

I. C. Corropoli Colonnella Controguerra

Da: "USP di Teramo" <usp.te@istruzione.it>
Data: martedì 4 aprile 2017 17:07
A: "Scuole della provincia di Teramo" <scuole.te@istruzione.it>
Allega: doc02470320160519120330[1].pdf; progetti di mobilità sostenibile casa-scuola._pdf
Oggetto: progetto di mobilità sostenibile casa-scuola

Si invia quanto in oggetto.

05.04.2017
2401
X 40

pebo



**PIANO STRATEGICO
DELLA PROVINCIA DI TERAMO**

**PROTOCOLLO D'INTESA
tra**

PROVINCIA DI TERAMO

AUSL 4 TERAMO

**UFFICIO SCOLASTICO REGIONALE PER L'ABRUZZO
AMBITO PROVINCIALE TERRITORIALE TERAMO**

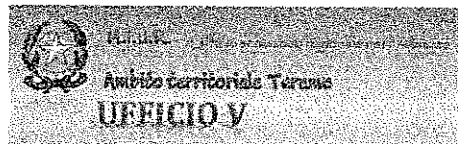
SINDACI DEI COMUNI DELLA PROVINCIA DI TERAMO

F.I.A.B. – Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus

T.U.A. SPA

per

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



TUA

Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) S.p.A.

PREMESSO CHE

- la Provincia di Teramo è dotata di un Piano Territoriale Provinciale, approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 20 del 30 marzo 2001, e di una variante normativa a quest'ultimo, adottata con Delibera di Consiglio Provinciale n. 20 del 29 maggio 2014;
- la Provincia di Teramo si è dotata di un "*Piano Strategico per la sostenibilità ambientale e il contenimento del consumo di suolo*", adottato con Delibera di Consiglio Provinciale n. 20 del 29 maggio 2014;
- il Piano Territoriale Provinciale, ai sensi dell'art. 7 della L.R. 12 aprile 1983, n. 18 e dell'art. 20 del D.Lgs. 18 agosto 2000, n. 267: fornisce il dimensionamento e la localizzazione, nell'ambito dei Comuni interessati, delle attrezzature di servizio pubblico e di uso pubblico di livello sovracomunale, con particolare riferimento ai parchi ed ai servizi per la sanità e l'istruzione sentiti, al riguardo, le U.S.L. ed i distretti scolastici competenti; individua il sistema della viabilità e di trasporto e la rete delle altre infrastrutture di interesse sovracomunale;
- il "*Piano Strategico per la sostenibilità ambientale e il contenimento del consumo di suolo*" della Provincia di Teramo introduce, tra le diverse priorità, quella dello sviluppo della cosiddetta "*mobilità dolce*" o "*mobilità sostenibile*", nell'ambito di politiche di riqualificazione dei territori urbani e periurbani;
- il tema della mobilità nelle città, negli ultimi anni, 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 le tematiche di cui sopra trovano riferimento nei principi dello "sviluppo sostenibile", della "precauzione per un'azione preventiva" e della "responsabilizzazione e partecipazione", come previsto, ad esempio:
 - 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 europea 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 europea 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;
 - dal Libro Bianco sui trasporti "*Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*", Com (2011) 144 def, del 28 marzo 2011;
 - 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;
 - dalla "*Carta Europea dei Diritti del Pedone*", contenente principi proposti alle nazioni aderenti come base per una moderazione del traffico, redatta dalla Commissione per la protezione dell'ambiente del Parlamento europeo e approvata dal Parlamento europeo nell'ottobre del 1988;

- dalla Risoluzione del Parlamento europeo del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020, che esorta a incentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili attraverso la combinazione di trasporti con mezzi pubblici, treni, spostamenti in bicicletta e a piedi, evidenziando altresì la promozione del turismo culturale, storico, religioso, ambientale e paesaggistico attraverso itinerari tematici che contribuiscano anche allo sviluppo di un turismo alternativo, sostenibile ed accessibile a tutti;
- a livello nazionale tali concetti trovano riferimento nelle normative ambientali e di mobility management, tra le quali si citano:
 - il *Piano Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile*, redatto dal governo nazionale e dal Ministero dell'Ambiente in attuazione dell'Agenda 21 e approvato dal CIPE nella seduta del 28 dicembre 1993;
 - 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 24 novembre 2000, n. 340, che istituisce i Piani Urbani della Mobilità (PUM);
 - il D.M. 27 marzo 1998, il D.M. 21 gennaio 2000 e il D.M. 20 dicembre 2000, con i quali il Ministero dell'Ambiente ha introdotto una serie di disposizioni volte alla promozione di forme di mobilità sostenibile;
 - la Legge 19 ottobre 1998, n. 366 recante "*Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica*";
 - la deliberazione del CIPE del 19 Novembre 1998, avente per oggetto "*Linee guida per le politiche e misure nazionali di riduzione delle emissioni dei gas serra*"
 - 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;
 - l'art.5 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221, recante "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy", che contiene "Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile", tra cui l'istituzione del mobility manager scolastico e la promozione, anche economica, di "*iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, la*

realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria.”;

- il “Piano Regionale per la Tutela della Qualità dell’Aria” della Regione Abruzzo, approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 861/c del 13/08/2007 e con Delibera di Consiglio Regionale n. 79/4 del 25/09/2007 e pubblicato sul B.U.R.A. Speciale n. 98 del 05/12/2007, nel quale, tra le “Strategie e scenari per il risanamento ed il mantenimento della qualità dell’aria”, nelle misure riguardanti i trasporti, viene prevista la *“riduzione del trasporto passeggeri su strada mediante l’incremento delle piste ciclabili e di percorsi ciclopedonali; in questa misura va progettata lo sviluppo delle piste ciclabili urbane curando al massimo i parcheggi di scambio mezzo pubblico extraurbano – bicicletta”* e tra le “Strategie per la partecipazione del pubblico”, lo *“sviluppo di iniziative di educazione ambientale (efficienza energetica, risparmio energetico, riduzione dell’utilizzo del mezzo privato di trasporto, utilizzo della bicicletta, utilizzo di prodotti domestici a basso contenuto di solventi, ecc.)”;*
 - la Legge Regionale Abruzzo 25 marzo 2013, n. 8, recante *“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”;*
- 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 Risoluzione del Parlamento europeo del 27 settembre 2011 sulla sicurezza stradale in Europa 2011-2020 dove si invitano la Commissione Europea, gli Stati membri e le autorità locali a promuovere i programmi delle «strade sicure verso le scuole» per

migliorare la sicurezza dei bambini invitandoli a promuovere gli spostamenti in bicicletta e a piedi come modalità di trasporto a pieno titolo e come parte integrante di tutti i sistemi di trasporto;

- 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.

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.

In questa logica si inserisce la **Carta di Toronto**, redatta nel maggio 2010 da un gruppo di esperti del Global Advocacy for Physical Activity (GAPA), 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 Teramo è particolarmente sensibile alle tematiche della mobilità sostenibile 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.

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.

Le iniziative di percorsi casa-scuola sicuri, sia nella forma a piedi che in bicicletta, rientrano 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 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. La F.I.A.B. (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) è una federazione di livello nazionale con esperienza pluridecennale nel settore della mobilità sostenibile in bicicletta, le cui competenze sono riconosciute anche in ambito ministeriale dove FIAB è interlocutore costante nel promuovere azioni legislative e di governo sul tema. Ad esempio grazie all'azione di FIAB in Italia fu introdotta la possibilità di trasportare le bici sui treni, e di recente è stato riconosciuto l'infortunio in itinere nei percorsi casa-lavoro anche per chi utilizza la bicicletta.

Nel territorio della Provincia di Teramo, la locale associazione FIAB di Giulianova ha realizzato un progetto pilota di bicibus (accompagnamento in bicicletta nei percorsi casa-scuola) particolarmente riuscito, e che ha avuto rilevanza nazionale per la sua efficacia e innovatività; ad esso si è aggiunta l'esperienza di bicibus e pedibus promosse dall'Amministrazione comunale di Pineto sempre con il supporto di FIAB Giulianova.

La Regione Abruzzo ha di recente accorpato le proprie società di trasporto pubblico in un unico soggetto, la Società Unica Abruzzese di Trasporto (TUA) spa, che comprende trasporto extraurbano e periurbano su gomma e trasporto su ferro. TUA spa è particolarmente sensibile al tema della mobilità sostenibile e ha il potenziale per sviluppare sistemi integrati di trasporto sostenibile mediante l'intermodalità tra bus, treno e bicicletta.

EVIDENZIATO CHE

- Il collegato ambientale alla legge di stabilità 2016 (Legge 28 dicembre 2015, n. 221 - *Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*), all'art. 5, *Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile*, dispone che " *Nell'ambito dei progetti finanziati ai sensi dell'articolo 19, comma 6, del decreto legislativo 13 marzo 2013, n. 30, la quota di risorse di competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e' destinata prioritariamente, nel limite di 35 milioni di euro, al programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, di cui al comma 2 del presente articolo, per il finanziamento di progetti, predisposti da uno o più enti locali e riferiti a un ambito territoriale con popolazione superiore a 100.000 abitanti, diretti a incentivare iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, la realizzazione di percorsi protetti per gli spostamenti, anche collettivi e guidati, tra casa e scuola, a piedi o in bicicletta, di laboratori e uscite didattiche con mezzi sostenibili, di programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici o delle sedi di lavoro, anche al fine di contrastare problemi derivanti dalla vita sedentaria.*";
- all'art. 6 della medesima legge si dispone che " *al fine di assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile privata e il contenimento del traffico, nel rispetto della normativa vigente e fatte salve l'autonomia didattica e la libertà di scelta dei docenti, il Ministro dell'istruzione, dell'Università e della Ricerca adotta, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentiti per i profili di competenza i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, specifiche linee guida per favorire l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, della figura del mobility manager scolastico, scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, in coerenza con il piano dell'offerta formativa, con l'ordinamento scolastico e tenuto conto dell'organizzazione didattica esistente. Il mobility manager scolastico ha il compito di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale*

scolastico e degli alunni; mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto; coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune; verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi; garantire l'intermodalità e l'interscambio; favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale; segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili (...);

TUTTO CIÒ PREMESSO

I Sottoscrittori, consapevoli del buon esito delle attività finora svolte, sia in ambito locale che in ambito nazionale, 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, PUM, 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;
- progettare e realizzare sistemi di intermodalità avanzata tra bicicletta e trasporto pubblico su gomma e su ferro per rendere la mobilità sostenibile più competitiva rispetto al trasporto motorizzato privato (auto e moto);
- 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 all'Area dei Servizi di Area Vasta e all'Area Tecnica, al fine di trovare sinergie;
- redigere e approvare il piano strategico provinciale per la mobilità ciclistica ai sensi dell'art. 4 della L.R. 25 marzo 2013, n.8;

Articolo 3

COMPITI DELLA AUSL

- 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 del territorio di competenza, divulgando le attività sviluppate e proposte dal Gruppo di Coordinamento Provinciale.

Articolo 4

COMPITI DELL'UFFICIO SCOLASTICO REGIONALE

- 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;
- favorire l'istituzione, negli istituti scolastici di ogni ordine e grado, della figura del Mobility Manager Scolastico, ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, comma 6, della 28 dicembre 2015, n. 221, anche attraverso forme di collaborazione tra i diversi istituti scolastici;

Articolo 5

COMPITI DEI COMUNI

- individuare percorsi protetti casa-scuola, da utilizzare a piedi e/o in bicicletta;
- adottare, per quanto possibile, Piani Urbani della Mobilità comprensivi di specifici piani di settore della Mobilità Ciclabile e Pedonale (cosiddetti "Biciplan", v. capoverso successivo);
- redigere e approvare piani comunali strategici per la mobilità ciclistica ai sensi dell'art. 4 della L.R. 25 marzo 2013, n.8;
- attuare gli obblighi di cui all'art. 8 della L.R. 25 marzo 2013, n.8;

Articolo 6

COMPITI DI TUA

- individuare e realizzare in modo concordato con gli altri partner intervenienti per scoraggiare il ricorso al trasporto motorizzato privato, in particolare nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro, mediante soluzioni di intermodalità avanzata autobus-bicicletta e treno-bicicletta;
- sostenere adeguate campagne di informazione per promuovere il trasporto pubblico e far conoscere modalità e opportunità del trasporto intermodale autobus-bicicletta e treno-bicicletta.

Articolo 7

COMPITI DELLA F.I.A.B. – FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA

- fornire supporto tecnico e competenze, tramite la presenza di un proprio rappresentante con competenze nella tematica dei percorsi casa-scuola, al Gruppo di Coordinamento Provinciale;

Articolo 8

COSTITUZIONE DEL GRUPPO DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Il Gruppo di Coordinamento Provinciale è formato da un referente per ognuno dei seguenti soggetti: Provincia di Teramo, AUSL, Ufficio Scolastico Regionale, TUA Spa, Associazione FIAB (in qualità di esperto), due tecnici comunali nominati dall'Assemblea dei Sindaci della Provincia di Teramo.

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 Teramo a cui competono le convocazioni.

Articolo 9

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 AUSL, 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 attuatori.

Articolo 10

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 (PUM, Piano delle piste ciclabili, etc.) e di risanamento ambientale;
- 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 intorni 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 11

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 (mobility manager);
- sviluppare progetti di percorsi casa-scuola sicuri che prevedano il coinvolgimento di soggetti istituzionali e non, in primis dell'AUSL 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.

Articolo 12

DURATA DEL PROTOCOLLO D'INTESA.

Il presente accordo ha durata triennale ed è rinnovabile in forma espressa. Le Parti possono concordare integrazioni e/o modifiche al presente Protocollo, considerate necessarie per migliorare il perseguimento degli obiettivi del Protocollo stesso, nonché lo svolgimento dei propri compiti istituzionali.

Articolo 13

VERIFICHE

I soggetti firmatari si impegnano ad operare annualmente una verifica dell'attuazione del presente Protocollo e a promuovere il superamento degli ostacoli che si frappongono alla sua applicazione.

Data 19 APRILE 2016

Firmato

PROVINCIA DI TERAMO
(Il Presidente Domenico Di Sabatino)

AUSL 4 TERAMO

UFFICIO SCOLASTICO REGIONALE PER L'ABRUZZO
AMBITO PROVINCIALE TERRITORIALE TERAMO

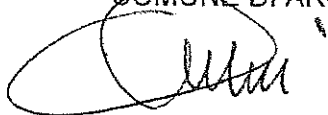
PRESIDENTE T.U.A. S.p.A.

F.I.A.B. – Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus

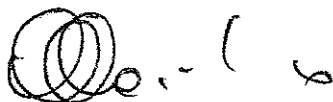
COMUNE DI ALBA ADRIATICA



COMUNE DI ARSITA



COMUNE DI BELLANTE



COMUNE DI BISENTI



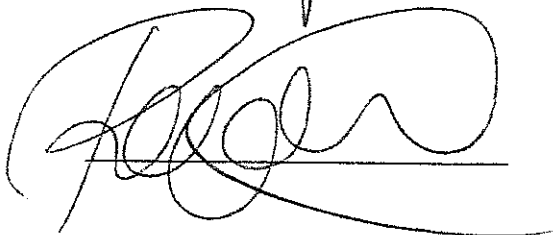
COMUNE DI CAMPLI



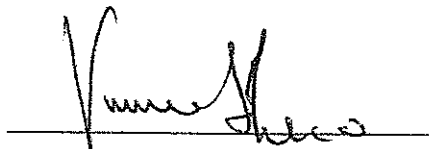
COMUNE DI CANZANO



COMUNE DI CASTEL CASTAGNA



COMUNE DI CASTELLALTO



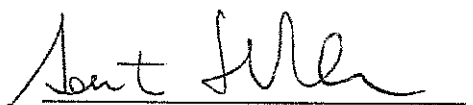
COMUNE DI CASTELLI



COMUNE DI CELLINO ATTANASIO



COMUNE DI CERMIGNANO



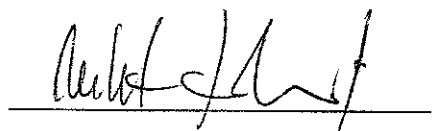
COMUNE DI CIVITELLA DEL TRONTO



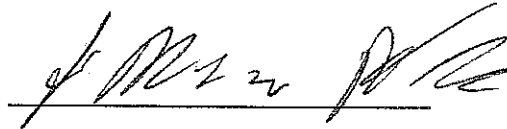
COMUNE DI CONTROGUERRA



COMUNE DI CORROPOLI



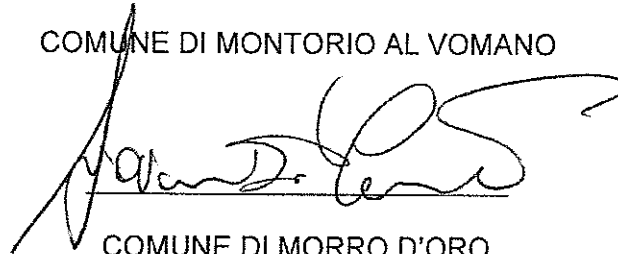
COMUNE DI ISOLA del G. SASSO



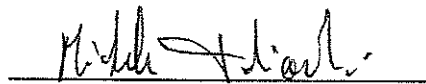
COMUNE DI MARTINSICURO



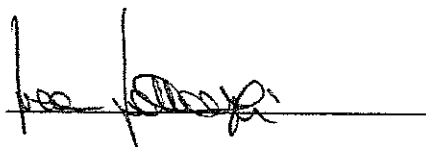
COMUNE DI MONTORIO AL VOMANO



COMUNE DI MORRO D'ORO



COMUNE DI MOSCIANO SANT'ANGELO



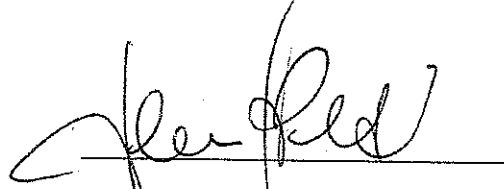
COMUNE DI NERETO



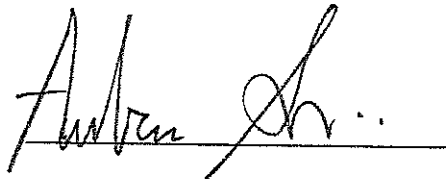
COMUNE DI PINETO



COMUNE DI ROSETO degli ABRUZZI



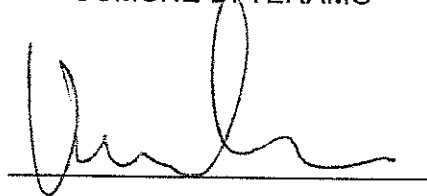
COMUNE DI SANT'OMERO



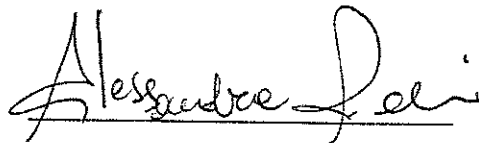
COMUNE DI SILVI




COMUNE DI TERAMO



COMUNE DI TORTORETO



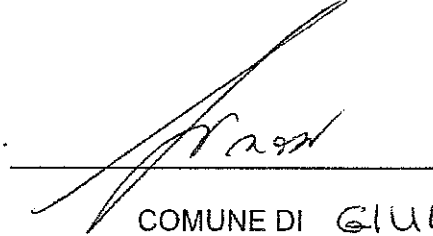
COMUNE DI ATRI



COMUNE DI BASCIANO



COMUNE DI CORTINO



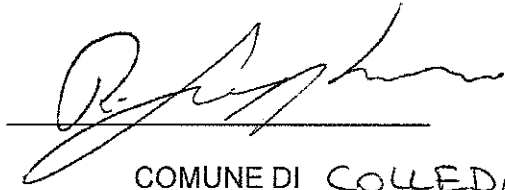
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Rossi', written over a horizontal line.

COMUNE DI GIULIANOVA



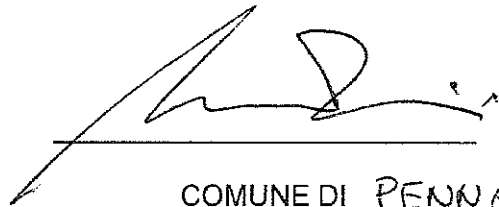
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Rossi', written over a horizontal line.

COMUNE DI ROCCA S. MARIA



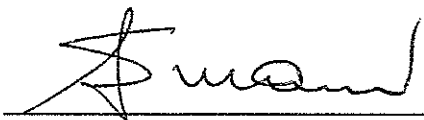
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Rossi', written over a horizontal line.

COMUNE DI COLLEDARA



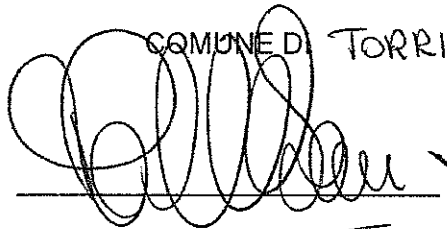
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Rossi', written over a horizontal line.

COMUNE DI PENNA S. ANDREA



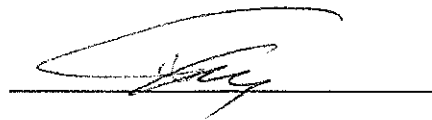
A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Rossi', written over a horizontal line.

COMUNE DI TORRICELLA SICURA



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Rossi', written over a horizontal line.

COMUNE DI TOSSICIA



A handwritten signature in black ink, appearing to be 'P. Rossi', written over a horizontal line.

COMUNE DI ANCARANO

Antonio Pucchi

COMUNE DI TORANO NUOVO

Alfredo Pucchi

COMUNE DI

COMUNE DI

COMUNE DI

COMUNE DI

COMUNE DI

COMUNE DI

COMUNE DI

COMUNE DI

COMUNE DI

COMUNE DI

COMUNE DI
