'intervento, le scuole interessate, i costi e i tempi di realizzazione. Il tutto integrato dalla cartografia e dalla documentazione fotografica. Sono stati inoltre inseriti gli interventi già approvati e finanziati, e infine quelli già realizzati negli anni precedenti dalle stesse Circoscrizioni. Attraverso un lavoro sinergico tra i C.d.R. Lavori Pubblici, Strade e Arredo Urbano, Mobilità e Traffico e Servizi Amministrativi e Culturali Circoscrizionali si è arrivati a formulare un programma quadriennale che individua gli interventi strutturali minimi per mettere in sicurezza un consistente numero di scuole cittadine. Attualmente si stanno elaborando i progetti esecutivi degli interventi che verranno realizzati nel breve periodo.



> Fig.1:  
Scheda tipo



### > Elenco interventi già realizzati:

- 2.1 Torrente vecchio, Via Carso, Via Santini
- 2.2 Via Duse
- 2.3 Via Quarto
  
- 5.1 Via Ippogrifo
- 5.2 Via Olifante
  
- 6.1 Via Bonalino
- 6.2 Via Albertini
- 6.3 Via Cilea
- 6.4 Via Ponchielli
- 6.5 Via Cipolla
- 6.6 Via Badile
- 6.7 Via Badile
- 6.8 Via Badile
  
- 7.1 Via Galizioli
  
- 8.1 Via Sodelle
- 8.2 Via della Prateria, Via dei Faggi, Via dei Gelsi, Via dei Cedri
- 8.3 Piazza Buccari
- 8.4 Via degli Aceri
- 8.5 Via Frizzolana, Via della Pesciara
- 8.6 Via Valpantena
- 8.7 Via Orfani di Guerra

### > Elenco interventi approvati e finanziati:

- 1.1 Via Interrato dell'acqua morta
  
- 2.1 Via Mentana
  
- 3.1 Via Chinotto
- 3.2 Via Puglie
- 3.3 Via Albere
- 3.4 Via Albere
- 3.5 Via Milone
  
- 5.1 Via Monterotondo
- 5.2 Via Cortenova
- 5.3 Via Redipuglia
  
- 6.1 Via Betteloni
- 6.2 Via San Felice Extra, Via G. D'Arezzo
  
- 7.1 Via Marconcini
  
- 8.1 Piazza delle Penne Nere
- 8.2 tra Via Vajo dell'Anguilla e Via Valpantena

*\* (vedi cartografia allegata)*

### > Elenco interventi da finanziare:

- 1.2 Piazza S. Eufemia
- 1.3 Lungadige Panvinio
- 1.4 Via dietro S. Eufemia
- 1.5 Via Pignolo – Via S. Maria in Organo
  
- 2.2 Via Mercatini
- 2.3 Via Mameli
- 2.4 Via Nievo
- 2.5 Via Santini
  
- 3.6 Viale Palladio
- 3.7 Viale Palladio
- 3.8 Viale Palladio
- 3.9 Via Don Sturzo
- 3.10 Via Calderara
- 3.11 Via Molise
- 3.12 Via Molise
- 3.13 Via Gramsci
- 3.14 Via Gramsci
- 3.15 Via Selinunte
- 3.16 Via Monreale
  
- 4.1 Via Po'
- 4.2 Via Tevere – Via Velino
- 4.3 Via Mantovana
  
- 5.4 Via Comacchio
- 5.5 Via Turazza
- 5.6 Via Scuderlando
- 5.7 Via della Libertà
  
- 6.3 Via Badile
  
- 7.2 Via Luigi Dorigo – Via Salieri
- 7.3 Via Belluzzo
  
- 8.3 Via dei Gelsi
- 8.4 Via dei Cedri – Via dei Gelsi
- 8.5 Via degli Oleandri
- 8.6 Via Valpantena – Via L. da Quinto
- 8.7 Via Valpantena – Via Frizzolana
- 8.8 Via Valpantena

*\* (vedi cartografia allegata)*

## > Programma di informazione e formazione

Il progetto denominato "Vado a scuola da solo" prevede sia la realizzazione di una rete d'interventi di sicurezza attorno alle scuole, sia l'avvio di un programma d'informazione/formazione che vede protagonisti sia chi provvede alla progettazione sia chi ne usufruisce.

Il primo momento previsto è rivolto agli insegnanti e ai ragazzi con la proposta di un corso di formazione su "Il diritto alla strada dei bambini e dei ragazzi" e di "percorsi didattici" da attivarsi nelle scuole elementari e medie.

### Corso

#### "Vado a scuola da solo"

#### **Il diritto alla strada dei bambini e dei ragazzi"**

È promosso dall'Assessorato al Decentramento e ai Quartieri e dall'Ufficio Bicicletta del Comune di Verona in collaborazione con l'Associazione FIAB – Amici della bicicletta per una città possibile – ONLUS.

Il corso sulla mobilità sostenibile è rivolto agli insegnanti delle scuole elementari e medie inferiori ed è articolato in 4 incontri di ore 2 ciascuno

#### **Calendario degli incontri:**

##### 1° INCONTRO

*"La città ostile: conseguenze per lo sviluppo dei bambini e dei ragazzi"*

16 ottobre 2003 ore 16.45 – 18.45

##### 2° INCONTRO

*"Come favorire la sicurezza di bambini/e e ragazzi/e che vanno a scuola a piedi e in bicicletta"*

23 ottobre 2003 ore 16.45 – 18.45

##### 3° INCONTRO

*"Esperienze d'interventi nella scuola"*

30 ottobre 2003 ore 16.45 – 18.45

##### 4° INCONTRO

*"Presentazioni di possibili percorsi didattici"*

6 novembre 2003 ore 16.45 – 18.45

Il corso si svolgerà presso il Centro d'Incontro di Via Brunelleschi 12 (zona Stadio).

Ad ogni insegnante che parteciperà al corso verrà consegnato un CD nel quale sono presentati gli elementi indispensabili per attivare, in modo autonomo ed in classe, dei percorsi didattici sul tema "Vado a scuola da solo".





Gli incontri saranno tenuti da formatori e collaboratori dall'Associazione FIAB - Amici della Bicicletta per una città possibile:

## **Obiettivi degli incontri:**

### 1. Diffusione della cultura della mobilità sostenibile

- Si analizzano i temi legati alla mobilità: salute, inquinamento atmosferico e da rumore, incidenti stradali, qualità della vita e in particolare, la loro incidenza sullo sviluppo psicofisico del bambino.
- Si approfondiscono le soluzioni di mobilità sostenibile che favoriscono una pacifica convivenza dei diversi utenti della strada attraverso la particolare tutela degli utenti più deboli e cioè pedoni, ciclisti, bambini ed anziani.
- Si esaminano varie esperienze e soluzioni viabilistiche di moderazione del traffico adottate in altre città italiane e europee.
- Si approfondisce, in particolare la tematica dei percorsi sicuri casa scuola: pedonali e ciclabili.

### 2. Proposizione di percorsi didattici volti ad individuare punti di pericolo e disagio per pedoni e ciclisti

- Si approfondisce il metodo della progettazione partecipata, anche attraverso la conoscenza di varie esperienze italiane e europee.
- Si acquisiscono gli strumenti per avviare, in modo autonomo e nelle proprie classi, dei percorsi didattici sui percorsi sicuri casa scuola.

## **Corso**

### **"Vado a scuola da solo":**

### **percorsi didattici**

### **IV e V elementari - I e II media**

L'intervento formativo con i docenti dovrebbe avere la sua naturale continuità in classe per individuare con i bambini o i ragazzi proposte e suggerimenti per muoversi in sicurezza nel quartiere, a piedi o in bicicletta, e soprattutto nel percorso casa-scuola.

Gli studenti saranno condotti, dai loro insegnanti, a raggiungere tale obiettivo attraverso il seguente percorso di lavoro :

- presa di coscienza della mancanza di autonomia negli spostamenti a piedi e/o in bicicletta.
- conoscenza dei punti di pericolo o di disagio per pedoni e ciclisti:
- uscite guidate, osservazioni, rilevazioni,
- analisi della cartografia
- analisi e discussione di fotografie scattate dai ragazzi
- formulazione di proposte concrete:
- conoscenza di soluzioni per favorire la mobilità di pedoni e ciclisti realizzate in altre città;
- proposta di soluzioni alle situazioni problematiche rilevate ;
- realizzazione di materiale che illustra le proposte (cartelloni, schede, disegni....).

Gli elaborati prodotti dovranno essere segnalati all'Ufficio Bicicletta del Comune di Verona.





Settembre 2003

# Vado a scuola da solo

---

***Percorsi sicuri casa-scuola  
per i bambini:  
interventi nelle Circoscrizioni***

*Con la collaborazione dei Centri di Responsabilità:  
Servizi Amministrativi e Culturali Circoscrizionali, Mobilità e Traffico, Servizi Tecnici Circoscrizionali,  
Strade Giardini ed Arredo Urbano e Pari Opportunità  
Ufficio bicicletta*

Opuscolo a cura di:  
Arch. Simona Barone - Pianificatore Territoriale  
Comune di Verona - C. d R. Mobilità a Traffico - Ufficio Progettazione  
Via Campo Marzo, 10 - 37133 Verona - Tel. 045 8079372

***[www.comune.verona.it/traffico](http://www.comune.verona.it/traffico)  
e-mail: [traffico@comune.verona.it](mailto:traffico@comune.verona.it)***

