



Gli allievi vengono abituati a usare correttamente i passaggi pedonali (foto U. Elzi)

L'educazione stradale nelle scuole elementari

a cura di Mario Barzaghini Ugo Jametti e Silvio Lafranchi

Tappe e traguardi

La missione della scuola non può unicamente consistere, come sappiamo, nel dare all'allievo una quantità più o meno grande di conoscenze, ma deve concorrere a inserire armoniosamente e attivamente il giovane nella società. Aiutare i fanciulli a difendere se stessi nel traffico significa essere coerenti con questo principio: è un dovere sociale e umano cui la scuola non può sottrarsi, perché i suoi sforzi di formazione dell'uomo di domani possono essere frustrati in ogni momento lungo le congestionate strade d'oggi, ormai mutatesi in una sorta di giungla nella quale i più deboli sono in costante pericolo. Essi possono sopravvivere e uscirne indenni soltanto se, nell'ineguale lotta tra l'uomo e la macchina, si comportano con prudenza, imparando a muoversi con agio anche dove il disprezzo del più elementare senso di rispetto della sicurezza altrui provoca quotidianamente dolori, lutti, danni materiali e morali.

Drammatiche premesse

Non è retorica né enfasi né patetismo, tutto questo. Basterà ricordare, per convincersene, che il numero delle persone fi-

no ai 14 anni rimaste vittime della circolazione è aumentato in Svizzera, nel decennio che va dal 1960 al 1970, del 42%, raggiungendo quota 4.624 (corrispondente al 13% del totale degli infortuni del traffico). Ne deriva che ogni anno, nella Confederazione, circa 160 fanciulli vengono stroncati sulle strade, e che altre migliaia di bambini rimangono feriti più o meno gravemente, riportando talvolta lesioni irreversibili che ne compromettono già in partenza l'avvenire.

E' appunto partendo da queste drammatiche premesse che il Consiglio di Stato aveva deciso di dare inizio, con l'anno scolastico 1969-70, a un esperimento d'educazione stradale nelle scuole sopraccenerine del primo ciclo, affidandone la realizzazione a uno speciale gruppo di lavoro formato di rappresentanti dei Dipartimenti di polizia e della pubblica educazione, delle associazioni degli automobilisti, del Corpo della polizia cantonale e delle polizie comunali. L'esperienza, limitata ai 3.500 allievi che frequentavano le classi in questione, dette positivi risultati, poiché all'impegno degli organizzatori corrispose, in linea generale, quello dei docenti, debitamente

informati e istruiti nel corso di particolari giornate di studio. La massa dei maestri capi cioè che non si era affatto voluto scaricare sulle spalle della scuola un nuovo fardello, bensì invitarla a collaborare a una tipica opera comunitaria, aperta a tutti coloro — genitori in prima fila — che non si rassegnano a giudicare i morti e i feriti del traffico una fatale realtà senza rimedio, legata indissolubilmente al progresso.

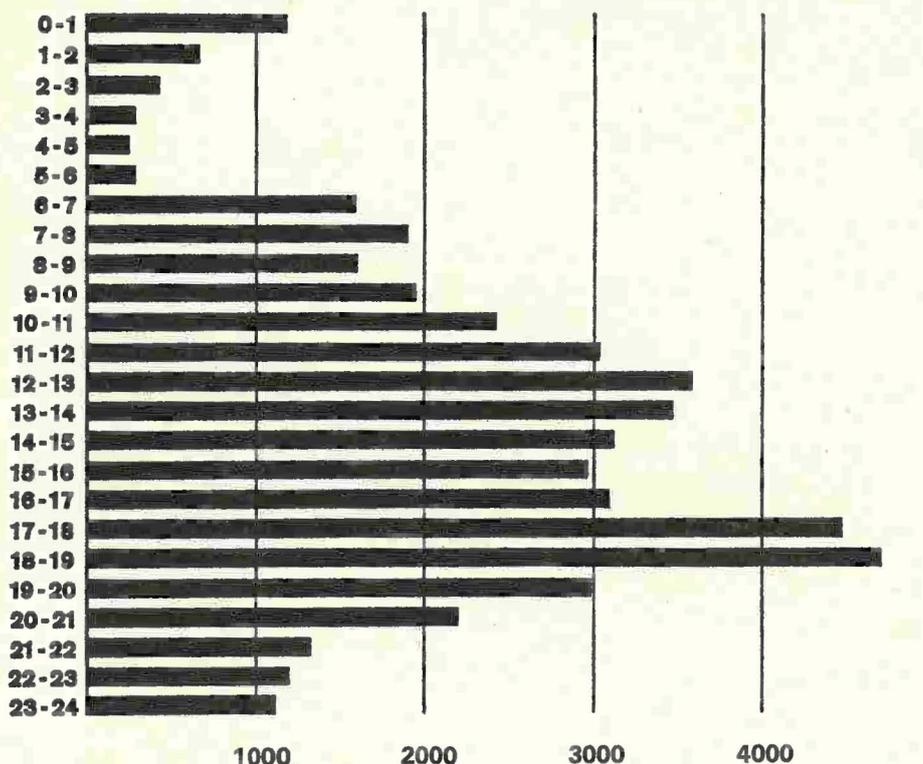
Sviluppo graduale dell'azione educativa

Quest'esito complessivamente favorevole indusse la competente autorità cantonale, nei successivi anni scolastici, a estendere

L'educazione stradale si propone di formare il carattere degli allievi in modo che essi diventino utenti della strada coscienti della loro responsabilità verso la propria vita e la propria salute, e verso quella del prossimo.

(da una dichiarazione dei periti del Consiglio d'Europa).

Frequenza degli infortuni nelle diverse ore del giorno



via via l'azione ai rimanenti circondari, fino a coinvolgere nella campagna educativa gli scolari di I., di II. e di III. dell'intero Cantone, e quelli di IV. del Sopraceneri. Nel corrente anno scolastico le lezioni teoriche dei docenti e quelle pratiche degli agenti di polizia vengono impartite a tutti gli scolari delle prime quattro classi, cui si aggiungono, nei circondari sopracenerini, anche quelli della V. classe.

Come si può constatare, si è quindi preferito procedere per gradi, convinti che in un campo nuovo come questo, se si vuole operare in modo veramente efficace, convenga verificare e perfezionare volta per volta la metodologia e il materiale didattico, fino a trovare quell'«optimum» che permetterà, cessato l'introduttivo periodo sperimentale, di dare all'educazione stra-

dale la veste e la qualità di una vera e propria materia obbligatoria d'insegnamento. La recente pubblicazione, a cura della Conferenza svizzera per la sicurezza del traffico, di un «abbreviato della circolazione» e di un opuscolo esplicativo per i docenti, consentirà in un prossimo futuro di raggiungere più agevolmente quest'obiettivo.

Si tratta in realtà di volumetti preparati da un gruppo di esperti con il preciso intento di fornire alla scuola svizzera gli strumenti più adatti a stimolare negli allievi, mediante la conoscenza delle fondamentali norme della circolazione, il senso e l'istinto di conservazione, rendendoli capaci di riconoscere il pericolo e di fronteggiarlo. Pure in sede federale, infatti, ci si è resi conto che la prevenzione degli incidenti del traffico è diventata un problema di portata nazionale che non può essere affrontato unicamente dal legislatore, dalla polizia, dai costruttori di strade, dagli enti che raggruppano gli automobilisti e dagli organi d'informazione. Anche la scuola deve dire la sua, perché il suo attivo intervento non potrà contribuire soltanto a comprimere il tasso di progressione degli incidenti che si producono a danno dei bambini, ma servirà altresì a immettere nel traffico di domani utenti della strada migliori di quelli di ieri e di oggi.

Prospettive favorevoli

Gli specialisti e gli studiosi della fenomenologia della circolazione assicurano infatti, statistiche alla mano, che è del tutto possibile conseguire, a medio e lungo termine, risultati positivi quando ci si rivolge ai fanciulli e agli adolescenti, contraria-

mente a quanto avviene, invece, nei casi in cui al centro delle campagne educative vi è l'adulto. Qui i successi risultano purtroppo tutt'altro che rilevanti, perché gli adulti, in genere, non risultano più in grado di adeguarsi all'esplosione del traffico, e sono inoltre portati a giudicare gli appelli alla disciplina e alla prudenza una fastidiosa limitazione del libero spiegamento della loro sfera personale. L'attenzione «macchinale» dello scolaro si lascia per converso facilmente conquistare dalla variata e colorata segnaletica stradale: è a queste età, come i docenti ben sanno, che le impressioni ottiche lasciano tracce profonde. Ciò significa che i bambini, gradualmente istruiti, si avvezzano a distinguere e a rispettare i segnali, e grazie ad essi si abitua a servirsi dei passaggi pedonali, dei cavalcavia e dei sottopassaggi, apprendendo nel contempo che le righe zebraie possono però anche rivelarsi delle trappole mortali.

Un sia pur moderato ottimismo deve quindi presiedere all'opera educativa che, in materia di circolazione, si va dispiegando

E' fra i 6 e 7 anni che i bambini sono maggiormente esposti ai pericoli del traffico. Un incidente su tre, quando si tratta di infortuni in cui sono coinvolti bambini, accade inoltre sulle strade che conducono alle sedi scolastiche. In Svizzera, nei giorni di scuola, il numero dei bambini infortunati in età scolastica è per di più tre volte superiore a quello che si riscontra nei giorni di vacanza.

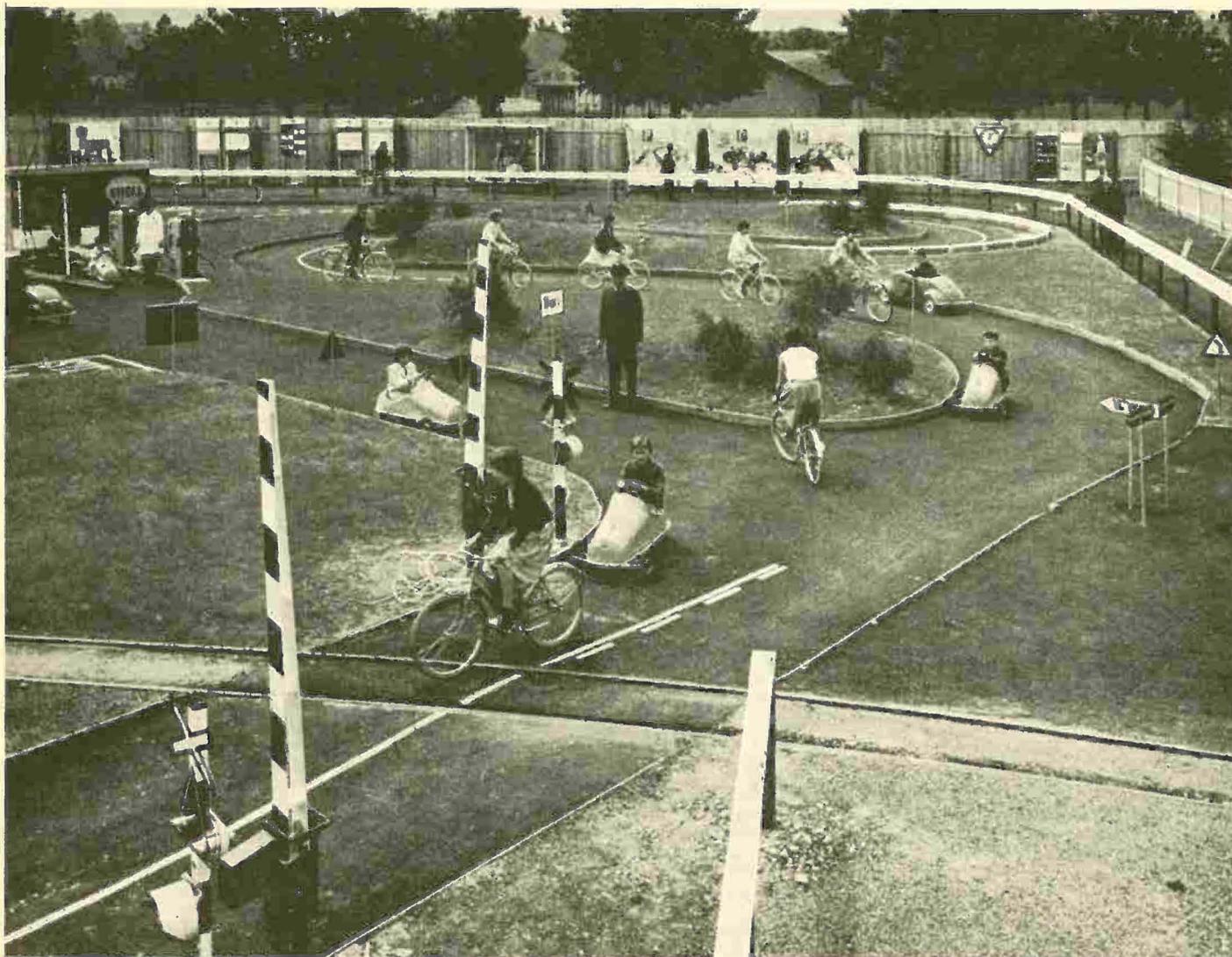
(cfr. «Touring» del 31.8.1972).

nella scuola ticinese. Le statistiche dell'ultimo triennio, relative al numero dei fanciulli morti sulle strade ticinesi, sembrerebbero incoraggiare questo sentimento, visto che le sciagure letali si sono per fortuna ridotte in modo notevole. Sarebbe però senza dubbio illusorio, oltre che semplicistico ed erroneo, pensare che spetti all'azione in corso il merito d'aver arrestato la veramente agghiacciante spirale delle disgrazie irrimediabili. Questa costatazione realistica non ci impedisce però di affermare che il nostro impegno in questo specifico campo non sarà stato inutile se saremo pervenuti a evitare anche un solo incidente dovuto a imprudenza e a inosservanza delle principali norme della circolazione.

Se poi la fatalità e la colpevolezza altrui dovessero ugualmente annullare gli sforzi della scuola, rimarrà pur sempre nei docenti la coscienza di aver fatto tutto quanto era umanamente possibile per evitare lacrime e sangue. Ne sanno qualcosa quegli insegnanti che ancora oggi rivivono commossi la tragedia di un loro piccolo allievo travolto da un'automobile omicida, ma che tuttavia si consolano pensando che non una minima colpa ricade sulla scuola né sulla giovanissima vittima.

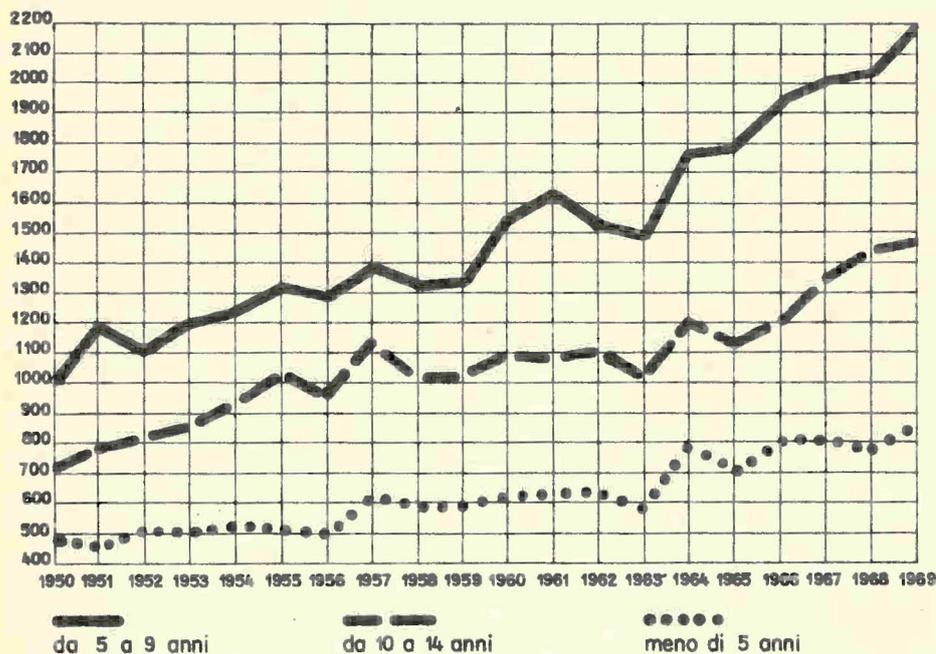
Incidenti della circolazione nel Ticino

	1970	1971	ai 31.12.1972 (dati provv.)
incidenti	8252	8519	9107
feriti	1782	1758	1930
morti	98	90	82
fanciulli da 6 a 14 anni morti	9	3	2



Le esercitazioni fatte nei cosiddetti «giardini della circolazione» si rivelano utilissime.

Fanciulli vittime d'infortuni in Svizzera (feriti e morti) 1950-1969



L'azione educativa

Il Consiglio di Stato, su proposta dei Dipartimenti di polizia e della pubblica educazione, il 24 ottobre 1969, decideva di «promuovere una campagna scoiastica di educazione stradale per gli allievi del I. ciclo delle scuole elementari del Cantone Ticino». La Commissione cantonale di educazione stradale (CCES), alla quale il Governo aveva delegato mansioni operative e direttive, s'incaricava così di organizzare incontri con i docenti e di preparare il materiale da mettere a disposizione degli insegnanti e degli allievi.

Venivano programmate riunioni a livello circondariale dapprima a Biasca, a Bellinzona, a Locarno e in seguito nei centri del Sottoceneri. I servizi d'informazione, stampa, radio, televisione e le associazioni automobilistiche già fin dall'inizio hanno fornito una collaborazione quanto mai pro-

ficua e positiva. Gli insegnanti, ai quali nel frattempo erano stati dati i programmi per la I., per la II. insieme con tutta una serie di materiale didattico specifico, ebbero così la possibilità, dal marzo 1970 innanzi, di trattare con 3.500 allievi del primo ciclo, a titolo sperimentale, una nuova materia d'insegnamento.

Verso la fine dell'anno le lezioni teoriche furono completate da esercitazioni pratiche all'aperto, sulle strade, dirette dagli

agenti dei corpi di polizia comunali e della gendarmeria cantonale.

L'esperienza, che sul piano formativo-educativo si era dimostrata quanto mai valida e d'attualità, fu poi proseguita negli anni successivi. Vennero pertanto interessati gradatamente gli allievi di III. e IV., chiamando a collaborare nell'azione alcune centinaia di docenti. Con quest'anno si è quasi giunti alla generalizzazione dell'insegnamento di questa nuova materia. Lo specchio seguente lo conferma.

re» innanzitutto, ha cercato di favorire e di intensificare la «campagna educativa stradale», fornendo alle scuole cartelloni (dove sono indicati particolari situazioni di traffico), commentari, libretti da colorare e da leggere, «test», materiale esercitativo pratico. Con l'anno prossimo è intenzione della Commissione di completare la dotazione in materiale didattico con la fornitura di diapositive. In più, qualche centro del Cantone sarà dotato di una pista speciale, con segnaletica, per le esercitazioni pratiche con biciclette, go-kart ecc. Questo in sintesi quanto si è promosso e realizzato in un quadriennio di sperimentazione nel nostro Cantone. A titolo orientativo pubblichiamo il dettaglio del programmi che i docenti sono tenuti a svolgere nelle varie classi.

Nella circolazione stradale il fanciullo si comporta in modo diverso dall'adulto a dipendenza delle sue facoltà psico-biologiche non completamente sviluppate, della sua congenita spontaneità nei movimenti e della ristretta capacità di concentrazione. E' pertanto indispensabile tener calcolo di queste particolari situazioni del fanciullo. Da ciò la necessità di far beneficiare il bambino di un'educazione stradale che sia la più efficace e la più adatta alle differenti fasi del suo sviluppo. E questo è un compito che incombe alla famiglia e alla scuola, chiamata, quest'ultima, a operare e a educare in una società dove la tecnologia, il dinamismo e l'imprudenza troppo sovente sono causa di incidenti mortali.

Circondari	Classe I	Classe II	Classe III	Classe IV	Classe V	Totale
I	464	479	472	419	—	1834
II	438	404	398	394	—	1634
III	444	406	405	378	—	1633
IV	550	534	523	493	—	2100
V	434	461	428	426	—	1749
VI	560	572	530	474	465	2601
VII	462	454	450	401	387	2154
VIII	633	572	607	598	492	2902
IX	395	402	375	353	293	1818
	4380	4284	4188	3936	1637	18425

In totale sono quindi 18.425 gli allievi che nel Canton Ticino seguono i corsi di educazione stradale nelle scuole elementari. Con l'anno prossimo l'azione interesserà

tutte le SE del Cantone. La Commissione, consapevole ogni giorno più che la scuola, in stretta collaborazione con le famiglie, ha il compito di istruire, sì, ma di «educa-

Metodologia e inventiva

Il lettore potrà prendere conoscenza, in queste stesse pagine, del programma sperimentale previsto per i 5 anni della scuola elementare. Ma, come per ogni altra materia, è necessario considerare in quale modo e, soprattutto, con quale spirito i maestri sono riusciti a sviluppare nei suoi diversi aspetti questo insegnamento. Innanzitutto è certo che ogni docente — e ne fanno fede le riflessioni contenute in ogni relazione finale — si è reso conto che il problema dell'educazione stradale, anche a livello scolastico, si pone come necessità assoluta e per tutte le considerazioni espresse in questo periodico. Ognuno sa che l'azione della scuola si svolge praticamente su due fronti: quello immediato, in quanto riguarda gli allievi quali utenti della strada, pedoni e ciclisti d'oggi; quello con proiezione nel futuro, tendente all'educazione di scolari che, cresciuti alla scuola della consapevolezza dei pericoli, dei diritti e dei doveri, saranno domani anche ciclomotoristi, motociclisti e automobilisti attenti e responsabili. Non è sufficiente quindi l'introduzione, nel programma scolastico, di una nuova materia a sé stante, ma si tratta, per cogliere i risultati sperati, di far sì che quest'insegna-

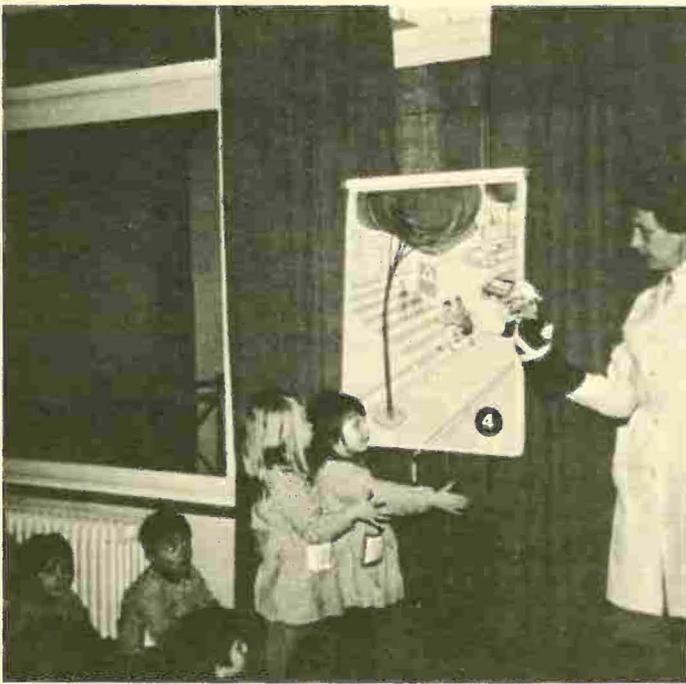
mento, sostenuto anche da una costante opera familiare, trovi il posto adeguato nell'insieme del processo educativo degli allievi.

Accanto alla semplice attuazione pratica del programma, basata sullo studio e sul commento graduale, sistematico, dei car-

telloni del TCS indicanti le diverse situazioni in cui devono spostarsi pedoni, ciclisti e automobilisti o sull'impiego di semplici libri o quaderni illustrati forniti ai docenti, sono fiorite molte interessanti iniziative personali che sono risultate particolarmente atte a favorire l'assimilazione

Gli agenti di polizia collaborano attivamente con i docenti. (Foto Marco Martignoni, Giubiasco)





I docenti rendono attivo l'insegnamento con adeguati mezzi didattici.

(Foto Lidia Haupt, Giubiasco)

delle regole principali della circolazione. Ecco che in certe case materne abbiamo ammirato alcune maestre che ottenevano l'attenzione e la partecipazione completa dei bambini davanti al teatrino nel quale, al posto della marionetta, c'era un riuscitissimo pupazzo-vigile che si rivolgeva loro con linguaggio particolarmente adatto ed efficace. In molte prime classi, l'apprendimento del leggere e dello scrivere si è basato ottimamente su centri d'interesse ricavati da particolari situazioni della strada, riprodotte con automobiline oppure con materiale vivo portato dagli stessi allievi o rievocate con disegni alla tavola nera, con cartelloni o riproduzioni al mollettone mediante materiale specifico. In altri casi i docenti sono ricorsi alle fotografie dei propri allievi, ritratti all'aperto, di fronte alle difficoltà reali della circolazione, del camminare sulle strade e dell'attraversarle. Diapositive di vario genere, plastici ottenuti nella cassa della

sabbia e che rappresentano i crocicchi del villaggio o del quartiere, il percorso casa-scuola meno pericoloso perché più sorvegliato, segnali stradali in miniatura, film avuti in prestito o addirittura girati dagli stessi docenti, sono serviti a diverse decine di maestri in modo proficuo e originale. Anche «test» di vario genere e con punteggi relativi, secondo l'età degli allievi ai quali erano destinati, sono giovati ad accertare il grado di assimilazione delle nozioni impartite nelle ultime classi.

Il piccolo e indifeso ciclista, quale risulta essere l'allievo che già ai primi anni di scuola si reca alle lezioni in bicicletta e nei momenti più inadatti, in mezzo a un traffico intricato e pericoloso, è — o sarà — istruito ed educato al rispetto delle leggi della circolazione in parchi appositamente costruiti, così importanti che sarà necessario crearne in ogni complesso scolastico.

Come già avvenuto in qualche centro del

Cantone, a conclusione anche di un intenso e prolungato lavoro di collaborazione fra scuola, agenti delle polizie comunali e della gendarmeria cantonale, gli allievi che lasceranno la scuola elementare subiranno, pensiamo con impegno ed entusiasmo, una prova teorico-pratica per dimostrarsi, oltre che pedoni attenti, ciclisti sicuri ed educati.

COMMISSIONE CANTONALE PER L'EDUCAZIONE STRADALE

Mario Barzaghini, presidente
Sergio Caratti
Giovanni Borioli
Erminio Bottinelli
Sergio Guindani
Ugo Jametti
Silvio Lafranchi
† Fabio Nizzola
Egidio Pestoni

(Foto Udo Elzi, Bellinzona)



Programma di educazione stradale

I CICLO

Classe: I

1. LA CIRCOLAZIONE STRADALE

- 1.1. **Le strade**
 - a) funzione
 - b) una volta
 - c) oggi
- 1.2. **Gli utenti della strada**
 - a) i veicoli
 - b) i pedoni
- 1.3. **I pericoli per gli utenti della strada**
 - a) l'inosservanza delle leggi della circolazione
 - b) la velocità dei veicoli
 - c) la potenza d'urto
- 1.4. **Mezzi per lottare contro i pericoli della circolazione**
 - a) rispetto della legge
 - b) comportamento del pedone sulla strada

2. IL PEDONE E LA STRADA

Cartelloni 1-2-3-4-7

- 2.1. **Come circola il pedone sulla strada**
 - a) strada con marciapiede
 - b) strada senza marciapiede
 - c) circolazione a sinistra (eccezioni)
 - d) circolazione notturna
 - e) circolazione in fila indiana
- 2.2. **Che cosa non si deve fare sulla strada**
 - a) circolare in gruppo
 - b) rincorrersi
 - c) giocare al pallone
 - d) sostare in vicinanza di svolte
 - e) leggere mentre si cammina

3. COME SI ATTRAVERSA LA STRADA

Cartellone 4

Segnalare **sempre** con il braccio la propria intenzione di attraversamento

- a) sui passaggi pedonali senza segnale luminoso (**zebrato**)

**FERMarsi - GUARDARE A SINISTRA
POI A DESTRA - DI NUOVO A SINISTRA
ATTRAVERSARE**

- b) sui passaggi pedonali con segnale luminoso
- c) dove non esiste il passaggio pedonale

4. IL MONOPATTINO

- 4.1. **Non è un veicolo**
 - a) non necessita per circolare con il monopattino un permesso, la targa, il fanale.
- 4.2. **Non può essere usato per recarsi a scuola**
- 4.3. **Non trova posto sulla strada**

**BISOGNA EVITARE DI GIOCARE, SLITTARE,
PATTINARE, SCIARE SULLA STRADA**

Classe: II

1. QUANDO IL PEDONE NON DEVE ATTRAVERSARE LA STRADA

Cartellone 5

- a) se la visibilità non è completa
- b) se il veicolo che circola sulla strada è troppo vicino al pedone
- c) se una colonna di autoveicoli è stazionata ai margini della strada
- d) se sussiste segnale **rosso luminoso (divieto)** o segnale **giallo luminoso (attesa)**

2. COME SI ATTRAVERSA A UN INCROCIO

Cartellone 6

- a) segnalando **sempre** con il braccio la propria intenzione di attraversamento
- b) osservando che il segnale luminoso indichi **verde (via libera)**
- c) seguendo la direzione indicata dalla **freccia verde luminosa**
- d) per la via più breve.

3. SEGNALI STRADALI

- 3.1. **Segnali di pericolo**
 - a) n.o 113 lavori
 - b) n.o 114 incrocio
 - c) n.o 121 tram
 - d) n.o 122 pedoni
 - e) n.o 123 bambini
 - f) n.o 126 segnale luminoso ROSSO - GIALLO - VERDE
 - g) n.o 129 altri pericoli
 - h) n.o 119 barriere
 - i) n.o 120 passaggio a livello senza barriere
- 3.2. **Segnali di prescrizione**
 - a) n.o 235 strada pedonale
- 3.3. **Segnali di indicazione**
 - a) n.o 312 passaggio pedonale
 - b) n.o 313 sottopassaggio o cavalcavia
- 3.4. **Nuove demarcazioni**
 - a) n.o 411 passaggio pedonale.

II CICLO

Classe: III

Cap. I

LA BICICLETTA

1. **Storia della bicicletta**
 - a) una volta
 - b) oggi
2. **Componenti della bicicletta**
 - a) il telaio
 - b) il manubrio
 - c) le ruote
 - d) la sella

- e) i pedali
- f) i freni
- g) le camere d'aria
- h) i copertoni
- i) la marcia
- l) la catena

3. Richiami luminosi e sonori della bicicletta

- a) il fanalino anteriore
- b) il fanalino posteriore
- c) la lente riflettente posteriore (catarinfrangente)
- d) il campanello
- e) la targa

4. Accessori della bicicletta

- a) il dispositivo luminoso ai pedali (catarinfrangente)
- b) il porta-pacchi
- c) il contatore o indicatore di velocità
- d) lo specchio retrovisore
- e) il proteggi catena
- f) il rimorchio

Cap. II

IL CICLISTA E LA STRADA

1. **La circolazione in bicicletta** (cartelloni 8-9-10)
 - a) ai lati della strada
 - b) a destra
 - c) sulla pista riservata ai ciclisti
 - d) in colonna
2. **Il sorpasso e la svolta** (cartelloni 11-12-13)
 - a) a sinistra
 - b) a destra
 - c) il divieto di sorpasso

PRESELEZIONE - SPOSTAMENTO A SINISTRA

- a) indicare l'intenzione con il braccio sinistro
- b) guardare all'indietro
- c) mettersi in stato di preselezione
- d) dare la priorità ai veicoli che vengono dal senso inverso
- e) svoltare a sinistra

PRESELEZIONE = SICUREZZA

3. **La circolazione in colonne parallele** (cartellone 14)
4. **Il sorpasso delle tranvie** (cartellone 15)
5. **La circolazione agli incroci** (cartelloni 16-17-19-20)
 - a) precedenza per i veicoli che vengono dalla destra
 - b) precedenza per i veicoli che circolano sulla strada principale
 - c) segnaletica (segnali ni. 116 - 307 - 308).
6. **La fermata obbligatoria (Stop)** (cartellone 18)

IL CICLISTA NON DEVE CIRCOLARE

- a) a sinistra
- b) sui marciapiedi
- c) affiancato ad altro ciclista (eccezioni)
- d) in gruppo
- e) aggrappato a un autoveicolo
- f) posteriormente e immediatamente vicino a un autoveicolo
- g) senza tenere il manubrio
- h) con bicicletta sprovvista di patente, di segnalazione luminosa, acustica, di freni

IL SORPASSO E' PROIBITO

- a) quando il ciclista deve spostarsi sulla corsia di sinistra
- b) se la visibilità è ridotta
- c) agli incroci senza visibilità
- d) ai passaggi a livello non sorvegliati
- e) davanti ai passaggi pedonali
- f) se il conducente del veicolo che precede ha espresso l'intenzione di svoltare a sinistra.

Cap. III

IL CICLISTA E I SEGNALI STRADALI

(da Iniziare in III cl. e da completare in IV cl.)

1. Segnali di pericolo

(di forma triangolare)

- | | |
|-------------|--|
| n.o 101-102 | curva a destra/a sinistra |
| n.o 103-104 | doppia curva |
| n.o 105 | strada sdruciolevole |
| n.o 106 | cunetta |
| n.o 110 | discesa pericolosa |
| n.o 113 | lavori |
| n.o 114-115 | incroci |
| n.o 116 | precedenza |
| n.o 119 | barriere |
| n.o 120 | passaggio a livello senza barriere |
| n.o 121 | tram |
| n.o 112 | pedoni |
| n.o 123 | bambini |
| n.o 125 | circolazione in senso inverso |
| n.o 126 | segnale luminoso |
| n.o 127 | velivoli |
| n.o 128 | venti laterali |
| n.o 129 | altri pericoli |
| n.o 130-131 | luci lampeggianti al passaggio a livello |
| n.o 132-133 | croce di St. Andrea ai passaggi a livello con uno o più binari |
| n.o 135 | indicatori di distanze. |

2. Segnali di prescrizione

(di forma circolare)

- | | |
|---------|--|
| n.o 201 | divieto generale di circolazione |
| n.o 202 | divieto di accesso |
| n.o 209 | divieto di circolazione per i ciclisti |

- | | |
|-------------|--|
| n.o 217 | stop |
| n.o 218 | direzione obbligatoria ostacolo da scansare a destra |
| n.o 219 | stop |
| n.o 220 | direzione obbligatoria svolta a destra/a sinistra |
| n.o 221-222 | divieto di svolta a destra/a sinistra |
| n.o 223-224 | divieto di svolta a destra/a sinistra |
| n.o 227 | divieto d'incrociare |
| n.o 228 | divieto d'inversione |
| n.o 234 | ciclopista |
| n.o 235 | strada pedonale. |

3. Segnali d'indicazione

(di forma quadrangolare)

- | | |
|-------------|---|
| n.o 301 | autostrada |
| n.o 303 | semi-autostrada |
| n.o 307 | strada principale |
| n.o 308 | fine strada principale |
| n.o 310 | precedenza rispetto al traffico inverso |
| n.o 312 | passaggio pedonale |
| n.o 313 | sottopassaggio o cavalcavia |
| n.o 314 | senso unico |
| n.o 315 | strada senza uscita |
| n.o 331-332 | indicatore di località |
| n.o 333-334 | inizio e fine di località |
| n.o 335-336 | indicatore di direzione |
| n.o 381 | direzione della strada principale. |

Osservazione

Il capitolo III contempla un numero considerevole di segnali. Spetta al docente scegliere e presentare quelli che a suo giudizio meglio si addicono alle necessità e all'interesse degli allievi.

Sarà impegno dell'insegnante di IV SE, completare poi lo studio sui segnali.

Classe: IV

(vedi osservazioni al capitolo III della classe III)

Cap. I

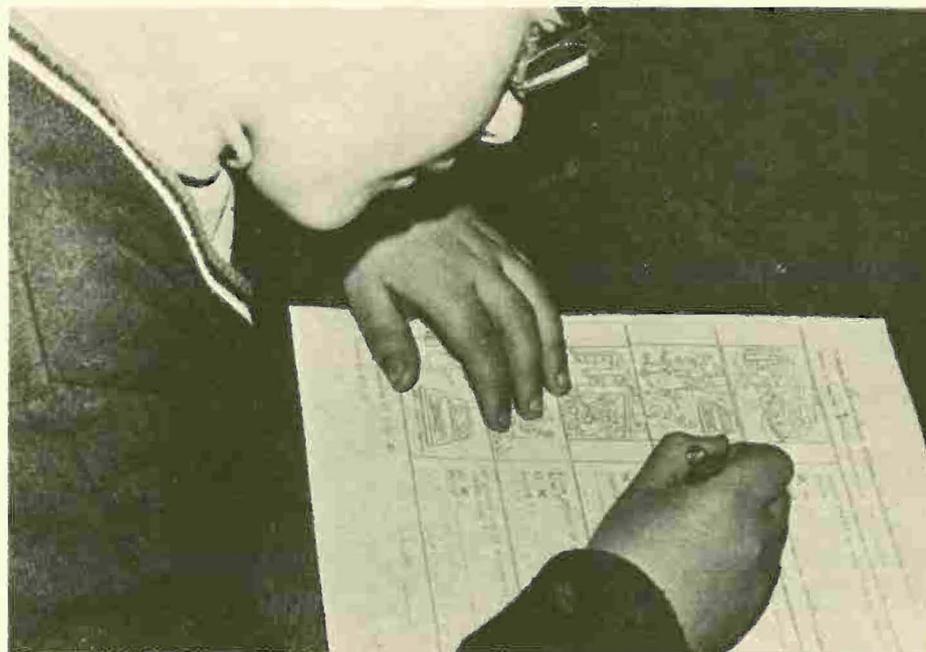
IL CICLISTA E LA STRADA

cart. n.1 21-22-23-24

1. Le segnalazioni luminose agli incroci

- 1.1. Le segnalazioni semaforiche doppie
- 1.2. La «freccia verde»

Un allievo alle prese con una scheda di lavoro. (Foto Carlo Tralamazza, Giubiasco)



1.3. La luce «gialla a intermittenza».

2. Il ciclista deve:

- 2.1. Prestare costantemente attenzione
- 2.2. Padroneggiare il velovipede
- 2.3. Adeguare la velocità alle situazioni di traffico e allo stato della strada.

3. L'inversione del senso di marcia

Cap. II

LA CIRCOLAZIONE STRADALE E GLI INCIDENTI

1 Incidenti con danni materiali

Il ciclista deve:

- 1.1. fermarsi immediatamente
- 1.2. presentare le proprie scuse al danneggiato
- 1.3. procurare all'interlocutore il proprio indirizzo e richiedere da quello il suo
- 1.4. non notificare l'incidente alla polizia.

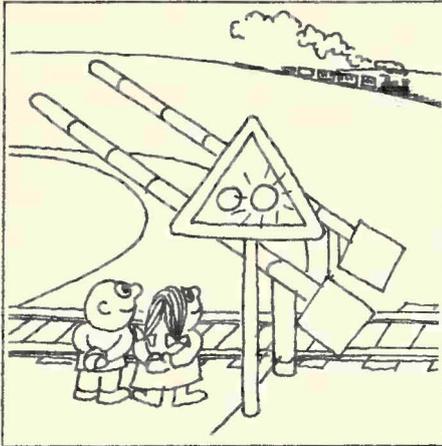
2. Incidenti con ferite alle persone

In questo caso il ciclista deve:

- 2.1. avvisare o chiedere di avvisare la polizia
- 2.2. in attesa di questa, fermarsi sul posto e nel limite delle possibilità favorire la circolazione normale
- 2.3. non spostare il veicolo, salvo che ostacoli la circolazione; in quest'ultimo caso contrassegnare con segni ben visibili la posizione del veicolo
- 2.4. portare soccorso ai feriti
- 2.5. rispondere con franchezza senza nulla tacere alle domande della polizia
- 2.6. pulire il campo stradale dai vetri e da altri oggetti che potrebbero disturbare la circolazione
- 2.7. interessarsi dei feriti anche successivamente; se possibile, visitarli
- 2.8. far allestire un preventivo di spesa per la riparazione del proprio veicolo e trasmetterlo alla società di assicurazione della parte lesa.

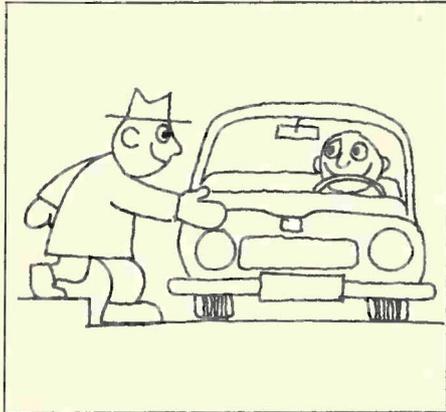
Classe: V

Riepilogo del programma delle prime quattro classi sulla scorta dell'apposito fascicolo per gli allievi, messo a disposizione dalla CCES.

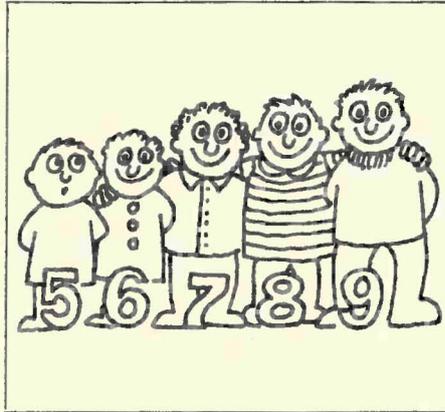


11

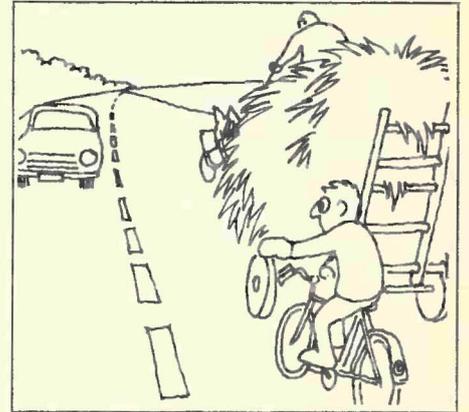
IL TRENO S'AVVICINA: I PEDONI POSSONO ANCORA ATTRAVERSARE I BINARI ?
SI / NO PERCHÈ ?



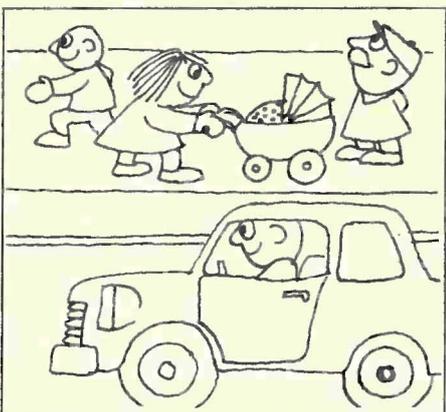
5 Il pedone che ha intenzione di attraversare la strada, si comporta correttamente? SI/NO Perché?



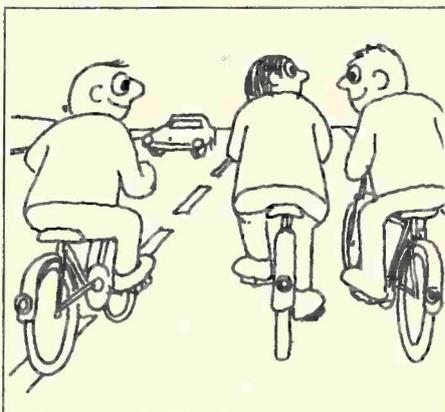
3 A quanti anni possiamo iniziare a circolare in bicicletta e a quali condizioni?



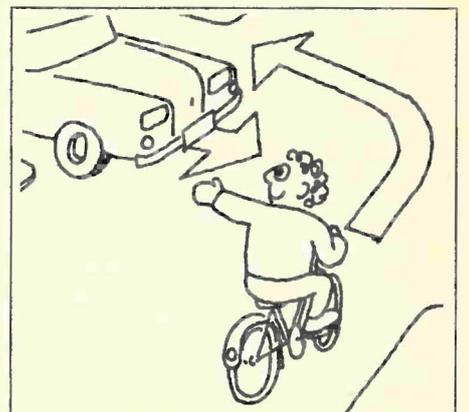
10 Al posto di sorpassare, il ciclista potrebbe farsi trainare dal carro? SI/NO Perché?



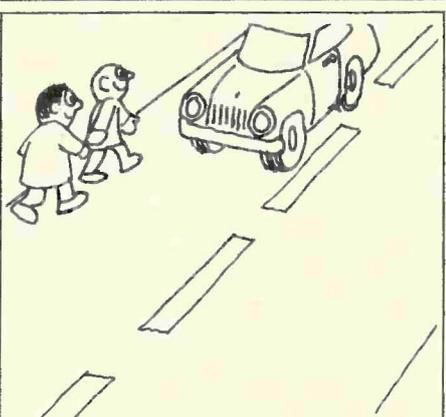
6 Come si chiamano le strade riservate ai pedoni?



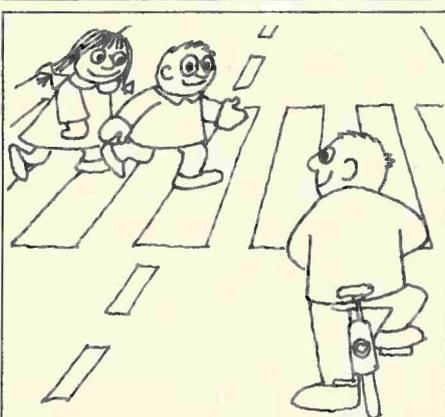
9 I ciclisti possono circolare affiancati? SI/NO Perché?



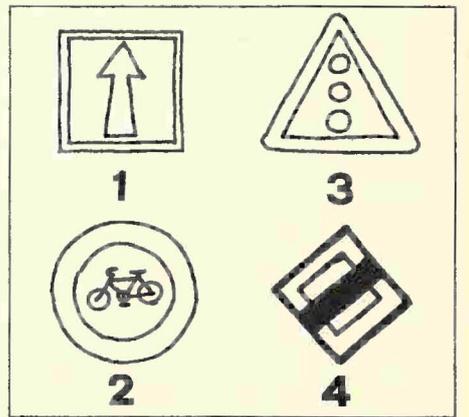
26 A questa intersezione a chi spetta la precedenza? Colora la freccia del veicolo che dovrà passare per primo.



7 Su quale lato di una strada sprovvista di marciapiede bisogna camminare? Perché?



17 In prossimità dei passaggi pedonali che cosa deve fare il ciclista?



20 Che cosa indicano?

1	3
2	4