

**Sezione 3. La formazione**  
***Intervento di Emilio Noferini***  
***Coordinatore dei Progetti di Educazione Stradale Provincia di Bologna***

**Per una nuova cultura  
della Sicurezza stradale e della Mobilità sostenibile**

Nel 2004 la Provincia di Bologna ha approvato il Piano Provinciale per la Sicurezza stradale, e ha iniziato a elaborare i progetti di educazione stradale secondo quanto previsto nella parte del Piano relativa al "Cambiamento della cultura della Sicurezza stradale e per la Mobilità sostenibile".

**Programmi di educazione stradale attuati dal 2006**

- **"Sicuri sulla Strada"** rivolto alle scuole Primarie (anno di attivazione 2006)
- **"Liberi e Sicuri"** rivolto alle scuole Secondarie di 1° Grado (2007)
- **"Sicurezza Stradale = Scelta di Vita"** rivolto alle scuole Secondarie di 2° Grado (2008)

**I NUMERI DELL'EDUCAZIONE STRADALE NELLA PROVINCIA DI BOLOGNA:**

**Anno scolastico 2006/2007**

***Scuole Primarie***

Adesione di 28 Comuni

58 Istituti Comprensivi

490 classi primarie (Oltre 10.000 scolari)

**Anno scolastico 2007/2008**

***Scuole Primarie***

Adesione di 24 Comuni

34 Istituti Comprensivi

368 classi primarie (quasi 8.000 scolari)

***Scuole Secondarie 1° grado (Sperimentale)***

Adesione di 5 Comuni

6 Istituti Comprensivi

18 classi (372 studenti)

### **Anno scolastico 2008/2009**

#### ***Scuole Primarie***

Adesione di 34 Comuni

53 Istituti Comprensivi

538 classi primarie (quasi 11.500 scolari)

#### ***Scuole Secondarie 1° grado***

Adesione di 12 Comuni

23 Istituti Comprensivi

75 classi (1.725 studenti)

#### ***Scuole Secondarie 2° grado (Sperimentale)***

Adesione di 4 Comuni

12 Istituti Comprensivi

28 classi (565 studenti)

**TOTALE : oltre 30.000 studenti  
oltre 1.500 classi**

### **Principali impegni assunti dal 2006**

- Coinvolgimento sul piano "politico" delle amministrazioni comunali, dei suoi Sindaci, dei Comandi di Polizia Municipale
- Attività istituzionale per coinvolgere le altre istituzioni Ufficio Scolastico Regionale, Ufficio Scolastico Provinciale, Università, ASL ecc
- Costituzione sul piano tecnico di gruppi specifici di lavoro riferiti ai tre diversi ordini scolastici, primaria, secondaria di 1° e secondaria di 2° Grado
- Coordinamento tecnico della "rete" provinciale della sicurezza stradale
- Sviluppo e gestione della formazione unitaria dei "Formatori"
- Impegno economico per il sostegno alle iniziative

**Impegni economici e investimenti dal 2006 al 2009:**

***Circa € 85.000 per la formazione ai Formatori***

Dal 2006: 13 corsi di Formazione per scuola primaria : formate 892 persone  
Dal 2008: 2 corsi di Formazione per scuola Secondaria 1° Grado :formate 120 persone  
Nel 2009: 1 corso di Formazione per scuola Secondaria 2° Grado :formate 48 persone  
1 corso di Formazione per scuola Secondaria 1°Grado :formate 67 studenti  
"Testimonial"

**Totale Corsi:17**

**Persone formate: 1083**

***Circa € 155.000 per il coordinamento, per la produzione e la fornitura dei materiali cartacei, video e multimediali alle scuole***

**TOTALE investimenti: circa € 240.000**

## **Strategie generali adottate per la costruzione dei progetti e dei programmi**

Prima del 2006 erano numerose le iniziative sul territorio della Provincia di Bologna per l'educazione stradale e per lo sviluppo di mobilità sostenibili, ma molte di queste, anche di buon livello, erano "isolate" nel territorio e ispirate a necessità localistiche.

Il risultato era la presenza sul territorio di diverse realtà con livelli ottimi di qualità degli interventi e di altre realtà, invece, completamente avulse dal problema della sicurezza ed educazione stradale.

Tutto questo comportava inoltre una notevole dispersione di mezzi e denaro pubblico in iniziative sporadiche, incapaci di creare (da sole) cultura della sicurezza stradale.

Con la creazione dei nuovi piani di educazione stradale della Provincia di Bologna, la componente principale degli indirizzi adottati è stata la creazione di una sinergia importante fra enti pubblici e privati, fra associazioni, genitori e cittadini.

E' stato perseguito l'obiettivo di "fare squadra" fra le diverse realtà interessate e soprattutto si è chiesto alle diverse professionalità coinvolte di unire gli sforzi e le competenze, con la consapevolezza che i fini di una nuova cultura della sicurezza stradale non possono essere perseguiti se non si ricerca una unione di tutte le pur piccole realtà sociali e professionali.

Gli interlocutori principali sono stati:

- **la Scuola** con le sue Istituzioni e il personale docente
- **l'Ente Locale**, i Comuni, le Polizie Municipali, la Polizia provinciale
- **Le Aziende Sanitarie e la CRI (Croce Rossa Italiana)**
- **L'Università di Bologna**
- **Le Famiglie**

### **LA SCUOLA:**

I programmi costruiti sono stati elaborati e coordinati da specifici gruppi di lavoro, tenendo conto di un già ricco percorso di esperienze che nel territorio si era sviluppato negli anni precedenti.

I contenuti affrontati sono gli stessi indicati dai decreti ministeriali dell'ormai lontano 1994 e circolari seguenti.

L'educazione stradale non viene portata come una materia a se stante, ma come una serie di interventi interdisciplinari che vanno ad inserirsi nei normali programmi e che contribuiscono a collegare in modo reale le educazioni specifiche alla realtà quotidiana che i ragazzi vivono.

### **L'ENTE LOCALE:**

I Comuni garantiscono alla scuola un reale supporto tecnico; le Polizie Municipali e Provinciale forniscono il servizio di "Assistenza tecnica" alle classi dalle primarie alle secondarie di 2° grado.

Il compito di questo personale non è di sostituire i Docenti ma di fornire la propria competenza e professionalità all'interno di un percorso formativo dei ragazzi che vede ogni professionalità impegnate per la parte che gli compete.

### **LE AZIENDE SANITARIE e la CRI**

Intervengono con la loro competenza tecnico/ sanitaria soprattutto nelle secondarie di 1° e 2° grado

### **L'UNIVERSITA' DI BOLOGNA**

La facoltà di Scienze della Educazione e della Formazione è stata parte attiva nella fase di elaborazione dei progetti e parte integrante per il controllo della qualità nella applicazione degli stessi.

Dal 2008, partecipa attivamente allo sviluppo del programma "Sicurezza Stradale = Scelta di Vita" per le scuole secondarie di 2° Grado e, con il metodo della Educazione fra Pari, è presente con suoi formatori nella specifica formazione dei " Testimonial" delle classi 2^ e 4^ Secondarie di 2° Grado

### **LA FAMIGLIA**

Viene coinvolta a scuola dai Docenti e dagli Operatori di Polizia con incontri sul tema dell'esempio quotidiano e il rispetto delle regole per la costruzione di una nuova cultura della sicurezza stradale.

Viene inoltre coinvolta direttamente in funzione di "Genitori Istruttori" durante le uscite pratiche sulla strada a partire dalla quinta primaria fino alla terza secondaria di 1° grado.

### **Strategie specifiche adottate per la costruzione dei progetti e dei programmi**

- Gruppi di lavoro misti con i Docenti della Scuola, gli Operatori di Polizia Municipale/Polizia Provinciale e le altre professionalità coinvolte
- Verifica delle esperienze di educazione stradale più positive già sperimentate nel territorio
- Sperimentazione dei programmi con il metodo della Ricerca-Azione
- Validazione dei programmi a termine di ogni anno scolastico e verifica finale dei risultati raggiunti con la ricerca delle necessarie integrazioni.

### **Struttura organizzativa ("Rete")**

- Coordinamento Provinciale con punto di riferimento presso l'Assessorato Viabilità e Mobilità
- Referente / Coordinatore Ed. Stradale del Comune
- Referente / Coordinatore Ed. Stradale dell'Istituto Comprensivo, Direzione didattica o Istituto Superiore
- Referente / Coordinatore Ed. Stradale del Plesso
- Referente / Coordinatore Ed. Stradale della Classe
- Commissione Tecnica di educazione stradale per ogni Comune coinvolto

## **I CONTENUTI**

### **PRIMARIA: Obiettivi e contenuti nel programma "Sicuri sulla Strada"**

- In prima classe: L'ATTENZIONE NELLA STRADA
- In seconda classe: LA PRUDENZA NELLA STRADA
- In terza classe : LE REGOLE E LA CIRCOLAZIONE DEL PEDONE
- In quarta e quinta classe : LE REGOLE E LA CIRCOLAZIONE DEL CICLISTA

### **PRIMARIA: Impegno in ore/anno per la Scuola e per la Polizia**

- In prima: 8 ore solo docenti
- In seconda: 8 ore solo docenti
- In terza: 8 ore docenti + 7 in compresenza con Operatore Polizia
- In quarta: 8 ore docenti + 6 in compresenza con Operatore Polizia
- In quinta: 8 ore docenti + 8 in compresenza con Operatore Polizia

### **PRIMARIA: Sintesi impegno ore/anno per la Polizia**

- In terza: 2 incontri di 2 ore per simulazioni in palestra  
1 incontro di 3 ore per uscita pratica su strada
- In quarta: 2 incontri di 2 ore per simulazioni in palestra  
1 incontro di 2 ore per esercitazione pratica in bicicletta in zona chiusa al traffico
- In quinta: 2 incontri di 2 ore per simulazioni in palestra  
1 incontro di 4 ore per uscita pratica su strada in bicicletta in zona aperta al traffico

## **SECONDARIA 1° GRADO: Obiettivi e contenuti nel programma "Liberi e Sicuri"**

- In prima classe: LA CIRCOLAZIONE DEL PEDONE
- In seconda classe: LA CIRCOLAZIONE DEL CICLISTA
- In terza classe : LA CIRCOLAZIONE DEL CICLOMOTORISTA

## **SECONDARIA 1° GRADO:: Impegno in ore/anno per la Scuola, per la Polizia, per l'ASL**

- In prima: 16 ore su 4 docenti+ 4 ore in compresenza con Operatore Polizia
- In seconda: 16 ore su 4 docenti+ 4 ore in compresenza con Operatore Polizia
- In terza: 16 ore su 4 docenti+ 4 ore in compresenza con Operatore Polizia

## **SECONDARIA 1° GRADO: Sintesi impegno ore/anno per la Polizia**

- In prima, in seconda e in terza:
  - 2 ore per classe per il Momento Formativo Pratico sulla strada
  - 2 ore per il Momento Formativo Teorico in classe

**N.B** sono esclusi i tempi di preparazione dell'incontro

## **SECONDARIA 2° GRADO: Obiettivi e contenuti del programma "Sicurezza Stradale= Scelta di Vita"**

- In seconda classe: LA PERCEZIONE DEL RISCHIO
  - IL CICLOMOTORE, LA SICUREZZA PASSIVA IN CICLOMOTORE
  - LE REGOLE E IL "VIVERE LA CITTA' DI GIORNO"
- In quarta classe: LA PERCEZIONE DEL RISCHIO
  - L'AUTOMOBILE, LA SICUREZZA PASSIVA IN AUTOMOBILE
  - L'EFFETTO DELL'ALCOOL E DI SOSTANZE PSICOTROPE DURANTE LA GUIDA
  - LE REGOLE E IL "VIVERE LA CITTA' DI NOTTE"

***SECONDARIA 2° GRADO: Impegno in ore/anno per la Scuola, per la Polizia, per l'ASL e per il "Paniere formativo"***

**METODOLOGIA:** Educazione fra pari ( 3 Testimonial per classe)

In seconda e quarta classe:

- 8 ore di formazione per gli Studenti Testimonial
- 14 ore per i docenti
- 6 ore per i Momenti Formativi Teorici e Pratici dei Testimonial di 2<sup>a</sup> classe
- 8 ore per i Momenti Formativi Teorici e Pratici dei Testimonial di 4<sup>a</sup> classe

***SECONDARIA 2° GRADO: Sintesi impegno ore/anno per la Polizia e ASL***

- 3 ore per Momento Formativo Teorico di 2<sup>a</sup> (Di cui 1 ora per ASL)
- 3 ore per Momento Formativo Pratico di 2<sup>a</sup> (Uscita in pattuglia con la Polizia Municipale Max 6 ragazzi = 3 classi)
- 3 ore per il Momento Formativo Teorico di 4<sup>a</sup> (Di cui 1 ora per ASL)
- 5 ore per il Momento Formativo Pratico di 4<sup>a</sup> (Uscita notturna in "Pattuglione 23-04 Max 6 ragazzi = 3 classi)

***SECONDARIA 2° GRADO: "Paniere formativo"***

Sono iniziative supplementari ad adesione volontaria per le classi che lo desiderano e comprendono:

- Incontri frontali con personale della Polizia Stradale di Bologna
- Simulazione di incidente stradale e relativa chiamata di soccorso
- Visite presso centri di riabilitazione o reparti di ospedali finalizzati alla cura di traumi importanti causati da incidenti stradali
- Esercitazioni pratiche all'uso dei ciclomotori con personale formato Federazione Motociclistica Italiana
- Esercitazioni pratiche per la guida sicura di un autoveicolo con personale del Touring Club Svizzero



## **POSITIVITA' E RISCONTRI OGGETTIVI**

- disponibilità, buona volontà e professionalità della stragrande maggioranza Docenti di base soprattutto dopo il 1° anno di sperimentazione.
- disponibilità ed abnegazione degli Operatori di Polizia Municipale e Polizia Provinciale.
- entusiasmo e partecipazione dei ragazzi e delle loro famiglie.
- le realtà che hanno sperimentato questa modalità e questi programmi non hanno smesso di aderire, anzi aumenta il numero delle classi richiedenti e coperte dal servizio.
- nuove realtà territoriali si sono affacciate in questo ultimo anno e con ottimi risultati in corso d'opera.

## **DIFFICOLTA' RISCONTRATE**

- nel coinvolgimento di alcuni Comuni, Sindaci, Tecnici, Comandi di Polizia Municipale, ( 34 adesioni su 60)
- nell'applicazione di quanto stabilito dall'Art 208 del Codice della strada che prevede che una parte dei proventi derivanti da entrate da sanzioni al Codice della Strada, vengano investiti per l'educazione stradale.
- qualche realtà (Ente locale o Scuola) ha ritenuto il coordinamento per la costruzione di programmi unitari sul territorio una ingerenza in progetti che già venivano svolti a livello locale.  
Si è perciò evidenziata in questi casi l'indisponibilità a confrontarsi per integrare il progetto provinciale con le positività di ogni esperienza.
- insensibilità di alcuni Dirigenti scolastici che non hanno facilitato o hanno osteggiato i propri Docenti nell'inserimento di questa attività nelle classi.
- il non riconoscimento da parte di alcuni Dirigenti della reale importanza della "Formazione Comune" delle diverse professionalità che concorrono alla erogazione di qualità dei servizi rivolti ai ragazzi.
- La non sempre risposta puntuale degli organi dirigenti della scuola.
- La scarsa disponibilità degli organi istituzionali superiori ai Comuni e alla Provincia nel prevedere finanziamenti per i programmi di prevenzione e di educazione.

## **PROSPETTIVE E LINEE DI SVILUPPO PER I PROSSIMI ANNI**

- Coinvolgere e coprire nell'attività coordinata tutti i 60 Comuni della Provincia di Bologna con le relative scuole.
- Creare un "movimento di opinione" sulla nuova cultura della sicurezza stradale coinvolgendo i nuovi e i vecchi Sindaci, le Istituzioni scolastiche, i Dirigenti scolastici.
- Applicare l'art. 208 del Codice della strada in tutte le istituzioni locali che hanno proventi da sanzioni da Codice della Strada.
- Coinvolgere la Regione Emilia-Romagna e lo Stato per investire in queste attività concrete della Provincia e dei Comuni che sono in "trincea" a diretto contatto con la necessità del rispetto delle regole e della convivenza civile.
- Costruire, in stretta collaborazione con i rispettivi Comandi delle Polizie Locali, uno strumento operativo snello e autonomo per la copertura del servizio di educazione stradale che permetta a tutti di utilizzare per l'educazione stradale personale suo e di altri Comuni al di fuori dei normali orari dei servizi di Istituto.
- Costruzione di altri programmi di intervento verso la popolazione non solo scolastica quali particolari categorie di utenti della strada suddivisi per interesse: automobilisti, autotrasportatori, istruttori di scuola guida, esaminatori della Motorizzazione Civile, anziani pensionati, pedoni, ciclisti ecc. ecc.
- Costruire ancora maggiori sinergie a livello Istituzionale fra Provincia di Bologna / USR / USP / Enti locali / Polizia di Stato / Carabinieri / Ausl del territorio / Università / Associazioni dei Genitori / Associazione di Vittime della strada / Autoscuole / Motorizzazione civile / ecc. ecc
- Costruire un rapporto continuo e diretto con i media , carta stampata, televisioni, internet
- Collegare in modo stretto e coordinato le componenti principali che concorrono alla diminuzione dei morti e dei feriti sulle strade e al cambiamento della cultura della sicurezza stradale e per la mobilità sostenibile.

## CONCLUSIONI

In sintesi, occorre una importante sinergia fra la parte educativa/formativa comune avviata dal 2006 in Provincia di Bologna, il lavoro dei tecnici addetti alle modifiche strutturali delle strade e le Forze dell'ordine delegate ai controlli e alla "repressione" delle infrazioni che vengono commesse dai cittadini indisciplinati. Serve una "repressione" più efficace, più puntuale e coordinata fra le Forze dell'ordine che devono lavorare in sintonia con la parte "educativa".

La Provincia, come organo istituzionale, può avere un ruolo centrale nel coordinamento di "campagne di sensibilizzazione" sul territorio dei 60 Comuni e, insieme alle altre Istituzioni preposte, può coordinare la parte informativa e di sensibilizzazione con la parte successiva o contemporanea dei controlli mirati delle Forze dell'ordine o degli strumenti tecnologici a disposizione.

Sono obiettivi che già il piano per la sicurezza stradale della Provincia di Bologna approvato nel 2006 ha previsto e che sembrano lontani o difficili da raggiungere; come invece già avviene in molte parti d'Europa, possono essere applicati e diventare in pochi anni realtà, se ogni istituzione che rappresentiamo e ogni persona impegnata in questa "missione", mette un minimo di impegno e di responsabilità.