

Progetto “Percorsi sicuri casa-scuola”

Schema per la redazione della Relazione finale

A. PARTE DESCRITTIVA

Si richiede la conferma / aggiornamento dei dati riportati nelle analoghe caselle della scheda di presentazione del progetto, adeguate in base alla realizzazione delle attività previste.

| | | |
|---|---|--|
| 1 | Comune di: | FERRARA Viale Alfonso d'Este 17 - 44123 Ferrara Tel 0532/744674 Fax 0532/744651 |
| 2 | Referente del percorso partecipativo per il Comune: | Comune di Ferrara - Servizio Ambiente Dirigente: Ing. Alberto Bassi Indirizzo: Via Marconi 39 Telefono: 0532.418815 Fax: 0532.418826 |
| 3 | Referente percorso partecipativo (CEA o altro soggetto): | Centro IDEA del Comune di Ferrara Funzionario referente Elisabetta Martinelli Indirizzo: Viale Alfonso d'Este 17 - 44123 Ferrara Telefono: 0532.744674 Fax: 0532.744651 E-mail: e.martinelli@comune.fe.it web: www.comune.fe.it/idea |
| 4 | Composizione gruppo intersettoriale comunale: | <p>Centro IDEA - Servizio Ambiente Comune di Ferrara Funzionario referente Elisabetta Martinelli Collaboratore Arch. Giuseppe Camillo Santangelo Viale Alfonso d'Este 17 - 44123 Ferrara Tel 0532.744674 Fax 0532.744651 e.martinelli@comune.fe.it Ruolo del CEA IDEA sarà di coordinamento della progettualità e di facilitazione e realizzazione del percorso partecipativo: creazione ed elaborazione di questionari dedicati, conduzione e facilitazione di workshop e laboratori partecipativi.</p> <p>Servizio Mobilità e Traffico Comune di Ferrara Funzionario referente Ing. Monica Zanarini Via G. Marconi, 39 44122 Ferrara Tel 0532.418838 m.zanarini@comune.fe.it Ruolo dell'ufficio sarà la collaborazione alla progettualità, coordinamento e realizzazione degli interventi infrastrutturali definiti, oltre alla formazione dei ragazzi su argomenti specifici.</p> <p>Informagiovani - Servizio Giovani Comune di Ferrara Funzionario referente: Paola Tommasini Viale Alfonso d'Este 17 - 44123 Ferrara Tel 0532.744673 p.tommasini@comune.fe.it Ruolo dell'Informagiovani sarà la comunicazione della progettualità, oltre alla facilitazione dei laboratori e percorsi partecipativi.</p> |

| | | |
|---|--|--|
| | | <p>Città Bambina - Istituzione dei servizi educativi, scolastici e per le famiglie Funzionario referente: Laura Buriani Viale Alfonso d'Este 17 - 44123 Ferrara tel. 0532 418100 - fax 0532 418147 l.buriani@comune.fe.it Ruolo dell'Istituzione sarà il coordinamento delle scuole per le attività di educazione alla cittadinanza attiva e attraverso la diffusione e la comunicazione dei principi della sostenibilità (pedibus e mobilità sostenibile casa - scuola).</p> <p>Corpo Polizia Municipale Funzionario referente: Ispettore Capo Flaviano Contra, responsabile dell'Area Educativa sulle tematiche della sicurezza stradale. Via Bologna, 13/a - 44122 Ferrara tel. 0532 418660 - fax 0532 418674 f.contra@comune.fe.it</p> |
| 5 | Composizione gruppo di progetto locale: | <p>Scuola secondaria di II grado Liceo Classico "Ludovico Ariosto" Scuola secondaria di I grado "M.M. Boiardo" Scuola primaria "Don Milani" Scuola primaria "Bombonati" Scuola primaria "G. Pascoli" Servizio Pediatria di comunità dell'Azienda USL, nella persona della dott.ssa Monica Mascellani.</p> <p>Il gruppo di progetto - composto dai membri già citati nel box 4 e da questi esterni alla struttura del Comune -, definito attraverso l'adesione ufficiale alla presente progettualità, si è confrontato in modo continuativo e propositivo attraverso tutte le fasi progettuali.</p> |
| 6 | Titolo progetto: | Progetto per la messa in sicurezza di due attraversamenti ciclo-pedonali localizzati nelle immediate vicinanze di tre plessi scolastici |
| 7 | Descrizione del progetto (attività realizzate): | <p>Gli istituti coinvolti nella presente progettualità sono stati individuati tra quelli che in passato avevano già partecipato all'esperienza del 2005 citata in premessa: il Liceo Classico "L. Ariosto" (Scuola media secondaria di II grado) si è reso disponibile a collaborare con 5 classi dalla I alla V per un totale di 115 studenti, mentre la scuola secondaria di primo grado "M. M. Boiardo" ha partecipato già dall'anno scolastico 2009/2010 con due classi, una classe I e una classe II per un totale di 50 studenti.</p> <p>Il percorso partecipativo si è dunque svolto a cavallo di due anni scolastici, iniziando il percorso nella primavera del 2010 per giungere a conclusione in maggio del 2011.</p> <p>Queste le attività realizzate:</p> <p>1) preparazione e somministrazione di questionari a partire dal materiale fornito durante i tavoli di lavoro in sede Regionale insieme alle altre realtà coinvolte dell'Emilia Romagna, differenziandoli a seconda della fascia d'età coinvolta (14-19 anni e 11-13 anni), e suddiviso in tre parti:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) domande che indagano le abitudini di mobilità scolastica dei ragazzi, ovvero mezzi di trasporto principalmente usati, con vantaggi e svantaggi da segnalare dando un grado di priorità alle risposte proposte; b) domande con relative mappe sui tragitti che ciascuno percorre per arrivare a scuola, con la richiesta ulteriore di individuare 5 punti critici di "conflitto" (attraversamenti pedonali e ciclopedonali pericolosi) nell'area limitrofa alla scuola; c) domande sulle proposte di interventi per la messa in sicurezza, con particolare attenzione all'abbattimento delle barriere architettoniche. |

| | |
|--|--|
| | <p>I questionari, all'interno del Liceo, sono stati somministrati a 5 classi che rappresentano tutte le realtà interne alla scuola (indirizzo tradizionale, indirizzi con sperimentazioni varie, fasce d'età e di provenienza diversificate); va specificato che sono stati somministrati in modo attivo, attraverso l'ingresso nelle classi dei facilitatori, che hanno potuto spiegare ai ragazzi eventuali problemi o punti di difficile comprensione, pur senza ingenerare risposte preconfezionate. All'interno della Scuola Secondaria di primo grado sono invece stati somministrati – sempre in maniera attiva - alle classi prima e seconda B a.s. 2009/10 (classi scelte nell'ottica di avere continuità durante l'anno scolastico successivo).</p> <p>I ragazzi si sono in entrambi i casi mostrati sempre molto curiosi e altrettanto precisi, oltre che desiderosi di partecipare in prima persona ad una fase di indagine, e poi di progetto, per la loro città.</p> <p>2) la fase laboratoriale si è sviluppata diversamente all'interno delle due scuole, soprattutto in merito alle differenti fasce d'età coinvolte.</p> <p>Scuola Secondaria di II grado, Liceo Ariosto) in questa sede la scuola ha individuato alcuni ragazzi scelti tra i rappresentanti per i consigli di classe e rappresentanti di EMAS (l'istituto era registrato EMAS): erano presenti 25 studenti, 5 per ogni classe coinvolta. Si è partiti dalla visione dei risultati emersi dai questionari, graficizzati con istogrammi e grafici a torta, utili per cogliere numeri e percentuali di scelta di determinate risposte. Questa fase è stata molto importante per introdurre il tema successivo, ovvero quello delle possibilità di interventi infrastrutturali per la messa in sicurezza degli attraversamenti ciclopedonali: è stata presentata da un tecnico-facilitatore ai ragazzi una carrellata di tecniche di rallentamento e di messa in sicurezza della mobilità possibili da realizzare nei punti di "conflitto" da loro stessi evidenziati, momento utile per ampliare la visione dei ragazzi su come sviscerare ed affrontare le tematiche correlate alle criticità degli attraversamenti pedonali. I ragazzi si sono mostrati interessati a cogliere gli aspetti tecnici dell'intervento, cercando di carpire informazioni strategiche utili ai fini progettuali. A questo punto si è passati alla fase direttamente operativa, creando 4 gruppi di lavoro misti, con rappresentanti di tutte e 5 le classi: ciascun gruppo ha avuto a disposizione i dati dell'elaborazione dei questionari, una planimetria dell'area limitrofa alla scuola, le immagini proiettate con le tecniche di rallentamento e le ipotesi di interventi infrastrutturali, due testi di supporto forniti dal Servizio Mobilità e Traffico. In ultimo sono stati definiti 30 minuti di confronto all'interno dei 4 gruppi - con l'ausilio ed il sostegno dei facilitatori - mirati alla proposta progettuale di messa in sicurezza di almeno 3 dei 6 punti critici emersi: è stato molto interessante seguire il lavoro dei gruppi, intenti nell'analisi dei problemi dei punti critici, e determinati a fare proposte concrete e, a detta loro, davvero realizzabili. Al termine dei 30 minuti, i 4 gruppi sono stati riuniti in 2 soli gruppi: hanno dovuto raccontarsi a vicenda le scelte elaborate nel gruppo di partenza, con lo scopo di mediare per trovare una nuova soluzione progettuale condivisa dal nuovo gruppo formatosi; qui è stato utile seguire i gruppi per sottolineare l'importanza di non svilire né la fase né le idee iniziali, cercando piuttosto di potenziare e sviluppare quanto magari non definito bene durante la prima fase.</p> <p>L'ultimo momento è stato di riunione collettiva per la definizione di un elaborato progettuale condiviso da tutti, che è stato approfondito e approvato alla fine dell'incontro; è stato forse il momento più sentito, che ha portato a scelte operative molto specifiche, sintetizzate su una planimetria, punto di partenza per l'incontro successivo.</p> <p>Proposte progettuali:</p> <p><i>p1_attraversamento di fronte Parco Massari</i> – restringimento della carreggiata, inserzione di bande sonore per rallentare il traffico nel punto dell'attraversamento, eliminazione di parcheggi e rimozione/allontanamento dei cassonetti dei rifiuti e per la raccolta differenziata posti in prossimità dell'attraversamento;</p> <p><i>p2_attraversamento di fronte via Dosso Dossi</i> – strisce pedonali rialzate, potenziamento della segnaletica verticale, eliminazione di parcheggi e rimozione/allontanamento dei cassonetti dei rifiuti e per la raccolta differenziata posti in prossimità dell'attraversamento;</p> <p><i>p3_attraversamento tra via Arianuova e via Pavone</i> – intersezione pedonale rialzata, eliminazione di parcheggi e rimozione/allontanamento dei cassonetti dei rifiuti e per la raccolta differenziata posti in prossimità dell'attraversamento.</p> <p>Durante il secondo incontro i ragazzi hanno incontrato un tecnico del Servizio Mobilità e Traffico del Comune di Ferrara, cui hanno illustrato la loro proposta progettuale per la</p> |
|--|--|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>messa in sicurezza degli attraversamenti ciclo-pedonali. Si è poi lasciata la parola al tecnico, che sorpreso per la concretezza e la specificità della proposta dei ragazzi, ha illustrato gli interventi infrastrutturali su cui il Servizio stava già lavorando.</p> <p>La sorpresa più grande è stata però dei ragazzi, che hanno visto proiettare le loro idee già “esecutive”: infatti due delle proposte emerse dall’elaborato progettuale dei ragazzi si sono mostrate pressoché coincidenti con quelle che il tecnico stava loro mostrando. In particolare, quelle riguardanti l’attraversamento pedonale su Corso Porta Mare di fronte Parco Massari, e quello su Corso Biagio Rossetti, di fronte l’ostello e a congiunzione dei percorsi tra la sede del Liceo Classico e la sua succursale. I facilitatori hanno guidato un processo di integrazione tra le proposte progettuali emerse dal lavoro degli studenti e il lavoro, svolto e da svolgere, dei tecnici.</p> <p>È stata molto importante la sequenza dei lavori della mattina.</p> <p>Innanzitutto lo spazio primario è stato affidato ai ragazzi, veri protagonisti delle fasi progettuali, che con responsabilità hanno espresso al tecnico il loro punto di vista e le loro proposte progettuali; successivamente ha rivestito grande importanza la sensibilità che il tecnico ha mostrato, con l’aiuto dei facilitatori, nei confronti delle soluzioni illustrate dai ragazzi, cosa che li ha spinti a fare domande, approfondire, capire, apprezzare, decidere. Nel momento in cui i ragazzi sono venuti a conoscenza dei progetti su cui l’ufficio mobilità stava già lavorando, si sono compiaciuti della somiglianza delle soluzioni proposte, e questo ci ha aiutati a cogliere le sottigliezze e a capire con precisione quali soluzioni si sarebbero riuscite a mettere in campo anche per i problemi che loro stessi avevano posto in luce. Hanno ricordato la loro volontà di intervenire sui parcheggi e sulla presenza ingombrante e pericolosa, in prossimità degli incroci, dei bidoni dei rifiuti; inoltre hanno fatto presente al tecnico di controllare ed eventualmente potenziare la segnaletica, sia orizzontale che verticale. I ragazzi hanno ripetutamente sottolineato ai facilitatori ed al tecnico presenti che il problema su questo asse viario è la velocità dei veicoli, nonostante la pericolosità degli incroci. Il loro desiderio progettuale, sostanziato da un’intensa discussione prima in gruppo, poi in plenaria, era quello di intervenire in maniera radicale, con un deciso intervento infrastrutturale. Oltre alla rimozione dei parcheggi e dei cassonetti in prossimità degli incroci, i ragazzi hanno proposto un attraversamento a intersezione pedonale rialzata, con attenzione particolare a mantenere alla stessa quota i marciapiedi ed i punti di attraversamento pedonale, così da trasmettere un chiaro messaggio agli automobilisti e a tutti i “guidatori”: la priorità, in quel punto, è decisamente pedonale; interessanti peraltro alcune sottolineature dei ragazzi in merito all’abbattimento delle barriere architettoniche, così eliminate.</p> <p>Va sottolineato che nell’estate del 2010 i due attraversamenti $p1$ e $p2$ sono stati realizzati dall’amministrazione comunale, avvalorando in maniera concreta tutto quanto svolto dai ragazzi, i quali hanno così avuto testimonianza della concretezza delle riflessioni messe in campo durante la fase laboratoriale del percorso partecipativo.</p> <p>Scuola secondaria di I grado, M. M. Boiardo) I risultati emersi dall’elaborazione delle risposte date dai ragazzi ai questionari si sono mostrati molto interessanti: innanzitutto hanno evidenziato come la mobilità scelta dai ragazzi è molto spesso (percentuali vicine al 60%) sostenibile personale (a piedi o in bici) o collettiva (mezzi pubblici); le alternative non sostenibili (auto) si sono mostrate necessità di luogo di residenza o legate ai movimenti di altri componenti del nucleo familiare (principalmente genitori). In secondo luogo è emersa una grande attenzione ai temi della mobilità sostenibile, evidenziandone i vantaggi senza perdere di vista la realtà dei punti critici per i mezzi di trasporto meno inquinanti. Altrettanto precisa l’analisi sui punti di conflitto tra i loro percorsi ed il “contesto insidiante”, che li ha visti segnalare 5 punti critici molto concreti vicini alla scuola, con alti valori peraltro di incidentalità urbana, come evidenziato dagli studi già osservati e messi a disposizione del gruppo di lavoro.</p> <p>Questi dati, elaborati dai facilitatori, sono divenuti punto di partenza per la fase laboratoriale successiva, iniziata con una passeggiata di quartiere, uscendo dalla scuola per permettere ai ragazzi delle due classi di dedicarsi, con occhio vigile, alla “scoperta” del quartiere in cui si trova la scuola, cercando di andare a vedere insieme i luoghi che erano emersi come critici dalle risposte dei questionari.</p> <p>È stato molto interessante percorrere le strade del quartiere insieme ai ragazzi, che hanno avuto modo di fare i “reporter” sia osservando e fotografando, sia scrivendo, sia intervistando, soprattutto i negozianti che si affacciano sugli incroci pericolosi.</p> <p>L’attività laboratoriale è iniziata con l’avvio del nuovo anno scolastico, tirando le fila del</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>lavoro dell'anno precedente e organizzando insieme ai ragazzi le attività che poi le singole classi avrebbero condotto in parallelo, con l'obiettivo grande di ritrovarci tutti insieme alla fine del percorso per "ratificare" il progetto comune.</p> <p>Insieme, valutando la maggioranza di persone che dell'una e dell'altra classe effettuano un percorso piuttosto che un altro, abbiamo deciso quali aree sarebbero state focus progettuale dell'una o dell'altra classe: chiarito e definito, dunque, il "chi fa cosa", abbiamo dato il via ai laboratori con le singole classi.</p> <p>Il secondo incontro, per entrambe le classi, è stato un momento di arricchimento delle conoscenze relative alle possibilità di interventi infrastrutturali in materia di messa in sicurezza degli attraversamenti ciclopedonali: è stata presentata da un tecnico-facilitatore ai ragazzi una carrellata di tecniche di rallentamento e di messa in sicurezza della mobilità possibili da realizzare nei punti di "conflitto" da loro stessi evidenziati.</p> <p>I ragazzi si sono mostrati interessati a cogliere gli aspetti tecnici dell'intervento, cercando di carpire informazioni strategiche utili ai fini progettuali.</p> <p>A questo punto si è passati alla fase direttamente operativa, creando 4 o 5 gruppi di lavoro interni alla classe, ciascuno con un'area specifica da approfondire; ogni gruppo ha avuto a disposizione i dati dell'elaborazione dei questionari, una planimetria dell'area limitrofa alla scuola, le immagini proiettate con le tecniche di rallentamento e le ipotesi di interventi infrastrutturali, oltre a due testi di supporto forniti dal Servizio Mobilità e Traffico. Questo è forse stato il momento più interessante perché i ragazzi hanno finalmente iniziato a ipotizzare e mettere su carta le prime proposte e le prime risposte ai tanti quesiti emersi durante la fase di analisi e sintesi.</p> <p>Il terzo incontro ci ha visti lavorare, in ogni classe, insieme all'ing. Monica Zanarini, responsabile dell'U.O. Mobilità e Traffico del Comune di Ferrara; l'incontro con un tecnico comunale, come avvenuto anche al Liceo Classico durante il precedente anno scolastico, ha indotto i ragazzi a fare domande anche tecniche, precise, dettagliate, per dare risposte ai dubbi emersi ed alle loro curiosità. Le giornate hanno visto i singoli gruppi illustrare al resto della propria classe ed al tecnico quanto prodotto, discutendo insieme i dettagli delle varie proposte progettuali che man mano emergevano; molto importante è stata l'abilità descrittiva e comunicativa dell'ing. Zanarini, che insieme all'architetto Santangelo, facilitatore del Centro Idea, è riuscita a spiegare nei dettagli ai ragazzi i motivi di una scelta piuttosto che di un'altra, cercando insieme di giungere a definire un'ipotesi di progetto per ciascuna delle due classi coinvolte.</p> <p>Alla fine di questo terzo incontro, ogni classe ha definito la sua proposta progettuale, discutendo insieme al facilitatore ogni dettaglio ed ogni desiderio-proposta.</p> <p>L'ultimo incontro è stato condotto dal facilitatore coinvolgendo contemporaneamente le due classi al completo, come in una sorta di <i>forum</i>, all'interno del quale raccontarsi il percorso fatto, le scelte intraprese, per giungere a un'unica soluzione progettuale condivisa da tutti.</p> <p>Questo ultimo incontro ha visto i ragazzi molto orgogliosi di raccontare il frutto del proprio lavoro, e molto aperti e disponibili nell'ascoltare ed accogliere anche le idee e le proposte degli altri, giungendo poi ad "approvare" un progetto complessivo comune e condiviso.</p> <p>Proposte progettuali:</p> <p><i>p1_attraversamento su Corso Porta Po, di fronte al piazzale della Chiesa di San Benedetto, verso via Boiardo</i> – qui si è pensato di proporre la realizzazione di strisce pedonali ampie e su sfondo rosso, possibilmente rialzando l'attraversamento per scoraggiare la velocità dei veicoli;</p> <p><i>p2_attraversamento tra via Arianuova e via Ariosto</i> – qui, dopo varie discussioni tra le due classi, si è ipotizzata la realizzazione di una platea di intersezione rialzata, e la messa in sicurezza degli angoli dell'incrocio; in questo caso i due tecnici, soprattutto l'ingegner Zanarini, hanno fatto presente che andranno verificate soprattutto la presenza e le quote di posa delle reti fognarie ed elettriche presenti;</p> <p><i>p3_area vicino alla scuola, tra via Ariosto e via Cosmè Tura</i> – qui la proposta, tenuto conto dell'eccessivo carico di traffico presente al mattino ed all'orario di uscita da scuola, è quella di realizzare una pista ciclabile in via Ariosto per chi arriva da Viale Cavour, così da poter arrivare poi in via Cosmè Tura in tutta sicurezza; anche in questo caso andrebbero verificati alcuni permessi speciali vigenti lungo questo tratto; inoltre, per gli stessi motivi, si è scelto di proporre una limitazione all'accesso in via Cosmè Tura, consentito ai soli residenti nelle ore di ingresso ed uscita da scuola; sempre per la soluzione di questo punto conflittuale, si è progettata insieme la realizzazione di un attraversamento pedonale in via Ariosto con anche un leggero allargamento del marciapiede in angolo, per permettere una migliore visibilità ai pedoni ed un</p> |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| | | <p>attraversamento ridotto; a completamento di questa idea si potrebbe immaginare una fascia di parcheggi riservata alle auto dei genitori in concomitanza alle fasce orarie di chiusura di Via Cosmè Tura, così da permettere ai ragazzi di scendere dalle auto senza però intralciare il traffico.</p> <p><i>P4_ Viale Cavour in incrocio con Via Ariosto</i> – qui le due classi hanno scelto di lanciare una “proposta aperta” per ragionare insieme all’Amministrazione su come creare una zona rialzata in cui i pedoni possano sostare in attesa di poter attraversare con più facilità e sicurezza, magari allargando l’area delle aiuole creando così una sorta di isola pedonale affiancata all’aiuola nel punto dell’attraversamento; in tal modo si avrebbe l’opportunità di attraversare mantenendosi in sicurezza mentre le auto girano verso entrambi i sensi di marcia di Viale Cavour.</p> <p>3) una nuova fase laboratoriale si è aperta durante il nuovo anno scolastico 2010/2011, che ha visto partecipare altre tre scuole primarie della città, le quali hanno aderito a questa fase partecipativa sulle tematiche centrali del percorso: nello specifico, sono divenuti ulteriori attori del progetto la scuola primaria “Don Milani” con cinque classi (3 prime e 2 seconde), la scuola primaria “Bombonati” con una terza classe, e la scuola primaria “G. Pascoli” con due quinte classi.</p> <p>Il percorso è stato strutturato e svolto in questo modo per tutte e tre le scuole, giungendo però a risultati differenti:</p> <p>a) il primo incontro è stato dedicato per far ripensare e disegnare ai bimbi, proprio utilizzando la loro memoria, il percorso da casa a scuola, con tutti i dettagli, quello che vediamo, i particolari che incrociano, chiedendo loro di essere più precisi possibile; inoltre si è proposta la lettura di una mappa territoriale, per sviluppare il senso dell’orientamento nel quartiere dove insiste la scuola. Durante questo incontro si è scelto di mettere in atto una nuova collaborazione: infatti sono entrati in aula degli agenti del Corpo di Polizia Municipale del Comune di Ferrara, con l’obiettivo di far conoscere e spiegare ai bambini di tutte le classi coinvolte i segnali stradali più importanti, che sono il linguaggio che la strada usa per comunicare con noi utenti; sono state affrontate insieme anche le regole da conoscere e mettere in pratica quando ci spostiamo a piedi o in bicicletta.</p> <p>b) l’incontro successivo si è sviluppato con una passeggiata di quartiere durante la quale si è chiesto ai bambini delle varie classi di vivere una piccola esperienza di “rilievo sensoriale-percettivo”, utilizzando quindi tutti i nostri sensi e le nostre percezioni per prendere informazioni sulle strade e tutti i luoghi intorno alla scuola, cercando dunque di capire come è fatto il quartiere e quali sono i suoi punti più o meno sicuri. Con ogni classe si è scelto un preciso percorso, a volte più di uno, che i bimbi hanno effettuato con i facilitatori; va sottolineato che le scuole “Don Milani” e “Bombonati” vivono già un’esperienza di Piedibus: nel primo caso, quest’esperienza è attivata nel mese di maggio, nel secondo caso si svolge durante tutto l’anno scolastico.</p> <p>c) le funzionarie del Centro Idea, insieme al collaboratore, hanno scelto di integrare con un incontro con i genitori il percorso laboratoriale svolto con le classi; questa è stata una decisione presa per approfondire anche con le famiglie le tematiche della sicurezza e del benessere; a tal proposito sono stati coinvolti direttamente l’ispettore Flaviano Contra della Polizia Municipale e la dott.ssa Monica Mascellani del Servizio Pediatria di comunità dell’Azienda USL, che hanno incontrato i genitori nelle varie scuole, per approfondire insieme le ragioni per cui il progetto sui percorsi sicuri può davvero diventare una buona abitudine per tutte le famiglie; gli incontri sono stati proficui e generatori di interesse, che sta già sfociando in una serie di nuovi incontri che si articoleranno tra la fine di questo anno scolastico e l’inizio del prossimo, proprio per dar vita a nuove attenzioni e nuovi percorsi.</p> <p>d) l’ultimo incontro con le classi è stato differenziato plesso per plesso, anche prendendo spunto dall’incontro svolto con i genitori:</p> <p><i>scuola “Don Milani”</i> – con le cinque classi coinvolte si è costruito un grande plastico dell’area intorno alla scuola, prendendo in esame tutto quello che c’è lungo i due percorsi individuati, in modo tale da continuare a lavorare per migliorare e rendere più sicuro il percorso da casa a scuola il prossimo anno, utilizzando proprio il “plastico conoscitivo” come strumento di nuova progettazione;</p> <p><i>scuola “Bombonati”</i> – molti dei bimbi coinvolti sono attori protagonisti dell’esperienza del piedibus che la scuola propone da anni; l’ultimo incontro è stato dunque focalizzato alla preparazione di materiale divulgativo dell’esperienza, così da poterlo diffondere all’interno della scuola, sottolineando l’importanza che questo progetto ricopre;</p> <p><i>scuola “Pascoli”</i> – in questo caso, proprio a partire dagli spunti emersi durante l’incontro con</p> |
|--|--|---|

| | | |
|----|---|--|
| | | <p>i genitori, si è optato per la creazione di un'“eredità” che le due classi quinte lasceranno alla scuola: ragionare ancora sul piedibus, con regole e spiegazioni, per farlo diventare realtà anche in questo quartiere che raccoglie ben tre plessi scolastici di scuola primaria ed uno di scuola secondaria di primo grado.</p> <p>Due di queste classi, la seconda A della scuola primaria “Don Milani” e la seconda B della scuola secondaria di primo grado “M. M. Boiardo”, a coronamento del percorso partecipativo hanno presentato i propri progetti e lavori in occasione del diciassettesimo Consiglio Comunale delle ragazze e dei ragazzi del Comune di Ferrara svoltosi il 26 maggio 2011 nell'aula consiliare del Palazzo di città; in tale sede entrambe le classi hanno raccontato l'iter progettuale svolto, dimostrando in che modo hanno dato vita ad un'esperienza concreta di “cittadinanza attiva”, raccogliendo inoltre un plauso dal Consiglio Comunale e dalla Giunta.</p> |
| 8 | Fasi del percorso e tempistiche: | <p>Questionari: preparazione, somministrazione ed elaborazione dati gennaio – marzo 2010 (<i>Liceo Classico “L. Ariosto”</i>) aprile – maggio 2010 (<i>Scuola Secondaria di primo grado “M. M. Boiardo”</i>)</p> <p>Fase laboratoriale marzo – maggio 2010 (<i>Liceo Classico “L. Ariosto”</i>) giugno – novembre 2010 (<i>Scuola Secondaria di primo grado “M. M. Boiardo”</i>)</p> <p>Nuova fase laboratoriale febbraio – maggio 2011 (<i>Scuola Primaria “Don Milani”, Scuola Primaria “G. Pascoli”, Scuola Primaria “Bombonati”</i>)</p> |
| 9 | Metodi e strumenti di lavoro: | <p>Le metodiche di intervento sono state basate su strumenti di differente tipologia: innanzitutto strumenti di inchiesta e ricerca, come questionari - preparati dai facilitatori e poi somministrati in maniera attiva a bambini e ragazzi - ed interviste, elaborate direttamente dai ragazzi verso alcuni esercenti prospicienti incroci pericolosi; da qui è partita per ogni scuola una serie di laboratori partecipativi, nello specifico sotto forma di passeggiate di quartiere, workshop e momenti di formazione e condivisione.</p> <p>Tre parole chiave hanno guidato l'azione di lavoro:</p> <p>trasparenza: per poter lavorare bene è importante conoscere quali e quante risorse si hanno a disposizione, chiarire con gli interlocutori gli obiettivi dell'azione, e condividere le proposte;</p> <p>esperienza: uscire dalle classi per conoscere e sperimentare il territorio intorno alla scuola, avviandosi con gradualità ad una consapevole acquisizione di autonomia;</p> <p>crisi: individuare i punti critici aiuta a cogliere i nodi di un problema, portando a volte in maniera più semplice, ed univoca, all'individuazione di soluzioni concrete, pratiche, condivise o almeno condivisibili! Così i punti critici diventano “motore” di un cambiamento!</p> |
| 10 | Correlazione del progetto con le politiche del Comune e gli strumenti di pianificazione: | <p>Il Comune di Ferrara ha adottato una “Politica Ambientale” nell'ambito della certificazione ISO14001:04 ottenuta nel 2010. Questi percorsi rispondono agli indirizzi dettati in più punti della Politica Ambientale e precisamente dove viene indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ di voler sviluppare programmi di sensibilizzazione sulle tematiche ambientali ed alla sostenibilità basati sull'informazione, la comunicazione e la formazione della cittadinanza; ▪ di voler perseguire politiche di mobilità sostenibile, di promuovere l'educazione ambientale ed i comportamenti positivi nei confronti dell'ambiente; ▪ di dar vita ad iniziative per la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento nel proprio territorio; ▪ di migliorare il sistema della mobilità razionalizzando i flussi di traffico in città; ▪ di potenziare la rete delle piste ciclabili per migliorare la mobilità sostenibile ed incentivare l'utilizzo della bicicletta; ▪ di migliorare l'efficienza del trasporto pubblico locale e promuovere politiche per l'utilizzo del mezzo pubblico. |

| | | |
|----|---|---|
| | | <p>Negli strumenti di pianificazione dell'Ente nella Priorità strategica PS1 "Città e territorio" l'Azione 10 "Attuazione degli interventi e azioni previsti nel Piano Urbano di Mobilità" sono programmati tutti gli interventi mirati ad una mobilità sostenibile come indicato nella Politica.; nella Priorità Strategica PS2 "Ambiente e ecologia" è inserita l'Azione A28 "Iniziative di educazione ambientale, di comunicazione e partecipazione" rivolte a cittadini e studenti che comprendono anche tutta l'attività sviluppata nell'ambito di questo progetto.</p> |
| 11 | Destinatari diretti e indiretti: | <p>I destinatari diretti della presente progettualità sono stati i bambini ed i ragazzi delle scuole che si sono lasciate coinvolgere, i quali, attraverso il percorso partecipativo, hanno potuto sviluppare spirito critico, capacità d'osservazione, senso pratico e di cittadinanza attiva. Inoltre mediazione e spirito di gruppo hanno saputo incentivare la coesione del "gruppo classe". L'educazione alla mobilità sostenibile e alla responsabilità socioambientale sono obiettivi raggiungibili proprio tramite le azioni di progettazione partecipata.</p> <p>Per quanto riguarda i destinatari indiretti, questi possono essere individuati sia nei ragazzi delle scuole, che pur non partecipando in prima persona al progetto, sono stati coinvolti in modo informale dai compagni; sia i genitori e tutti gli attori della comunità locale che hanno preso parte a vario titolo alle fasi del progetto.</p> <p>Gli obiettivi sono certamente stati i medesimi di quelli esplicitati per i bambini ed i ragazzi delle classi partecipanti in maniera attiva.</p> <p>Inoltre va sottolineata ancora la sinergia, di notevole importanza, che si è potuta attuare tra i soggetti diversi dell'Amministrazione pubblica, che attraverso questa tipologia di progetto hanno avuto occasione concreta di confrontarsi per raggiungere risultati comuni e condivisi.</p> |
| 12 | Obiettivi: | <p>Gli obiettivi del progetto sono stati di due tipologie, come già indicato: sia di processo - correlati dunque al coinvolgimento ed al dialogo tra abitanti, ragazzi, uffici dell'amministrazione -, sia di risultato - correlati quindi alla realizzazione delle opere e all'assunzione di comportamenti sostenibili e responsabili.</p> <p>Obiettivi di processo</p> <ul style="list-style-type: none"> • coinvolgimento delle scuole nella progettualità e nelle decisioni dell'amministrazione pubblica; • coinvolgimento della comunità locale al percorso partecipativo, attraverso la comunicazione e il miglioramento delle relazioni con l'amministrazione pubblica; • coinvolgimento delle famiglie nella sperimentazione di nuove metodologie di interazione e partecipazione. <p>Obiettivi di risultato</p> <ul style="list-style-type: none"> • realizzazione di interventi ed opere condivise per la messa in sicurezza della mobilità; • aumento di relazioni tra gli attori della comunità locale e gli uffici dell'amministrazione pubblica; • aumento della percezione di sicurezza di pedoni e ciclisti negli spostamenti; • acquisizione di comportamenti tesi verso la mobilità sostenibile. |

B. PARTE VALUTATIVA

Si richiede una valutazione critica delle attività realizzate in confronto con le previsioni della scheda di presentazione del progetto.

| | | | | |
|----|--|---|--|---|
| 13 | Valutazione della collaborazione intersettoriale: | <p>È stato molto importante sperimentare, come istituzione, la possibilità di collaborare per azioni concrete tra settori a competenze differenziate; riuscire a convogliare le energie dei progetti del Settore Ambiente insieme a quelli della Mobilità e Traffico ha dato a tutti la sensazione di concentrare le energie, e le poche risorse, a favore di una risposta efficace per tutti gli attori coinvolti, sia in maniera diretta che indiretta (avendo già realizzato due attraversamenti ciclopedonali, si è riusciti a cogliere le sensazioni di chi vive nel quartiere, di chi vi transita, di chi comunque ha espresso il suo parere). Va sottolineata con particolare attenzione la proficua collaborazione con il Corpo di Polizia municipale del Comune di Ferrara, per affrontare le tematiche relative alla sicurezza.</p> | | |
| 14 | Valutazione del partenariato: | <p>Di grande rilievo la collaborazione con il Servizio Pediatria di Comunità dell'Azienda USL di Ferrara, per parlare con i genitori dell'importanza che l'adozione di comportamenti di mobilità sostenibile può rivestire relativamente ai temi di salute e benessere, sia per i bambini che per loro stessi. Inoltre non va dimenticata l'azione integrata con i percorsi dell'Istituzione per i servizi educativi, nello specifico con l'ufficio di Città Bambina, con il quale si è riusciti a portare due classi al diciassettesimo Consiglio Comunale delle ragazze e dei ragazzi del Comune di Ferrara svoltosi il 26 maggio 2011 nell'aula consiliare del Palazzo di città.</p> | | |
| 15 | Risultati attesi nel periodo breve: | <ul style="list-style-type: none"> _realizzazione delle opere individuate dai percorsi partecipativi; _rilancio di buone prassi già in atto sul territorio comunale; _sensibilizzazione della cittadinanza alle tematiche portate in luce. | Risultati raggiunti nel periodo breve: | <ul style="list-style-type: none"> _due attraversamenti ciclopedonali realizzati; _rilancio di due piedibus già attivi sul territorio comunale. |
| 16 | Risultati attesi nel periodo medio - lungo: | <ul style="list-style-type: none"> _messa in sicurezza di un terzo attraversamento ciclopedonale; _avvio di un nuovo piedibus (si è costituito un gruppo di lavoro costituito da insegnanti e genitori, a partire da lavoro sviluppato nelle classi con i bambini) | Considerazioni aggiornate in merito al loro possibile raggiungimento: | <ul style="list-style-type: none"> _il progetto emerso dal lavoro presso la scuola secondaria di primo grado "M. M. Boiardo" è ora al vaglio dell'ufficio tecnico del Settore Mobilità e Traffico, che ne sta valutando la fattibilità sia tecnica che economica; _in giugno si definirà per la "Scuola Pascoli" un calendario d'azione per il prossimo a.s., compresa l'adozione all'interno del POF e del progetto di plesso; in settembre partirà il lavoro del gruppo costituitosi. |

| | | |
|----|--|--|
| 17 | Come hanno funzionato (coerenza, efficacia, criticità...) le metodologie e gli strumenti di lavoro utilizzati | <p>La metodologia di lavoro individuata ha portato buoni frutti sotto differenti aspetti:</p> <p><i>_coerenza:</i> individuati gli obiettivi, tra cui quello prioritario di coinvolgere le scuole nella progettualità e nelle decisioni dell'Amministrazione pubblica, si è proceduto per la loro realizzazione, anche attraverso la comunicazione chiara verso gli attori coinvolti e la sperimentazione di nuove metodologie di interazione e partecipazione;</p> <p><i>_efficacia:</i> gli strumenti hanno in tutti i casi portato a risultati concreti, dimostrando un buon livello di efficacia tra gli obiettivi ed i risultati raggiunti;</p> <p><i>_criticità:</i> la criticità maggiore forse riscontrata è stata nella partecipazione dei genitori, poco presenti agli incontri informativi/di formazione; insieme agli insegnanti si è già provveduto ad individuare il problema, ipotizzando delle soluzioni comunicative differenti, così da poter riprendere i lavori il prossimo anno scolastico auspicando una partecipazione decisamente più sostanziosa.</p> |
| 18 | Principali punti di forza del progetto: | <p>Sicuramente il principale punto di forza va ritrovato nelle azioni di partenariato ed intersectorialità proposte; non va però dimenticato un aspetto essenziale per tutta la progettualità sviluppata, ovvero il supporto ed il sostegno della Regione Emilia Romagna che grazie a questo progetto, ed ai finanziamenti messi in campo, ha dato a questo Comune la possibilità di intraprendere questo percorso, anche con il sostegno di collaboratori qualificati cui sono stati affidati gli aspetti più operativi del progetto, riuscendo ad arrivare in questo modo a risultati concreti, che hanno coinvolto un gran numero di attori (scuole, classi, insegnanti, genitori, cittadini) e quindi nel complesso molto buoni.</p> <p>Altro punto di forza sta nella rete di relazioni e interlocutori che questo progetto ha saputo creare, gettando le basi per un possibile sviluppo ulteriore nei prossimi anni scolastici.</p> |
| 19 | Principali criticità riscontrate: | <p>Come già evidenziato, la difficoltà maggiore qui riscontrata è stata quella di arrivare effettivamente ai genitori: soprattutto nella nuova fase del progetto, durante questo anno scolastico, si è avuto qualche problema di partecipazione delle famiglie.</p> |
| 20 | Principali soluzioni e strategie intraprese: | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Coinvolgimento diretto dei genitori nelle sperimentazioni: soprattutto per i piedibus, le scuole ed il Centro Idea stanno programmando una serie di incontri ed azioni; ▪ Consolidamento e sviluppo della rete degli attori ed interlocutori coinvolti; ▪ Ufficializzazione del progetto e delle azioni: continua anche nel prossimo anno scolastico l'adozione del progetto all'interno dei POF e degli eventuali progetti di plesso. |
| 21 | Rispetto dei tempi previsti: | <p>I tempi indicati nella scheda sono stati rispettati e grazie alla proroga attuata si è riusciti ad implementare il progetto con una nuova fase che ha visto coinvolte ben 3 scuole primarie con N. 8 classi distribuite sul territorio comunale.</p> |
| 22 | Rispetto del budget previsto: | <p>Le attività si sono svolte nel rispetto del budget individuato all'interno della convenzione che si è esaurito con le attività relative alla nuova fase laboratoriale con le scuole primarie. Sarebbe auspicabile dare continuità al progetto anche grazie all'aiuto e il sostegno della Regione Emilia Romagna.</p> |
| 23 | Valutazione della comunicazione e della rendicontazione del progetto: | <p>Sono stati prodotti:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 report intermedi di rendicontazione delle attività; ▪ 2 questionari sulla mobilità sostenibile; ▪ 2 relazioni con elaborazione dati questionari; ▪ 1 scheda di rilievo percettivo-sensoriale; ▪ Mappe e schede progettuali; ▪ Slide di presentazione del progetto in sede di Consiglio Comunale delle |

| | | |
|--|--|--|
| | | <p>ragazze e dei ragazzi;</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Volantini e poster illustrativi;▪ N. 1 plastico “conoscitivo”▪ N. 3 incontri con i genitori presso le tre scuole primarie;▪ N. 2 comunicati stampa e relativi articoli sulla stampa locale;▪ Pagine dedicate sul sito web del Centro Idea www.comune.fe.it/idea |
|--|--|--|