

sicuri in città

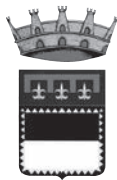
**la promozione dei pedibus nella prospettiva dell'educazione
alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile.
Il ruolo della scuola nel dialogo fra istituzioni, settori e saperi**

a cura di Valter Baruzzi

Editrice **La Mandragora**



I quaderni di Camina 10



Comune di
Cesena



sicuri in città

**la promozione dei pedibus nella prospettiva
dell'educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile.
Il ruolo della scuola nel dialogo fra istituzioni, settori e saperi**

a cura di Valter Baruzzi

Editrice La Mandragora

Collana diretta da Valter Baruzzi

ISBN 978-88-7586-357-9

© 2012 Editrice La Mandragora s.r.l.

Via Selice, 92 - 40026 Imola (Italy) - Tel. 0542 642747 - Fax 0542 647314

info@editricelamandragora.it - www.editricelamandragora.it

I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica, di riproduzione e di adattamento totale o parziale, con qualsiasi mezzo (compresi microfilm e copie fotostatiche), sono riservati per tutti i paesi.

Foto di copertina: Bambini e bambine di un pedibus in attesa di entrare in classe.

Il logo di copertina è tratto dalla campagna di Camina "Vivi la Via" (2007-2009).

Il quaderno *Sicuri in città* è stato finanziato con risorse provenienti dal Bando Infea 2011 della Regione Emilia-Romagna per Centri di Educazione ambientale e Scuole laboratorio della Regione Emilia-Romagna, al quale il Comune di Cesena ha partecipato con il progetto n° 5 "Pedibus: scuole pilota in rete".

Un ringraziamento va alla Regione Emilia-Romagna e ai Comuni di Cesena, Imola e Maranello.

Un ringraziamento particolare per aver reso possibile la realizzazione del progetto nel Comune di Cesena va all'Associazione Culturale Dante Alighieri insieme al Quartiere Oltresavio e all'insegnante referente per tutte le scuole Angela Riceputi che, partendo dalle sue classi, ha messo in rete a 360 gradi esperienza, entusiasmo e voglia di fare. Si ringraziano, per il loro coinvolgimento, tutte le insegnanti del 2° circolo dei plessi scolastici di Giovanni Pascoli di San Vittore, Marino Moretti di Villarco, Dante Alighieri dell'Oltresavio, di Borello, di San Carlo, delle Scuole per l'infanzia di Borello, di Villarco e di Sergio Marani di San Vittore che sono state le prime a "scommettere" sull'esperienza del pedibus per valorizzare e rendere efficace il lavoro didattico e ad accompagnare tanti bambini e le loro famiglie in questa avventura di cambiamento.

Si ringraziano inoltre i docenti, i dirigenti scolastici, gli operatori comunali e gli amministratori pubblici coinvolti nella realizzazione dei progetti di Imola e Maranello.

Un doveroso riconoscimento, infine, va alla gioia e all'entusiasmo dei bambini protagonisti dei pedibus e a genitori e nonni volontari senza il cui impegno i pedibus non partirebbero.

Nuovi passi verso una educazione alla sostenibilità
di Paolo Tamburini, Giuliana Venturi
Servizio Comunicazione, Educazione alla sostenibilità,
strumenti di partecipazione della Regione Emilia-Romagna 9

La mobilità sostenibile significa anche... pedibus
di Paolo Lucchi, Sindaco di Cesena
e Lia Montalti, Assessore alla Sostenibilità ambientale del Comune di Cesena 11

Le competenze della sicurezza stradale
di Valter Baruzzi, Direttore scientifico Associazione Camina 13

PRIMA PARTE

I percorsi casa-scuola nell'ambito dei piani di mobilità e delle politiche sociali, con particolare riguardo alla promozione dei diritti di bambini e ragazzi

1.1 Per una carta della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale 19

1.2 Strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura 21

I diversi livelli di coinvolgimento dei cittadini 23

La progettazione partecipata 24

Il gioco dei ruoli 26

Scelta dei livelli di comunicazione, per promuovere qualità e condivisione 28

Gli aspetti politici 29

Gli aspetti tecnici 30

Le fasi di un processo di piano 33

La partecipazione in relazione alle fasi del processo 34

A che cosa servono il dialogo e la comunicazione? 35

1.3	Uno sguardo al passato per osservare con più attenzione il presente	37
	Strade di ieri e strade di oggi	40
1.4	Progettazione partecipata dei percorsi sicuri casa-scuola nel territorio regionale: la dimensione sociale delle politiche di mobilità.....	45
	Accessibilità mediante mezzi pubblici di strutture sanitarie e socio-sanitarie per zona...	48
1.5	Da dove cominciare?	53
1.6	Le tappe del progetto.....	55
1.7	L'educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale con bambini e ragazzi. La proposta di Camina	59

SECONDA PARTE

Il ruolo della scuola: gli insegnanti prendono la parola

	L'impegno della scuola.....	65
2.1	Il caso di Cesena	67
2.1.0	Informazioni di contesto.....	67
	A scuola con gli amici a piedi o in bici!	67
	Che cos'è il Pedibus?	67
	La situazione attuale a Cesena.....	68
	Perché il pedibus a Cesena?	71
2.1.1	Percorso di educazione ambientale, alla mobilità sostenibile, alla salute e per accrescere lo spirito di cittadinanza.....	73
2.1.2	Il pedibus a scuola. Chi va a piedi e in bicicletta l'ambiente rispetta! Le discipline intrecciano la mobilità sostenibile.....	77
2.1.2.A	Premessa	77
	Parte il progetto pedibus. A settembre abbiamo ri-cominciato da dove ci eravamo lasciati... ..	78
2.1.2.B	La strada	81
	I bisogni delle persone	88
	Come vieni a scuola? Indagine sulla mobilità scolastica. Intervista ai bambini della II A	89
2.1.2.C	Le regole	91
	Le regole in strada.....	93
	I percorsi dei pedibus.....	94
2.1.2.D	Il mio quartiere. Percorsi da casa a scuola e ritorno	96
2.1.2.E	Il pedibus parte	97
	Inaugurazione del pedibus: 15 marzo 2011 ore 7.55	99

2.1.2.F	Impressioni e commenti: tanti punti di vista	102
	Bambini e bambine	102
	I genitori volontari.....	104
	Il Sindaco e l'Assessore	106
2.1.2.G	L'attività didattica continua	107
	Attività didattiche.....	107
2.1.2.H	I concorsi	110
	Immagini per la Terra®	110
	“A scuola di sicurezza”	112
	Il teatro: lo spettacolo “L'autista mannaro”	113
2.1.2.I	Un po' di immagini primaverili.....	116
2.1.2.L	La festa: premiazione del piedibus. Venerdì 10 giugno: ultimo giorno di scuola.....	117
2.1.2.M	In città si parla del piedibus.....	120
2.2	Il caso di Imola	125
2.2.0	Informazioni di contesto.....	125
	Il progetto integrato della ciclabilità urbana del Comune di Imola.....	125
2.2.1	L'esperienza del “Sante Zennaro”	126
2.2.2	A piedi? No in piedi bus! Un tentativo di mobilità sostenibile tra le discipline.	128
	Premessa.....	128
	Obiettivi.....	128
	Esempi di attività didattiche.....	129
2.3	Il caso di Maranello. La strada. L'esperienza della Scuola dell'infanzia.....	139
	Progetto didattico: la strada.....	139
	Premessa	139
	Finalità	140
	Obiettivi.....	140
	Ipotesi di lavoro.....	141
	Risultati attesi	142
	Verifica degli apprendimenti e valutazione del percorso didattico	142
	Documentazione delle esperienze.....	144
	Bibliografia minima	155
	Sitografia	155

Nuovi passi verso una educazione alla sostenibilità

Paolo Tamburini, Giuliana Venturi
Servizio Comunicazione, Educazione alla sostenibilità,
strumenti di partecipazione della Regione Emilia-Romagna

Con la L.R. n. 27/2009 la Regione Emilia-Romagna ha elaborato la propria strategia di 'educazione alla sostenibilità', in coerenza con le carte ONU e Unesco del Decennio 2005-2014.

Tra gli obiettivi perseguiti dalla Legge:

- definire una nuova organizzazione del Sistema regionale di Informazione ed Educazione alla sostenibilità (INFEAS), ampliando i soggetti che vi prendono parte e precisando l'apporto specifico di ciascuno;
- indicare le nuove funzioni delle strutture educative sul territorio (i Centri di educazione alla sostenibilità) e il ruolo delle reti di scuole per la sostenibilità, prevedendo nuovi criteri per il riconoscimento e promuovendo la razionalizzazione della loro presenza sui territori;
- promuovere ai diversi livelli forme permanenti di coordinamento tra le educazioni alla sostenibilità (all'ambiente, alla salute, alla corretta alimentazione, alla sicurezza stradale e mobilità sostenibile, alla partecipazione, ecc.), in coerenza con i principi del Decennio UNESCO per l'educazione alla sostenibilità.

A questo ultimo obiettivo in particolare si è collegato il progetto regionale '**Progettazione partecipata percorsi sicuri casa-scuola**' avviatosi nel 2010 in collaborazione con i Comuni capoluogo, che rappresenta una delle più interessanti e complesse esperienze di collaborazione intersettoriale ed integrata.

La metodologia e l'approccio attivati con questo progetto sono un esempio di educazione alla sostenibilità così come intesa da ONU e UNESCO: un concreto esempio di come gli strumenti partecipativi possono integrarsi con le politiche di settore rendendole significativamente più efficaci.

Il progetto è stato realizzato unendo le forze e le risorse di diversi enti e soggetti, integrando gli strumenti educativi e partecipativi con i programmi delle amministrazioni. Tra i promotori, il Servizio Comunicazione ed Educazione alla Sostenibilità ha sviluppato le attività di progettazione partecipata attraverso i Centri di Educazione alla sostenibilità, che sul territorio propongono incontri formativi e laboratori, oltre alla gestione delle nuove proposte. Il Servizio Politiche Familiari, In-



fanzia e adolescenza ha assicurato al progetto il supporto scientifico formativo e metodologico dell'associazione Camina, Città amiche dell'infanzia e dell'adolescenza. Il servizio Mobilità Urbana e trasporto locale ha finanziato al 50% la realizzazione delle opere. I comuni aderenti all'iniziativa (Bologna, Modena, Piacenza, Reggio Emilia, Ferrara, Forlì, Cesena, Rimini, Ravenna) hanno cofinanziato i progetti al 50% e organizzato le attività nei rispettivi territori.

Il risultato finale è stato frutto dell'azione coordinata e trasversale di strutture di diverse amministrazioni che, sia a livello regionale, sia a livello locale, hanno integrato le rispettive competenze, finanziato la progettazione partecipata e la realizzazione di interventi infrastrutturali mirati a favorire l'uso della bicicletta e la mobilità pedonale nei percorsi casa-scuola. L'intero processo si è configurato come una ricerca-azione ed una esperienza di apprendimento reciproco.

Con questo progetto è stato sperimentato un modello di iniziativa e di collaborazione che può trovare ulteriori applicazioni e sviluppi da parte degli enti coinvolti. Infatti, a livello regionale, i progetti "educazione all'energia sostenibile", "Ambiente e salute", la campagna "ConsumAbile", sono stati sviluppati con un approccio simile. Analogamente, il Comune di Cesena ha dato un ulteriore impulso a progetti per una mobilità sostenibile attraverso la progettazione partecipata e il coinvolgimento di ragazzi e cittadini.

Il Programma Regionale INFEAS 2011-2013 in corso di realizzazione dedica una specifica area di azione che prevede lo sviluppo di azioni educative integrate e di sistema: educazione all'energia sostenibile e all'uso sostenibile delle risorse, all'ambiente e alla salute, alla biodiversità, alla mobilità sostenibile, alla sana alimentazione, all'impresa sostenibile, alla cittadinanza. In materia di uso sostenibile delle risorse sono in corso di progettazione una serie di iniziative rivolte in specifico alle pubbliche amministrazioni e ai loro sistemi di gestione, mobilità, approvvigionamenti.



La mobilità sostenibile significa anche... pedibus

Paolo Lucchi
Sindaco di Cesena

Lia Montalti
Assessore alla Sostenibilità ambientale del Comune di Cesena

Quando l'Amministrazione comunale di Cesena nel 2009 ha iniziato a lavorare sul progetto pedibus, avevamo come obiettivo quello di cambiare le abitudini di mobilità di bambini e genitori nei percorsi da e verso la scuola.

In questi anni abbiamo visto il pedibus avviarsi e diffondersi pian piano nella nostra città con i primi progetti proposti dagli insegnanti e i primi tentativi di avviare il pedibus fatti da piccoli gruppi di bimbi, genitori e nonni volontari supportati anche dai Quartieri.

Grazie all'entusiasmo contagiante di tutti coloro che ci hanno creduto, degli insegnanti, delle scuole, dei volontari e dei quartieri coinvolti l'esperienza si è diffusa, e ha iniziato a contaminare le scuole, le strade, la città di Cesena.

Un cambiamento fatto di bambini che ritornano a vivere il territorio in cui vivono, colorandolo di emozioni e di esperienze sempre nuove, semplici, ma profonde: l'amicizia, la curiosità, l'ambiente, l'autonomia.

Un cambiamento fatto di adulti che si mettono a servizio dei più piccoli, adulti che educano accompagnando, affiancando i bambini nel riscoprire la cosa più naturale che c'è, l'andare a piedi.

Il pedibus a Cesena è nato come un progetto dedicato alla mobilità sostenibile, ma abbiamo imparato presto come significasse molto altro, e l'abbiamo scoperto guardando negli occhi i bambini che vi partecipano, ascoltando i loro racconti, e parlando con i genitori, gli insegnanti, i volontari dei cambiamenti vissuti, dei progetti futuri.

Il pedibus è per i nostri ragazzi il momento dell'amicizia, dell'autonomia, della scoperta, della sicurezza, della crescita. E per gli adulti che stanno loro accanto, genitori e insegnanti, è uno strumento per accompagnarli nel loro percorso di crescita, attraverso gesti e momenti semplici, ma carichi di significato e cura.

La crescita del progetto pedibus e la diffusione in tante scuole di questa esperienza è stata possibile attraverso l'inserimento del progetto nei curricula scolastici e nei Piani dell'Offerta Formativa delle scuole partecipanti.

L'esperienza scolastica di Cesena documentata nella seconda parte di questo *Quaderno di Camina* è il frutto delle attività portate avanti da un gruppo ristretto



di insegnanti, tecnici comunali, associazioni e genitori, coordinate da Camina, associazione esperta in progetti di mobilità, e costituisce uno strumento prezioso, in cui l'esperienza dei docenti viene messa a disposizione di altri docenti.

Un documento che non è solo teorico, ma è ricco di esemplificazioni che mostrano come il *Progetto pedibus* possa entrare nella programmazione curricolare non come "argomento in più" da affrontare, ma come spunto e stimolo motivante per possibili percorsi interdisciplinari che mirano a far acquisire ai bambini non solo conoscenze, ma anche e soprattutto abilità e competenze fondamentali per la loro autonomia e sicurezza.

Il nostro apprezzamento va pertanto a tutti coloro che sapientemente hanno coinvolto i bambini nella progettazione e nella pratica dei pedibus e generosamente l'hanno raccontato in queste pagine.

Un quaderno di lavoro attraverso il quale ci auguriamo che il pedibus si diffonda e cresca sempre più nella nostra città e in Emilia-Romagna, come strumento educativo per le comunità che hanno a cuore il luogo in cui vivono e le generazioni a cui questo luogo verrà lasciato.



Le competenze della sicurezza stradale

Valter Baruzzi

Direttore scientifico Associazione Camina

Il quaderno è finanziato con risorse provenienti dal Bando Infea 2011 della Regione Emilia-Romagna per Centri di Educazione ambientale e Scuole laboratorio della Regione Emilia-Romagna, al quale il Comune di Cesena ha partecipato con il progetto n° 5 “Pedibus: scuole pilota in rete”. Si occupa quindi di educazione e promozione della mobilità scolastica sostenibile con uno sguardo attento alla funzione che le scuole giocano e possono giocare in questo ambito.

L’abbiamo intitolato “Sicuri in città”, perché, se per un verso sappiamo che la mobilità sostenibile genera più sicurezza in città, siamo altresì consapevoli che la sicurezza stradale è il risultato di una combinazione di fattori che vanno attentamente considerati. Ne fanno parte, la situazione in cui versano le strade, l’organizzazione del traffico con i relativi interventi di moderazione, i dispositivi di controllo delle regole e le tecnologie applicate, il comportamento degli utenti e in particolare, nel nostro caso, le competenze che bambini e ragazzi hanno.

Attualmente bambini e ragazzi sono tendenzialmente inesperti e poco autonomi e possiedono perciò poche di quelle competenze che aiutano a salvarsi la vita nella strada. Accanto ad altri, anche questo è un punto critico. Mentre si agisce, perciò, sul piano infrastrutturale e del mobility management, si deve anche lavorare per cambiare i comportamenti e le abitudini delle famiglie, affinché si accrescano le competenze dei figli: non ci sarà mai sicurezza senza competenza della strada.

Per capire il punto di vista di Camina, è necessario un approfondimento.

Pur essendo evidente il rapporto tra qualità della vita e mobilità, non sempre si colgono tutte le implicazioni di questa affermazione. Sul piano del senso comune, si pensa di solito alla velocità con cui si raggiungono le mete, alla sicurezza delle automobili, alla possibilità di parcheggiare comodamente, più di rado alle conseguenze del traffico sulla vita delle persone meno autonome o, per qualche ragione, in difficoltà (anziani, disabili, ma anche bambini e ragazzi ai quali dedichiamo questo intervento).

Uno degli elementi centrali della nostra riflessione è che le famiglie devono essere aiutate a promuovere un cambiamento fondamentale per consentire più autonomia e possibilità di apprendimento esperienziale per i loro figli.



Ciò implica che padri e madri creino le condizioni per accrescere la loro fiducia nei figli e la capacità di allentare gradualmente il controllo su di loro.

Ci sono abitudini da cambiare e pregiudizi da superare, ma anche paure ragionevoli da affrontare.

In questa prospettiva i pedibus possono essere considerati esperienze di passaggio che, mentre contribuiscono a ridurre l'abuso di automobili, tendono a migliorare la qualità dell'aria e dell'ambiente urbano, promuovendo ciclopedonalità e uso dei mezzi pubblici, educano alla sostenibilità, alla cura del proprio ambiente e di sé, accrescendo le occasioni di apprendimento esperienziale dei ragazzi.

A qualcuno può sembrare un obiettivo poco rilevante, altri ritengono che sia un'impresa impossibile. Una cosa è certa: avviare processi di cambiamento di questa natura non è semplice. Nessuno da solo ce la può fare, perciò consideriamo queste esperienze vere e proprie azioni di comunità.

La collaborazione fra istituzioni (Scuola, Comune, Asl...), il dialogo fra saperi e l'intersectorialità (Mobility manager, docenti, medici, tecnici...) e le metodologie partecipative che rendono protagonisti insegnanti, genitori e bambini, fanno parte di una strategia di successo che ha già dato buona prova di sé.

Esistono, evidentemente, ostacoli significativi a questo genere di azioni:

- le abitudini familiari, quali la fretta, una certa tendenza alla “comodità dell'automobile”, la sfiducia nei figli e nelle loro capacità, la tendenza a non porre in relazione fra loro i vari fenomeni (ad esempio, autonomia, competenza e sicurezza);
- i pregiudizi verso gli sconosciuti e il timore che i propri figli non se la sappiano cavare;
- le preoccupazioni fondate, rappresentate, ad esempio, dai rischi del traffico.

Che cosa si può fare per alimentare la fiducia dei genitori? Occorre, in primo luogo, che essi siano coinvolti nelle riflessioni che riguardano la vita dei figli e i loro bisogni di crescita, l'ambiente urbano, le altre famiglie e la comunità come risorsa, i vantaggi nel ridurre l'uso e l'abuso dell'auto privata... Occorre anche che padri e madri siano coinvolti nell'analisi dei rischi del traffico e dei modi per ridurli. A questo proposito sono importanti gli interventi di moderazione del traffico, soprattutto intorno alle scuole, ed altri interventi di arredo urbano e mobility management che i comuni sono in grado di realizzare.

Insieme ai genitori occorre affrontare anche il tema dell'educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale: una questione che riguarda i diritti dell'infanzia, l'ambiente in cui vivono, la salute, le loro competenze.

Parlare di competenze della *sicurezza stradale* significa sapere che ci sono da acquisire abilità sensoriali (i bambini devono imparare a sentirsi dentro un paesaggio sonoro, suoni/rumori, ad avere capacità di stima delle distanze), abilità psicomotorie (coordinazione oculo-manuale, lateralizzazione), regole (conoscerle e rispettarle), abilità comunicative (considerare la strada come un ambiente che ci pone in relazione con altre persone) e la capacità di mantenere costantemente un atteggiamento



di *problem solving*. La sicurezza non è data solo dal rispetto delle regole, ma dal fatto che si riesca a prevedere e prevenire le scorrettezze degli altri.

Come si apprendono queste competenze? Osservando, ascoltando, studiando, esercitandosi, partecipando a simulazioni, facendo esperienza in strada...

Dove si imparano? In famiglia, nell'ambiente sociale e in strada, a scuola (situazioni intenzionali), ma anche seduti in auto, a piedi, in bici, nello stile di vita.

La scuola, ovviamente, è un ambiente fondamentale, che si occupa di educazione sensoriale e psicomotoria, la conoscenza e rispetto delle regole, la comunicazione, il *problem solving*, l'ambiente urbano e la strada nell'ambito del curriculum, con innovative proposte inserite nel POF (Management scolastico per la mobilità scolastica sostenibile, *pedibus* e *bicibus*...).

Pedibus e *bicibus* sono esperienze fondamentali perché creano un contesto che motiva anche l'apprendimento. Organizzare un *pedibus* significa creare una situazione di potenziale apprendimento culturale, che investe anche i temi della sicurezza e della salute.

Per i bambini è importante pensare alla loro vita, analizzare i rischi della strada, studiare con i loro compagni e fare esperienze che premieranno il loro impegno con la partecipazione ai *pedibus* e ad altre esperienze di autonomia, indispensabili per crescere bene.

Non si propone alle famiglie un servizio offerto dal Comune, ma è un'esperienza di comunità, fatta di piccoli passi quotidiani che portano a cambiare stili di vita.

Il quaderno è suddiviso in due parti.

La prima presenta un'antologia di testi di approfondimento tratti da pubblicazioni o da convegni curati da Camina. Si comincia con la proposta di una Carta dell'educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale, ispirata alla consolidata esperienza dell'Educazione ambientale.

Si tratta quindi il tema dei processi di pianificazione della mobilità, nel cui respiro progettuale vanno considerate le esperienze di promozione della mobilità scolastica sostenibile. Si spiega, fra l'altro, perché sia indispensabile il coinvolgimento degli abitanti, fra cui riteniamo debbano giocare un ruolo importante bambini e ragazzi.

Altri testi sviluppano il tema dell'autonomia dei bambini e, più in generale, della dimensione sociale della mobilità. Si passa quindi a testi che propongono suggerimenti operativi e si conclude con un testo che presenta sinteticamente la proposta di Camina.

Questa parte ha lo scopo di contestualizzare il tema della mobilità scolastica e la proposta dei *pedibus*, per consentire un approfondimento del ruolo della scuola, e – soprattutto – per dimostrare attraverso le parole dei docenti che la mobilità scolastica è un tema coerente con i POF ed il curriculum della scuola primaria.

Nella seconda parte, quindi, gli insegnanti prendono la parola. Alcune scuole del territorio emiliano-romagnolo (Cesena, Imola e Maranello) raccontano un'esperienza dove l'intreccio fra attività curriculari, educazione alla mobilità sostenibile, alla sicurezza stradale e organizzazione del *pedibus* è completo, in sintonia con la metodologia proposta da Camina.



Poiché il quaderno è cofinanziato dal Comune di Cesena, alla scuola cesenate abbiamo dedicato lo spazio maggiore, ma ci è parso opportuno inserire, con una documentazione più sintetica, altre due realtà regionali, per dimostrare che l'impegno in tema di mobilità scolastica sostenibile in Emilia-Romagna è diffuso e si sta estendendo a macchia d'olio, con il sostegno puntuale della Regione.

Lo stile comunicativo utilizzato dalle insegnanti nel raccontare la loro esperienza è eterogeneo e coerente con le intenzioni comunicative, che sono state rispettate nella cura del testo.



Prima parte

I percorsi casa-scuola nell'ambito dei piani di mobilità e delle politiche sociali, con particolare riguardo alla promozione dei diritti di bambini e ragazzi

1.1 *Per una carta della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale*

Apriamo questa parte con un testo che si ispira alla Carta dell'Educazione ambientale (Fiuggi, 1997), per trarre spunti e suggerimenti metodologici e strategici da un'esperienza strutturata e consolidata.

Testo tratto dal quaderno *A piedi e in bici. Educare alla mobilità e alla sicurezza stradale*, edito dal Comune di Milano, Maggio 2009

L'insegnamento dell'Educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale può trarre ispirazione dalle consapevolezze maturate a livello di Educazione Ambientale (EA), di cui fa parte, a nostro avviso, a pieno titolo.

Se volessimo scrivere una carta dei principi dell'educazione alla mobilità, ispirandoci a quella dell'EA stilata a Fiuggi il 24 aprile 1997, potremmo scrivere che:

- La mobilità pone oggi all'umanità problemi che richiedono di essere affrontati attraverso scelte politiche e amministrative adeguate, ma lanciano anche una grande sfida educativa, che si pone in relazione con la sostenibilità ambientale, l'urbanistica, la promozione alla salute e i diritti delle persone, con particolare riguardo all'infanzia.
- L'educazione alla mobilità rappresenta un *elemento strategico* per la promozione di comportamenti critici e propositivi dei cittadini verso la propria vita e il proprio contesto ambientale. L'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale forma la cittadinanza attiva e consente di comprendere la complessità delle relazioni fra i cittadini, tra natura e attività umane, tra ambiente (urbano e non) e dinamiche della produzione e del consumo.
- È opportuno che l'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale divengano *componente organica delle politiche pubbliche*, formative ed ambientali innanzitutto, ma anche delle politiche per la salute e il territorio.
- La Carta dei principi dell'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale in Italia si rivolge ai cittadini di ogni età, come alla Pubblica Amministrazione, alle imprese come ai lavoratori, alle scuole come alle agenzie educative del territorio e a *tutti i cittadini*.
- La Carta si rivolge con particolare attenzione *alle bambine e ai bambini*, persone in età evolutiva, che sono cittadini di oggi e di domani. Bambini e ragazzi hanno il diritto di formarsi una propria opinione, di esprimerla liberamente, di essere



coinvolti nelle decisioni che riguardano la mobilità e la salute. Le istituzioni pubbliche devono garantire tale diritto contribuendo a prepararli ad assumere le responsabilità di cittadini democratici.

- L'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale contribuisce a sviluppare *il senso civico e di responsabilità verso la comunità*, a diffondere la cultura della partecipazione, della cura di sé e per la qualità del proprio ambiente, creando anche un rapporto di rispetto tra le persone, la comunità e il territorio.
- L'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale interloquisce con la salute, l'ambiente, i diritti delle persone. In ambito scolastico l'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale *non sono circoscrivibili entro i confini di una materia*, né si possono identificare con qualche contenuto preferenziale: l'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale è interdisciplinare e trasversale, lavora su tempi medio-lunghi.
- Le attività e iniziative di educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale, pur nella varietà di forme e stili organizzativi, coinvolgono conoscenze, valori, comportamenti, esperienze dirette; hanno la possibilità di costruire e diffondere *una cultura della mobilità e della sicurezza corrispondenti alle esigenze umane* attuali e orientate al futuro, rafforzano coerenze tra l'agire e il sapere, tra l'enunciazione e il comportamento.
- L'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale si esprime attraverso *l'agire educativo e l'educare agendo*. Richiede percorsi in cui acquisire capacità di analisi, relazione e fronteggiamento, che coinvolgono valori, saperi, conoscenze, opinioni, emozioni, operatività, relazioni; spirito esplorativo e processi di costruzione delle conoscenze.
- *Ogni persona ha un ruolo importante e insostituibile* per l'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale e per il mantenere, salvaguardare, migliorare la qualità dell'ambiente, quale cittadino singolo e protagonista di movimenti collettivi e associazioni; quale produttore di beni e di servizi, di rischi, inquinamenti e rifiuti; quale consumatore di beni e servizi, di risorse esauribili in forme diseguali.

Questa Carta dell'educazione alla mobilità non esiste, nel senso che non è stata sottoscritta da nessuno, ma quest'operazione di "ricalco" lascia supporre che i tempi siano maturi per un'azione nazionale di ampio respiro. Un'azione che riguarda tutti i cittadini e gli abitanti del nostro Paese, con particolare riguardo a bambini e ragazzi.

Se pensiamo a ragazzi e giovani e consideriamo che gli incidenti stradali sono la principale causa di morte per i giovani tra i 15 e i 24 anni, l'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale assume i contorni di una vera e propria emergenza.

Vi è, infatti, un rapporto stretto fra incidentalità stradale giovanile e sicurezza, intesa come fatto culturale che richiede da parte degli adolescenti una chiara consapevolezza delle regole e la convinzione di osservarle, ma anche il possesso di quelle competenze che rendono ragazzi e giovani capaci di analizzare contesti stradali in cui si trovano immersi, di porsi correttamente in relazione con altri utenti della strada e di saper fronteggiare le situazioni difficili.



1.2 Strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura

Educare alla mobilità sostenibile bambini e ragazzi significa occuparsi della cultura della mobilità, imparando a riflettere insieme a loro sul senso del muoversi e delle modalità ottimali che corrispondono alle diverse esigenze: ciclopedità e mezzi pubblici devono essere al centro delle intenzioni educative, accanto al tema della sicurezza stradale. Questa tematica è centrale, e richiede interventi di moderazione del traffico e di protezione della ciclopedità, iniziative di mobility management scolastico, ma anche efficaci forme di educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale rivolte a bambini e ragazzi.

Un'efficace strategia di cambiamento della cultura della mobilità richiede quindi un approccio multidimensionale, fondata su collaborazione interistituzionale, dialogo fra diverse responsabilità e vari saperi, metodologie partecipative.

L'educazione in aula e le esperienze formative in strada per promuovere comportamenti virtuosi ed un effettivo incremento della ciclopedità e dell'uso dei mezzi pubblici, richiedono di essere accompagnate e incoraggiate da scelte pianificatorie adeguate, volte a promuovere e a comunicare interventi che rendano la città più sicura.

Testo tratto da *La città senza incidenti*, a cura di Valter Baruzzi, Alfredo Dru-fuca, Giancarlo Sgubbi, Editrice La Mandragora, Imola 2004, pagg. 33-47

Quando l'obiettivo che si persegue è una maggiore sicurezza, l'indicatore principale, non può che essere rappresentato dalla riduzione degli incidenti, a parità di vitalità della vita urbana.

Le cause degli incidenti, come è noto, si possono rintracciare in una molteplicità di fattori che riguardano il comportamento degli utenti della strada correlabili ai loro stili di vita, alle loro competenze e abilità, all'attitudine al rispetto delle regole, alla manutenzione dei mezzi di trasporto privati (quando non si tratti di pedoni), la conformazione fisica delle strade e le caratteristiche dell'ambiente che attraversano, l'organizzazione di flussi, tempi e orari della città...

Per ottenere risultati duraturi occorre agire su tutti questi aspetti, senza trascurarne alcuno. Il risultato più difficile da ottenere è il cambiamento, anche parziale, degli stili di vita, delle abitudini e dei comportamenti degli abitanti, considerati anche nella loro veste di utenti della strada.



Sul piano del senso comune, gli stessi utenti, interpellati direttamente a proposito del comportamento scorretto di altri, non esitano a proporre come soluzione ai problemi della strada il controllo e la repressione o l'installazione di dossi e altre forme di dissuasione di velocità e, ancora, di semafori: proposte in sé ragionevoli, che tuttavia affidano la soluzione del problema a fattori esterni, non risalendo alle cause, né promuovendo un indispensabile cambiamento nei comportamenti.

Quando poi il tema è la sosta le proposte si riducono alla richiesta di un immenso parcheggio il più vicino possibile a qualsiasi luogo in cui interessi andare. Ciò in parte è dovuto ad un diffuso senso comune sostenuto da un pensiero lineare, basato su nessi causa-effetto che, restando al merito dell'esempio, produce ragionamenti del tipo: "se le auto non trovano luoghi dove sostare, allora occorre aumentare la dotazione di parcheggi attorno ai luoghi che attraggono gli automobilisti, così le auto potranno essere parcheggiate". Non si sorrida di questo esempio, perché è frutto della penetrazione a livello di senso comune di un approccio tecnico-progettuale e di un paradigma concettuale assai diffusi fino a poco tempo fa, i cui risultati nelle nostre città sono sotto gli occhi di tutti. La consapevolezza che il modello lineare causa-effetto non serve a spiegare fenomeni complessi, e anzi produce danni (e quindi, per concludere l'esempio, che più parcheggi accrescono la speranza di parcheggiare e attraggono più traffico, vanificando in breve ogni intervento), è una conquista alla portata di tutti, se proposta in un clima di dialogo e ricerca comune.

Le soluzioni che tengono conto della complessità dei fenomeni, che sono innovative e attente al bene comune e prevedono mobilità urbana con sistemi alternativi all'auto (proponendo con ciò un cambiamento di comportamento e, in parte, di stile di vita), sono spesso osteggiate, anche in presenza di benefici attesi che riguardano non solo la sicurezza in termini di riduzioni di incidenti, ma la qualità dell'aria e più in generale la sostenibilità e la salute (si pensi alla tendenza all'obesità dei bambini posta dai pediatri in relazione anche alla scarsa mobilità pedonale o alle malattie dell'apparato respiratorio dovute alla scarsa qualità dell'aria da porre in relazione anche al traffico).

In parte, l'ostilità della popolazione verso i cambiamenti è dovuta proprio alle modalità con cui le proposte vengono calate dall'alto. Un approccio top down, anche se addolcito da campagne informative, non scalda i cuori, non muove le coscienze e non produce l'adesione e la necessaria collaborazione a proposte che contraddicono stereotipi e senso comune e presentano risvolti culturali non solo tecnico-ingegneristici. Si tratta, di solito, di cambiamenti che richiedono una diversa gestione del tempo (anche minima, ma diversa) e degli spazi e, talvolta, presuppongono veri e propri cambiamenti di abitudini quotidiane e di atteggiamenti consolidati.

Solo da un coinvolgimento profondo dei cittadini, in grado di produrre un mutamento cognitivo (non solo sul piano razionale, quindi, ma anche su quello affettivo, delle emozioni e dei bisogni profondi) che predisponga all'adesione personale, è possibile attendersi qualche risultato. Ma la promozione di simili cambiamenti, richiede in primo luogo che amministratori pubblici e tecnici progettisti siano con-



sapevoli della complessità e della straordinaria e affascinante occasione che un Piano del traffico rappresenta, per mettere in gioco qualità e stili di vita di una comunità, dei molti gruppi e dei molteplici punti di vista che ne fanno parte.

Un'occasione per promuovere pensiero partendo da sé, per liberarsi dalle gabbie del conformismo e degli stereotipi, per riflettere sul presente e sulle prospettive future della città e dell'abitare, che può essere colta predisponendo esperienze di partecipazione che coinvolgano gli abitanti (di età, genere, provenienze culturali, stili di vita diversi), con modalità innovative che, pur essendo oggi collaudate a livello nazionale e internazionale, non appartengono né alla tradizione amministrativa, né a quella professionale del nostro Paese.

In secondo luogo, quindi, occorre dotarsi delle conoscenze e delle competenze progettuali e organizzative necessarie a gestire questo genere di processi.

L'agire concertato e la partecipazione degli abitanti non si configurano, quindi, come una possibile scelta tra le diverse modalità alternative di approccio al tema della progettazione della *città sicura*. Essi rappresentano il *motore* fondamentale dell'intero processo di progettazione, dalla diagnosi all'identificazione delle strategie, al disegno, all'attuazione ed al controllo degli interventi.

I riferimenti teorici e operativi alla concertazione e alla progettazione partecipata sono così numerosi e approfonditi da non rendere possibile, come già dichiarato nell'introduzione, una loro ripresa in questa sede. Ciò che importa qui richiamare sono principalmente le motivazioni peculiari di un approccio partecipativo al progetto di riorganizzazione degli spazi pubblici, nell'ottica della ricerca della massima efficacia per le politiche di sicurezza urbana e, soprattutto, la sua traduzione in una serie di semplici indicazioni per guidare l'operato del progettista nella pratica applicativa.

I diversi livelli di coinvolgimento dei cittadini

È necessario chiarire subito che quando si parla genericamente di partecipazione, si fa spesso indistintamente riferimento a momenti di informazione, a processi di consultazione, a tavoli di concertazione e, talvolta, a laboratori e workshop di progettazione partecipata.

Ciascuna di queste attività ha una sua valenza partecipativa, risponde a uno scopo di condivisione del processo di progettazione con gli abitanti, che dovranno poi accogliere un Piano del traffico e collaborare alla sua realizzazione, e non è alternativa alle altre.

Non si tratta cioè di opzioni esclusive, sebbene si possa decidere di privilegiarne alcune, rispetto alle altre: spetta infatti agli amministratori, in collaborazione con i progettisti di cui si avvalgono, valutare la situazione in cui operano e decidere quale livello di dialogo attivare con i cittadini, in relazione alle caratteristiche del contesto in cui si trovano ad operare, alla tipologia di problemi da affrontare e alle risorse disponibili.

Momenti di informazione possono essere disseminati lungo tutto il processo di



progettazione, così come è possibile consultare gli abitanti per raccogliere dati e opinioni.

I tavoli di concertazione, poi, attorno cui siedono i rappresentanti di associazioni, altre amministrazioni locali e altri livelli amministrativi, sono ormai una consuetudine diffusa, che consente di prevenire e affrontare con strumenti idonei contrasti istituzionali o conflitti col mondo economico. Su di essi non ci dilungheremo, se non per dire che sono indispensabili luoghi di dialogo e mediazione alla ricerca di soluzioni che tutelino le forze in campo, nella prospettiva del *bene comune*. È tuttavia opportuno rilevare che un'ampia platea di abitanti delle città, spesso, non si sente rappresentata e non si riconosce negli interessi discussi attorno a quei tavoli, dove politica ed economia si confrontano faccia a faccia, perdendo a volte di vista o non cogliendo con sufficiente puntualità temi e problemi che riguardano e condizionano la vita dei cittadini comuni.

Si pensi all'attuale mancanza d'autonomia di larghe fasce di abitanti delle nostre città (anziani, bambini, persone disabili...), alle difficoltà di chi si prende cura di loro, alla sicurezza (strettamente correlata al tema dell'autonomia), alla correlazione fra salute e ambiente urbano, all'uso degli spazi pubblici così come si è venuto progressivamente determinando nei decenni passati, alla deprivazione personale e sociale conseguente.

Certamente si tratta di aspetti non avvertiti da chi si trova nella condizione di fruire di tutti i benefici personali e professionali derivanti dall'effervescenza di una vita urbana, dominata dal traffico, dai commerci e dalle transazioni finanziarie. Ci riferiamo a quelle persone che desiderano e possono permettersi di ignorare gli effetti negativi dello "sviluppo urbano" da cui, forse in minima parte, sono toccati e che sicuramente condizionano la vita dei loro figli o degli anziani genitori. Anche questo genere di persona, nella quale almeno un po' tutti ci riconosciamo o ci siamo riconosciuti talvolta, con l'invecchiamento o dovendo affrontare un periodo di malattia, avvertirà maggiormente questi effetti.

Adottando strategie partecipative che diano voce alle fasce di popolazione che non hanno rappresentanti ai tavoli di concertazione – peraltro indispensabili – le amministrazioni pubbliche si pongono nella condizione di ascoltare, porre in evidenza, interagire anche con punti di vista che rischiano di non essere espressi, ascoltati e compresi; ma le esperienze di partecipazione consentono alle amministrazioni anche di cogliere una straordinaria occasione per promuovere fra le persone coinvolte una maggiore consapevolezza e diffondere motivazioni per comportamenti di cittadinanza attiva e di attenzione per il bene comune.

La progettazione partecipata

Prendiamo ora in considerazione la progettazione partecipata, che rappresenta il livello più profondo di coinvolgimento delle diverse parti sociali in un processo di progettazione e consente, quando attuato correttamente e integrato dagli altri livelli, di ottenere il massimo di condivisione e conoscenza del processo che si sta svi-



luppando. Non sempre si realizzano le condizioni per svolgere un lavoro di questo tipo: occorre allora praticare appieno le forme di comunicazione e dialogo meno impegnative sinteticamente illustrate nei paragrafi seguenti.

Questa descrizione, ben lungi dall'essere esauriente, ha principalmente lo scopo di evitare che si usi erroneamente la locuzione *progettazione partecipata*, riferendosi a esperienze di informazione, consultazione, concertazione o ad assemblee di ratifica.

Si limita pertanto ad approfondire alcuni aspetti, peraltro molto fluidi e assai poco codificati, che aiutano a comprendere genericamente di che cosa stiamo parlando e ad evitare gli equivoci più grossolani.

La progettazione partecipata raggruppa un insieme di pratiche e di tecniche che vengono proposte nell'ambito di workshop e attività di laboratorio, dove – è bene chiarirlo subito – il dialogo non prende avvio dalle proposte di soluzioni ai problemi, confondendo obiettivi e tecniche e confermando ciò che tutti già pensano di sapere, ma da una riflessione, che a ciascun partecipante viene richiesta, sulle concrete esperienze di vita quotidiana.

I partecipanti ad un laboratorio, adulti e ragazzi, non rappresentano altre platee di individui, non sono soggetti collettivi ad un tavolo di concertazione, non partecipano ad una seduta meramente informativa sebbene ricevano informazioni, esprimono pareri sebbene non siano stati convocati solo per essere consultati. Essi affrontano le tematiche poste all'ordine del giorno lavorando di volta in volta da soli, in piccoli gruppi o in assemblea, evidenziano criticità e aspetti positivi, esprimono idee e punti di vista facendo ricorso all'esperienza personale diretta di conoscitori del territorio che abitano, confrontandosi con altre persone, producendo schemi di sintesi e posizionando sulle mappe della città gli elementi raccolti, incrementando le conoscenze tramite sopralluoghi, interviste ad altri cittadini che non partecipano ai laboratori, dialogando con tecnici ed esperti, arricchendo con ciò il loro punto di vista, incrementando conoscenze e ampliando il loro orizzonte, tanto da immaginare che le cose possano andare in modo diverso, radicalmente diverso, da come vanno.

I partecipanti sviluppano dialogo, argomenti e approfondimento sul senso dell'abitare e certo giungono anche ad esprimere esigenze e a individuare criteri di qualità della vita, ad immaginare insieme e a esplicitare una possibile diversa realtà desiderata e i cambiamenti necessari per realizzarla: ma questi aspetti vengono posti in relazione fra loro e con le molteplici prospettive in gioco, ricercando un terreno comune dove gli interessi particolari possano convivere con la dimensione pubblica del progetto.

Ciascun partecipante si attiva profondamente sul piano personale, porta la propria visione soggettiva e la propria esperienza personale e, mentre costruisce un *oggetto di lavoro* insieme agli altri partecipanti, condivide obiettivi e metodi, si propone di raggiungere insieme agli altri risultati, che ciascuno sente un po' anche propri, lungo un percorso in cui ciascuno riceve, dà e apprende, attraverso processi che portano anche a ridefinire e a produrre identità, che portano pian piano a pensare che tanti piccoli cambiamenti possano produrre un grande cambiamento.



Le persone che vivono un'esperienza del genere ne escono un po' cambiate nei modelli culturali e d'azione, sentono che il rapporto con gli altri è stato positivo e produttivo, hanno costruito in modo cooperativo qualcosa di diverso da quanto previsto e che non avrebbero potuto produrre ciascuno da solo per conto proprio, percepiscono che sono state parte di un gruppo di lavoro, dove hanno svolto una funzione importante, hanno lasciato una traccia che è stata accolta, sebbene, per contro, abbiano dovuto rinunciare a qualcosa per agevolare la costruzione comune.

La partecipazione, così intesa, ha una valenza formativa per ragazzi e adulti e si connette inestricabilmente anche ad una riflessione sulle forme della democrazia, sui processi decisionali e sulla distribuzione/gestione del potere e si configura come esperienza in grado di fornire elementi di riflessioni sulla crisi delle forme tradizionali di rappresentanza politica e sulla capacità di innovare l'azione amministrativa.

Il gioco dei ruoli

La progettazione partecipata può essere immaginata come un processo di dialogo e apprendimento reciproco, dove i **tecnici progettisti** vengono posti in condizione di integrare i dati disponibili e quelli raccolti attraverso le loro analisi preliminari coi saperi soggettivi degli abitanti (ivi compresi bambini e ragazzi), esperti della loro vita quotidiana e del territorio in cui vivono, in grado di esprimere importanti e legittime esigenze, che possono sfuggire all'occhio del tecnico-progettista attento agli indirizzi di carattere generale, alle esigenze economiche e alle dimensioni architettoniche e urbanistiche del suo progetto.

I **cittadini** coinvolti, muovendo dalle loro esperienze, hanno la possibilità di riflettere su temi che li toccano "oltre il loro cortile", su problematiche che riguardano la comunità locale e i loro percorsi di vita quotidiana, sulla dimensione ambientale, sulle risorse e sui problemi del loro territorio. Sono sollecitati ad immaginare un futuro desiderato e incontrano opinioni differenti correlabili al genere, all'età, al livello socioculturale, ma anche a interessi economici specifici; sono accompagnati ad esplorare le ragioni di divergenze e possibili conflitti e aiutati ad ampliare i confini del loro immaginario, superando alcuni comprensibili stereotipi; sono posti a contatto con i vincoli e i limiti del progetto (economici, legislativi, ambientali...).

In buona sostanza, hanno la possibilità di valutare la fattibilità delle loro proposte, elaborando già lungo il percorso il lutto per qualche idea amata da abbandonare, avendo tuttavia la soddisfazione di veder crescere il progetto anche attraverso il loro contributo.

Ragazzi e adulti così coinvolti, se adeguatamente sostenuti, possono divenire diffusori di informazione e promotori di azioni di sensibilizzazione nei loro ambiti di vita e nel corso di occasioni comunicative appositamente organizzate nelle scuole, nei centri sociali, nelle sedi dei quartieri, nelle piazze...





Laboratorio Camina sull'equilibrio e le regole.

La partecipazione non è un gioco a somma zero, dove “ciò che guadagnano alcuni viene perso da altri”. Così realizzata, aiuta i cittadini a comprendere il senso dei cambiamenti, che in parte essi stessi contribuiscono direttamente a orientare; non toglie nulla ai tecnici che, anzi, hanno più riferimenti utili al loro lavoro e la possibilità di meglio centrare il loro progetto anche sulle esigenze sociali del territorio in cui operano; pone gli **amministratori pubblici** nella condizione migliore per fare le loro scelte che, anche se non condivise da tutti gli abitanti (una persona che sceglie la politica, se lavora seriamente, deve contemplare l’eventualità di essere anche impopolare!), certamente saranno più chiare e comprensibili per tutti.

Scelta dei livelli di comunicazione, per promuovere qualità e condivisione

Se hanno accettato il principio che fa del dialogo con gli attori del processo uno strumento progettuale vero e proprio, i responsabili del processo, cioè gli amministratori pubblici, debbono conseguentemente operare le scelte fondamentali di indirizzo e stabilire il livello di coinvolgimento degli abitanti desiderato.

Nei processi partecipati si individuano tipicamente quattro possibili livelli di coinvolgimento, a ciascuno dei quali corrisponde uno specifico insieme di tecniche di comunicazione:

- livello I **informazione**, cioè parlare agli utenti: i tecnici presentano ai cittadini il progetto che hanno elaborato per loro e li informano del lavoro svolto;
- livello II **consultazione**, cioè fare parlare gli utenti: i tecnici pongono quesiti, ascoltano e recepiscono le istanze dei cittadini;
- livello III **concertazione**, cioè dialogare con i rappresentanti di associazioni che tutelano particolari interessi economici e sociali e sono considerati attori, soggetti del processo; si confrontano diversi punti di vista, alcuni dei quali contribuiscono a orientare il progetto, mentre altri vengono abbandonati, in favore di proposte frutto del dialogo;
- livello IV **progettazione partecipata**, cioè dialogare con i cittadini nell’ambito di workshop e laboratori, nel cui ambito essi intervengono direttamente, in quanto abitanti esperti del territorio in cui vivono; sono considerati come attori, soggetti del processo lungo il quale si confrontano diversi punti di vista, alcuni dei quali contribuiscono a orientare il progetto, mentre altri vengono abbandonati, in favore di proposte frutto del dialogo.

La scelta tra i diversi livelli di coinvolgimento è:

- politica (ovvero riguarda il modo di concepire l’esercizio del potere politico e la consapevolezza della complessità dei problemi e delle soluzioni);
- tecnica (ovvero riguarda la capacità degli attori che coordinano il processo di padroneggiare i metodi della comunicazione, talché in alcuni casi può derivarne la necessità di prevedere la consulenza di specialisti).



Gli aspetti politici

La scelta di un certo livello di coinvolgimento della popolazione è di supporto alle politiche che hanno obiettivi culturali e non solo tecnici, come quello del riequilibrio dei comportamenti d'uso degli spazi pubblici, che altrimenti sono destinate a fallire.

Tuttavia, oltre le emergenze e le opzioni ideali, è necessario calibrare le strategie comunicative in base alle risorse disponibili e, soprattutto, alla effettiva capacità di *reggere il gioco* aperto dal coinvolgimento di soggetti esterni, che possono essere in conflitto fra loro e/o con l'Amministrazione¹.

La volontà di applicare il massimo livello di concertazione possibile e di attivare forme di partecipazione può non essere la scelta più adeguata, soprattutto se non accompagnata da piena consapevolezza politica e dalla disponibilità delle competenze necessarie a promuovere e a gestire il processo correttamente ed efficacemente.

A questo proposito si possono indicare alcuni requisiti, la cui consistenza può essere valutata *ex ante*, che è necessario soddisfare quando si avvia un processo partecipato.

Possiamo dire allora che per avere garanzia di successo occorre:

- percepire che il coinvolgimento e la presenza dei cittadini nei processi decisionali è legittima (anche se in avvio possono creare situazioni difficili da gestire) ed essere consapevoli che “restituire i problemi della comunità” ai cittadini non è un segno di debolezza politica, ma una scelta che valorizza i loro diritti e li richiama ai loro doveri: per loro si aprono infatti (o si ampliano) nuove possibilità di essere individualmente e coralmemente consapevoli e sentirsi responsabili della vita comune, superando le secche di una “cittadinanza adolescente” che accoglie con indifferenza e come dovuto ciò che funziona, ma è pronta a gettarsi contro la pubblica amministrazione con accanimento e tenacia, quando ritiene suo diritto difendere interessi di “cortile” (anche a costo di scaricare i problemi su altri cittadini) o quando non comprende il senso delle proposte;
- mettere in gioco un progetto aperto, con scelte da fare, decisioni ancora da prendere; una situazione aperta (anche solo parziale, ma esplicita), tale da rendere autentico l'ascolto reciproco fra le parti, condizione indispensabile perché maturi fiducia e si alimenti il desiderio di partecipare e fornire un contributo personale e la disponibilità a considerare e accogliere quello degli altri;
- coinvolgere i cittadini in tutte le fasi del processo (dalla costruzione di scenari condivisi alla realizzazione e gestione delle trasformazioni), ponendoli in condizione di controllarne gli esiti; si determinano così situazioni di comprensione reciproca, sentimenti di autoefficacia da parte degli abitanti e costruzione di senso

¹ Un'azione di concertazione e l'avvio di forme di partecipazione correttamente e seriamente condotte implicano sia la disponibilità a mettere concretamente in discussione le scelte da operare o già operate, sia la capacità di rispondere adeguatamente e con ragionevole tempestività alle attese suscitate. Entrambe queste condizioni sono fortemente impegnative.



e significato condiviso; ciò significa che ragazzi e adulti saranno sollecitati a maturare una visione che tenga conto anche degli altri e della complessità, la consapevolezza della storia dei problemi e una visione delle risposte in termini di processi.

Si può ben comprendere che queste esperienze richiedano una certa disponibilità di risorse, sia in termini di tempo che in termini di professionalità (occorre saper gestire la partecipazione) e quindi anche in termini economici.

Questo maggiore impegno è da ritenersi politicamente giustificato dal contributo essenziale che tali metodi sono in grado di apportare all'intero processo, in termini di qualità del progetto e di condivisione delle scelte operate. Solo la presenza di entrambe le caratteristiche, cioè qualità e condivisione, è infatti in grado di garantire una reale efficacia agli interventi effettuati.

Questo risulta particolarmente vero nel caso di interventi di moderazione del traffico, che si basano sulla capacità di indurre comportamenti più sicuri negli utenti.

Se infatti per perseguire l'obiettivo di fondo del progetto occorre puntare anche alla modificazione dei comportamenti, ben si capisce come esso non possa essere raggiunto solo attraverso 'buone' soluzioni tecniche, ma anche grazie alla condivisione degli obiettivi specifici con gli abitanti (sicurezza per i pedoni, migliore qualità degli spazi pubblici, maggiore vivibilità urbana, ecc.) e a una diffusa comprensione dei problemi e delle proposte per superarli. Inoltre, nella discussione sui progetti di riorganizzazione degli spazi urbani, spesso avviene che il dibattito si allarghi spontaneamente dalla sicurezza e qualità dei luoghi di relazione a temi più generali che riguardano il rapporto tra questi luoghi ed i comportamenti sociali che generano il disagio e/o generati dal disagio. In tal modo il processo può divenire una occasione importante per l'avvio di politiche più generali di riqualificazione della qualità della vita urbana.

Gli aspetti tecnici

Relativamente all'aspetto tecnico, i fattori che devono orientare la scelta del tipo di coinvolgimento solitamente riguardano le risorse disponibili, la rilevanza della diffusione di problemi correlabili a *comportamenti aberranti*² nel quadro generale dell'insicurezza urbana, il livello di dialogo abituale fra amministratori e cittadini, la presenza e la consistenza di eventuali conflitti in essere.

Le principali risorse necessarie sono essenzialmente rappresentate dai tempi e dalle competenze professionali.

² Per comportamenti aberranti si intendono comportamenti vulneranti talmente diffusi da venir di fatto considerati prassi sociale consolidata ed accettata/subita, anche se in palese contrasto con le normali norme di sicurezza, come ad esempio l'abitudine a non rispettare i limiti di velocità o la precedenza ai pedoni che attraversano sulle strisce pedonali. In fase di approccio alle politiche per la sicurezza occorre valutare quanto il fattore comportamentale sia influente e scegliere, di conseguenza, quanta importanza assegnare alla comunicazione come parte integrante delle successive strategie di intervento.

I processi partecipativi possono richiedere tempi lunghi, soprattutto se vengono decisi a progetto avviato, per fronteggiare resistenze degli abitanti, sottovalutate o impreviste; ma se opportunamente programmati fin dalle fasi iniziali del processo, possono viaggiare in parallelo con i normali tempi tecnici di elaborazione di piani e progetti, col vantaggio poi che l'iter di approvazione e la fase attuativa risultano, di norma, assai più semplici e rapidi.

Può capitare che, di fronte all'esigenza di partecipare a un bando o in presenza di problemi particolarmente gravi che costringono ad operare scelte tempestive, non vi sia il tempo di istituire un formale processo partecipato. Anche in questi casi è tuttavia indispensabile prevedere momenti di informazione/verifica delle scelte operate.

Sebbene possa essere necessario ricorrere alle competenze di professionalità esterne, necessarie per gestire i laboratori con i cittadini e per porre le basi della concertazione tra soggetti sociali (gli utenti), politici (l'amministrazione), tecnici (gli uffici tecnici dell'amministrazione), è tuttavia indispensabile trovare competenze interne per garantire la continuità del processo (in particolare nella fase di gestione e valutazione del progetto).

Dal punto di vista metodologico i promotori e coordinatori di queste esperienze debbono:

- accettare la complessità, resistendo alla tentazione di semplificarla: una tentazione che risponde al desiderio di accelerare i tempi dà talvolta l'illusione di mantenere la situazione sotto controllo, agevola nell'opera di emarginazione di chi pone questioni importanti, ma difficili da affrontare o, per qualche ragione, imbarazzanti;
- evitare di ricorrere a parametri-tipo e criteri standard che non tengono conto delle esperienze e delle condizioni materiali di vita, delle contraddizioni e dei conflitti, della storia e dello spessore sociale della città e del territorio;
- saper sostare nell'incertezza, senza precipitare nell'affannosa ricerca delle conclusioni e della conferma dei propri punti di vista;
- non temere l'esplicitazione di opinioni, desideri, interessi divergenti e quindi il conflitto, ma attraversarlo cogliendolo come opportunità per evidenziare l'esistenza di opzioni incompatibili tra loro e proporre la costruzione negoziata di soluzioni che tengano conto delle diverse esigenze.

È opportuno ricordare che può essere molto più semplice, e quindi economicamente meno oneroso, avvalersi di forme di comunicazione sociale istituzionalizzate (si pensi alle forme di decentramento esistente in molte città) o di processi già attivati (come ad esempio un forum di Agenda 21 Locale) oppure ancora di contesti favorevoli, come le scuole.

Vi sono amministrazioni comunali, ad esempio, che accanto alle consolidate forme di informazione, consultazione e concertazione, avviano laboratori di progettazione partecipata con bambini, ragazzi e giovani studenti, che a loro volta coinvolgono le loro famiglie e altri abitanti in processi di analisi e proposta, che vengono poi presentate pubblicamente a tutta la popolazione del quartiere attraverso





Laboratorio Camina sull'equilibrio e le regole.

mostre e altre forme di comunicazione, in occasione di feste o altre iniziative pubbliche, diffondendo informazione, promuovendo consapevolezza e creando occasioni di discussione e confronto sui temi della viabilità e della mobilità³.

³ Un esempio di tali pratiche sono i progetti di percorsi sicuri casa/scuola: i Comuni di Savignano sul Rubicone (FC) e Bagnacavallo (RA), per esempio, hanno avviato il processo di progettazione del PGTU, anche coinvolgendo le scuole, gli studenti e le loro famiglie, lungo un processo volto a garantire maggior sicurezza sulle strade, a sensibilizzare padri e madri all'autonomia dei loro figli, ad accrescere competenze e abilità di bambini e ragazzi, a promuovere mobilità pedonale e uso della bicicletta, a ridurre l'uso dell'automobile da parte dei genitori, in relazione al miglioramento della qualità dell'aria, al benessere procurato dal movimento e più in generale alla salute e alla sostenibilità. A questo proposito si veda anche il quaderno n° 1 di Camina: Baruzzi Valter (a cura di), *Bambini e bambine si fanno strada*, Editrice La Mandragora, Imola 2002.

Le fasi di un processo di piano

Il “processo di piano” è costituito dall’*iter* che porta dalla prima individuazione del problema, alla sua definizione condivisa, all’identificazione di obiettivi e strategie, alla progettazione esecutiva e realizzazione degli interventi ed infine alla verifica della loro efficacia.

Il nostro punto di partenza è quindi il PGTU, cioè il “progetto di sistema” che indica l’assetto a grande scala delle reti di trasporto e gli obiettivi generali del loro funzionamento. Il PGTU va quindi “contestualizzato” nell’ambito dell’area di sviluppo del Piano Particolareggiato, cioè di unità omogenee d’intervento, che in genere corrispondono ad unità urbanistiche semplici (il quartiere o il vicinato).

Il progetto di attuazione di politiche per la sicurezza sviluppato per l’intera città sarà quindi costituito da un insieme di Piani Particolareggiati elaborati seguendo le linee strategiche tracciate dal PGTU.

In assenza di tale strumento, tipicamente nelle realtà urbane di più piccole dimensioni o nelle frazioni, il processo dovrà comunque ricostruire preventivamente un quadro di riferimento complessivo, almeno per quanto concerne l’assetto generale delle reti.

Il processo di costruzione del Piano Particolareggiato è articolato in diverse fasi logico/operative, e cioè:

- **orientamento:** è finalizzato a definire il problema e ad avviare il processo;
- **analisi:** descrive ed analizza le diverse componenti del problema;
- **diagnosi:** ricomponne criticamente le informazioni in un quadro interpretativo unitario e coerente;
- **obiettivi:** descrivono le modalità “desiderate” di funzionamento del sistema in un quadro di priorità e reciproche compatibilità;
- **strategie:** censiscono ed analizzano le diverse possibili modalità di conseguimento del sistema di obiettivi;
- **interventi:** traducono in “progetti” la strategia selezionata;
- **gestione e valutazione:** garantiscono al processo ed ai suoi attori il controllo sulla reale efficacia delle strategie e dei relativi interventi nel raggiungimento del sistema dichiarato di obiettivi.

Nella strutturazione in fasi si è voluto offrire il migliore modello possibile di articolazione del processo, assumendo l’agire concertato e partecipato a suo fondamento.

Non sempre tuttavia le condizioni effettive nelle quali ci si trova ad operare consentono uno svolgersi continuo e lineare del processo così come proposto. In particolare i momenti di concertazione e di *feedback* possono originare cortocircuiti che rischiano di mettere in crisi l’efficacia dell’intero processo, oppure possono risultare poco funzionali se non controproducenti qualora non siano sorretti da risorse adeguate ed un contesto favorevole⁴.

⁴ Sono prevalentemente le situazioni condizionate da debolezza dell’apparato tecnico, da eccessiva politicizzazione del confronto o da eventuale scarsa credibilità dell’amministrazione.



Il suggerimento è ovviamente di mantenere come passaggi logici le funzioni proprie di ogni fase, ma di trasformarli in passaggi formali espliciti in funzione dello specifico contesto. Si possono in particolare operare semplificazioni e sintesi del processo, soprattutto ottenute attraverso la riunificazione di più fasi, e limitandosi a salvaguardare quelli che sono più oltre evidenziati come i passaggi essenziali della partecipazione.

Le fasi di scansione del processo prima descritte sono a loro volta articolabili in un certo numero di azioni, al solito da adattare alle esigenze dello specifico contesto in cui si opera.

Lo schema complessivo del lavoro, così come verrà descritto nelle parti successive del quaderno, è sintetizzato nel quadro sinottico in calce al capitolo.

In particolare le prime quattro fasi, comprese tra l'orientamento iniziale e la definizione degli obiettivi, costituiscono la parte 'conoscitiva' del processo, mentre le successive tre riguardano la parte progettuale vera e propria, cioè le "tecniche".

La partecipazione in relazione alle fasi del processo

Si è visto come i momenti di comunicazione e dialogo con gli utenti (meglio definiti dalla letteratura specifica come attori sociali) devono essere considerati come veri e propri strumenti di analisi e progettazione. Come tali essi devono dunque essere organizzati, dotati di regole di funzionamento e programmati nelle linee essenziali, per evitare che la concertazione e i laboratori con i cittadini si risolvano in un poco efficiente *pour parler* che assorbe risorse senza convergere verso istanze condivise e senza fornire indicazioni utili per la progettazione.

All'inizio del processo, nella fase di definizione degli orientamenti che guideranno l'intero percorso progettuale, sarà quindi necessario decidere quale livello di coinvolgimento degli attori si vuole perseguire e i modi e le forme della partecipazione⁵.

Se, per diversi motivi, non fosse possibile organizzare la partecipazione nella sua forma più completa, si tenga presente che le fasi in cui la concertazione e i laboratori con i cittadini sono più utili, ai fini della buona riuscita del progetto, sono:

- il momento iniziale di raccolta ed analisi delle prime istanze e delle criticità, sulle quali si viene di fatto ad impostare il progetto (prediagnosi);
- il momento di decisione degli obiettivi e delle strategie progettuali, che possono quindi essere discussi contestualmente;
- il momento della sperimentazione e verifica dell'efficacia degli interventi messi in opera in attuazione degli obiettivi di progetto.

⁵ Una opportunità sicuramente positiva è quella di poter inserire il processo di progettazione all'interno di un percorso di applicazione dell'*Agenda 21 Locale* già attivato o in via di attivazione. Ciò consentirebbe di aprire la politica per la sicurezza urbana locale ad obiettivi più ampi di sostenibilità, allargando il dibattito e la portata culturale del problema; mentre, dal punto di vista operativo, la concertazione del piano potrebbe avvalersi delle modalità formalizzate dal processo attuativo dell'*Agenda* (istituzione di *forum*, *focus*, ecc.).

La tabella riprende in forma sintetica gli aspetti salienti della attività di concertazione e partecipazione con riferimento alle diverse fasi del processo, evidenziando i rischi e le opportunità che questa comporta, nonché gli accorgimenti utili per garantirne la correttezza e l'efficacia di svolgimento.

A che cosa servono il dialogo e la comunicazione?

In quale fase del processo	Vantaggi	Rischi	Accorgimenti da adottare
Orientamento	<ul style="list-style-type: none"> – maggiore forza e visibilità alla volontà politica di affrontare il problema – controllo della completezza della definizione iniziale del problema e della rappresentatività dei soggetti – corresponsabilizzazione della popolazione 	<ul style="list-style-type: none"> – orientare il piano verso questioni non rilevanti o non pertinenti – sbilanciare il processo a favore di istanze particolari, perdendo di vista il quadro d'insieme 	<ul style="list-style-type: none"> – scegliere accuratamente le forme di comunicazione più adeguate – equilibrare il tavolo di concertazione – coinvolgere nei laboratori cittadini di età, genere, provenienze culturali e sociali eterogenee, professioni e stili di vita diversi
Analisi	<ul style="list-style-type: none"> – il problema è colto nei suoi vari aspetti e da diversi punti di vista – analisi e conoscenza più articolata e completa – corresponsabilizzazione della popolazione 	<ul style="list-style-type: none"> – ridondanza delle informazioni raccolte e difficoltà di gestione – difficoltà organizzative e di reperimento di risorse adeguate 	<ul style="list-style-type: none"> – interpretare criticamente l'enunciazione dei problemi da parte dei diversi soggetti – non esaurire l'analisi del problema nell'interlocuzione con gli attori sociali – finalizzare con attenzione le indagini necessarie
Diagnosi	<ul style="list-style-type: none"> – maturazione della consapevolezza, tra gli attori, della legittimità e importanza dei bisogni degli altri – confronto argomentato fra esigenze e approcci contrastanti – stereotipi e convinzioni erranee sottoposti a vaglio critico – elaborazione condivisa della scala di importanza delle criticità 	<ul style="list-style-type: none"> – difficoltà a gestire istanze contrastanti – distorsione dei bisogni espressi, che non sempre corrispondono a bisogni effettivi – rafforzamento di posizioni opportuniste (<i>free riding</i>) 	<ul style="list-style-type: none"> – mediare le istanze "egoistiche" richiamando a principi di utilità collettiva che devono essere enunciati e condivisi in premessa – riconoscere i bisogni non pertinenti e favorire l'esplicitazione delle distorsioni, mettendoli a confronto con altri bisogni e stimolando dialogo argomentato



In quale fase del processo	Vantaggi	Rischi	Accorgimenti da adottare
Obiettivi e strategie	<ul style="list-style-type: none"> – messa a punto di un sistema di obiettivi capace di ottenere una equa ripartizione di vantaggi/svantaggi sociali – genesi degli interventi comprensibile e trasparente – accrescimento del senso di responsabilità e del livello d'accettazione sociale del progetto 	<ul style="list-style-type: none"> – prevalere degli interessi delle componenti sociali più strutturate e informate – abbandono del processo da parte delle componenti che prefigurano esiti a loro non pienamente favorevoli 	<ul style="list-style-type: none"> – riequilibrare la capacità di pressione dei diversi gruppi sociali (in nome dei principi di cui sopra) – allargare il set delle opzioni fra cui scegliere – scegliere strategie che ammettano implementazioni sperimentali – rafforzare la fase di valutazione
Interventi	<ul style="list-style-type: none"> – dimostrazione di rispetto verso abitanti e utenti – maggiore comprensione degli interventi e delle loro “modalità d'uso” – collaborazione nel rispondere ai cambiamenti richiesti – controllo sociale 	<ul style="list-style-type: none"> – difficoltà di accettazione di soluzioni particolarmente innovative – opposizioni preconcette e tecnicamente non fondate 	<ul style="list-style-type: none"> – esplicitare scenari realistici, mostrare i risultati raggiunti in esempi simili in situazioni analoghe – implementazioni provvisorie sperimentali – allargare la platea dei cittadini interessati al progetto
Gestione e valutazione	<ul style="list-style-type: none"> – feed-back sull'efficacia del processo – maggior controllo dei risultati ottenuti e dell'accettazione sociale degli interventi 	<ul style="list-style-type: none"> – difficoltà nella ricostruzione corretta dei nessi causali, soprattutto a fronte di esiti contraddittori in interventi complessi 	<ul style="list-style-type: none"> – definire modalità formalizzate e cadenzate di verifica dei risultati – mantenere un efficace livello comunicativo



1.3 *Uno sguardo al passato per osservare con più attenzione il presente*

Come abbiamo visto la partecipazione è uno degli elementi innovativi che consentono di pianificare mobilità e promuovere contestualmente cultura della sostenibilità, collaborando con i cittadini.

Il tema della mobilità scolastica, a questo proposito, rappresenta un'occasione assai significativa di promozione di una nuova sensibilità per il cambiamento. Insieme ai genitori è infatti possibile riflettere sui comportamenti quotidiani, per cominciare a valutarli criticamente, ma anche divulgare la consapevolezza di quanto sia complesso, ancorché necessario, il cambiamento e, infine, rendersi conto che ciascuno di noi gioca un ruolo nel creare le situazioni problematiche, ma può essere anche protagonista degli sforzi necessari a risolverle.

In questa prospettiva può essere interessante riguardare al passato con occhio attento e chiedersi che cosa perdano i bambini e le bambine che non hanno la possibilità di crescere sperimentando l'autonomia che la loro età consentirebbe, quando vivono in città caotiche a misura di automobile, non di persona.

*Testo tratto da *Bambini e bambine si fanno strada. Percorsi sicuri casa-scuola e altri percorsi di autonomia*, a cura di Valter Baruzzi, Editrice La Mandragora, Imola 2002, pagg. 31-41*

L'esperienza ci mostra quanto sia difficile che crescano bene, in maniera sana, armoniosa ed equilibrata, sia bambini lasciati precocemente soli ad affrontare i problemi della vita quotidiana, sia bambini con genitori che impediscono loro quelle graduali esperienze di autonomia, necessarie per diventare grandi, mettersi alla prova, acquisire fiducia in sé.

Ci piace chiarire il significato delle proposte che presentiamo in questo quaderno, proponendo l'esempio di un bambino che sta imparando ad usare la bicicletta.

Lo immaginiamo mentre compie i suoi primi tentativi sulla sua bici, senza le piccole ruote che fino a qualche giorno prima la trasformavano in un triciclo. Se i genitori non gli danno un po' di fiducia e non lo lasciano provare, se gli tengono sempre stretto un braccio o lo accompagnano correndo saldamente afferrati alla sella, ottengono il risultato di evitargli qualche capitombolo, ma gli impediscono anche di fare indispensabili esperienze di equilibrio, di misurare l'uso della forza dei suoi



muscoli, di stimare la difficoltà degli ostacoli da superare... Se, al contrario, i genitori gli tolgono precocemente il necessario sostegno, è probabile che alcune catastrofiche cadute lo inducano a molta prudenza e a tentare l'avventura solo quando si sentirà più sicuro dei propri mezzi, ritardando un'esperienza molto piacevole e importante.

La soluzione più ragionevole è forse quella di accompagnare il bambino nei suoi tentativi, staccandosi un po' da lui quando dimostra di poter stare in equilibrio, seguendolo, pronti a intervenire per incoraggiarlo – anche fornendogli solo un breve sostegno – se si trova in difficoltà, pronti a ridargli fiducia appena mostra di aver recuperato l'equilibrio.

“Se un bambino corre dei pericoli”, sostiene François Dolto “è perché non è stato educato da quando cammina ad andarsene da solo in strada al fianco della madre senza darle la mano, a capire il pericolo per esempio lanciando sotto le ruote di una macchina una palla di carta per fargli vedere che cosa succede a un oggetto qualunque e che il suo corpo è quell'oggetto a cui potrebbe capitare la stessa cosa. Bisogna dare al bambino mediazioni immaginarie e linguistiche, spiegargli le cose e non minacciarlo dei pericoli. L'educazione ha bisogno della mediazione del linguaggio e della sperimentazione progressiva delle capacità di autonomia”.

Questo compito che ha come protagonisti padri e madri, può essere sostenuto, anzi, ha bisogno oggi di essere sostenuto da una comunità competente di adulti che si adopera per incoraggiare l'autonomia dei bambini: progettando e realizzando, per esempio, percorsi che offrano alcune elementari garanzie di sicurezza lungo i collegamenti fra i luoghi importanti della vita dei ragazzi: la casa, la scuola, la biblioteca, la parrocchia, il parco... in modo da consentire loro i primi spostamenti autonomi, accompagnati dallo sguardo di adulti che – con sollecitudine educativa – riconoscano i diritti dell'infanzia e li tutelino, anche con semplici interventi volti a ridurre la pericolosità di alcuni attraversamenti, predisporre marciapiedi e ciclabili, rallentare il traffico degli autoveicoli, allertare vigili e negozianti, valorizzare la disponibilità del volontariato sociale e così via.

Ci sono paesi e quartieri che offrono ancora una certa sicurezza e consentono una qualche autonomia ai ragazzi, ma nella maggior parte delle nostre città il traffico ostacola l'intraprendenza di bambini e bambine e alimenta, accanto ad altri fattori, l'ansia dei genitori.

“Mi colpisce sempre il modo in cui le madri tengono per mano i figli quando li accompagnano a scuola i primi giorni dell'anno scolastico”. Scrive Patrizia Lucattini su Cooperazione Educativa “La mano più grande tiene completamente serrata, in una stretta salda, quella più piccola e inoltre, in un tentativo estremo di protezione, le due mani unite sono accostate al corpo materno. Tra lo spazio protetto della casa, da cui la piccola spedizione è partita, e lo spazio protetto della scuola, destinazione, c'è stato l'attraversamento del 'territorio nemico'. Talvolta l'attraversamento è affrontato in macchina, grande mano protettiva che tiene racchiusi nella stessa cavità madre e figlio e impedisce anche il contatto con l'aria esterna. Se questo atteggiamento trova una spiegazione immediata nel clima di insicurezza e tensione che si respira nelle grandi città credo però che, più profondamente, esteriorizzi il disagio vissuto da chi, nell'arco



di quattro/cinque generazioni (talora meno) è stato costretto a passare da uno spazio e un tempo misurati sul passo dell'uomo e del cavallo e sui cicli della luna e del sole a una dimensione di integrazione spazio-temporale planetaria.

Quando, qualche mese dopo, i ragazzi cominciano a venire a scuola da soli, hanno ormai integralmente assimilati i messaggi impliciti od espliciti trasmessi dall'ambiente: quanto erano tesi ad esplorare e a liberarsi della protezione a uno, due anni, tanto ora procedono automaticamente, ripetendo il percorso già noto, senza che il desiderio di possibili alternative li sfiori perché le alternative non vengono né percepite né immaginate. La rappresentazione che danno del percorso da casa a scuola è particolarmente significativa: un deserto bianco attraversato da un'unica linea, stranamente poco tortuosa, quasi una retta, che indica l'allinearsi ordinato dei loro passi. Anche l'atteggiamento fisico è per lo più di chiusura – spalle curve, testa incassata –: non assomigliano a quel lontano progenitore che ha addomesticato lo spazio e il tempo”¹.

Che cosa perdono i bambini cui viene impedito di sperimentare la città?

Ascoltiamo opinioni e sensazioni di bambine, attraverso il ricordo adulto.

“...ricordo chiaramente il tragitto da casa a scuola e viceversa” racconta Roald Dahl² “perché era terribilmente eccitante. Le cose terribilmente eccitanti sono forse le uniche che interessano veramente un bambino di sei anni e che gli rimangono fortemente impresse. Nel mio caso, il mio entusiasmo aveva per oggetto il mio nuovo triciclo. Pedalavo in triciclo ogni giorno per andare a scuola, mentre mia sorella maggiore pedalava sul suo. Nessun adulto ci accompagnava e ho un ricordo – oh!, così vivido – di come noi due andavamo con una felicità incredibile sui nostri enormi tricicli in mezzo alla strada e poi – e questa è la cosa più fantastica di tutte – come, arrivati a una curva, ci inclinavamo di lato e l'affrontavamo su due sole ruote. Dovete pensare che tutto questo avveniva nel buon tempo antico, quando il passaggio di un'automobile era un evento memorabile perciò non era pericoloso per un bambino piccolo andarsene in triciclo strombettando nel bel mezzo della strada principale”.

Il dottor Albert Parr, che fu direttore del Museo Americano di Scienze Naturale di New York, così raccontava come a quattro anni si muoveva nella sua città natale, Oslo, nel secondo decennio del secolo scorso.

“Non era una fatica ma un piacere avidamente desiderato. Mia madre spesso mi assegnava il compito di comprare il pesce e di portarlo a casa.

Il mio tragitto era il seguente: camminare per 5-10 minuti fino alla stazione, comprare il biglietto, osservare il treno a vapore mentre entrava nella stazione, salire sul treno, parlare con il signore che controllava i biglietti e con gli altri passeggeri, attraversare il lungo altissimo ponte che oltrepassava la secca (in stagione, piena di uccelli migratori) che separava il porto dei pescatori dal porto mercantile, osservare la sottostante base navale, continuare attraverso una galleria fino alla mia stazione.

¹ Patrizia Lucattini, *Il territorio nemico*, in Cooperazione educativa, La Nuova Italia, n. 11, novembre 1988, pag. 15.

² La testimonianza di Roald Dahl è tratta dal racconto autobiografico *Boy*, scritto nel 1984, pubblicato in Italia da Salani, collana gl'Istrici, prima edizione 1997.



Perdere tempo nella stazione studiando i vari tipi di locomotive, attraversando il parco centrale del paese dove durante il riposo di mezzogiorno la banda militare suonava, passare davanti alla stazione dei pompieri per guardare i cavalli che riposavano sotto i loro finimenti pronti a scattare, dare un'occhiata al vecchio Palazzo Comunale e ad altri palazzi antichi. Esplorare il mercato del pesce e il molo dei pescatori per poi mercanteggiare sui prezzi, comprare il pesce e poi ritornare a casa”.

Strade di ieri e strade di oggi

Riprendiamo allora la riflessione sulla città, per ascoltare come Ivan Illich spiega il processo attraverso cui le strade sono state sottratte alla vita quotidiana delle persone, facendo riferimento all’Inghilterra del Settecento e a Città del Messico, parlando anche di noi.

“Commons è una parola dell’inglese antico...[che] denotava quella parte dell’ambiente che si trovava al di fuori dei confini e delle proprietà, ma che le persone avevano diritto di usare, non per produrre merci, ma per la loro sussistenza domestica. La legge della consuetudine che umanizzava l’ambiente istituendo gli usi civici era di solito non scritta. (...)

La legge degli usi civici regolava il diritto di passaggio, il diritto di pesca e di caccia, il diritto di pascolo e quello di raccogliere legna o piante medicinali nel bosco. Una quercia, per esempio, poteva trovarsi nei commons. D’estate, la sua ombra serviva ai pastori e alle loro greggi; le sue ghiande nutrivano i porci dei contadini della zona; i suoi rami fornivano legna da ardere alle vedove del villaggio; alcuni dei suoi ramoscelli verdi, a primavera, venivano tagliati per ornare la chiesa; e al tramonto poteva magari essere il luogo dove si riuniva l’assemblea del villaggio. Parlando di commons, usi civici, la gente si riferiva a un aspetto dell’ambiente limitato, necessario alla sopravvivenza della comunità utile a vari gruppi in modi diversi, ma che, in senso strettamente economico, non veniva percepito come scarso”.

“Quando in Europa, parlando ai miei studenti all’università, uso la parola commons, essi pensano immediatamente al diciottesimo secolo. Pensano a quei pascoli in Inghilterra in cui ogni abitante del villaggio poteva condurre qualche pecora; e ricordano la recinzione di quei pascoli, che li trasformò da usi civici in risorsa per l’allevamento commerciale. In primo luogo, tuttavia, i miei studenti ricordano il nuovo tipo di povertà introdotto da quelle recinzioni: l’assoluto impoverimento dei contadini, sottratti alla terra e costretti al lavoro salariato, e l’arricchimento commerciale dei proprietari terrieri. La privatizzazione degli usi civici inaugura un nuovo ordine ecologico. (...)

Dopo la privatizzazione, l’ambiente divenne in primo luogo una risorsa al servizio delle imprese, che, organizzando il lavoro salariato, trasformavano la natura nei beni e nei servizi necessari a soddisfare i bisogni fondamentali dei consumatori”.

Il mutamento in questione si comprende meglio pensando alle strade di Città del Messico negli anni sessanta.

“Nelle parti vecchie della città vi erano veri e propri usi civici. Vi era gente seduta



per terra a vendere verdura o carbone, mentre altre persone se ne stavano sedute sulle loro sedie per strada a bere caffè o tequila.

*Alcuni vi tenevano riunioni per decidere il nuovo capo-quartiere o per contrattare il prezzo di un asino. Altri conducevano il proprio asino carico di mercanzie in mezzo alla folla, oppure erano in sella. I bambini giocavano nella cunetta; e nello stesso tempo i passanti si servivano della strada per andare da un posto all'altro. Quelle vie erano fatte per la gente*³.

Così Antonio Faeti descrive la strada della sua infanzia, a Bologna:

“Ho abitato in via Orfeo poco più di venti anni, quando ho fatto trasloco ne avevo ventiquattro. È stata la cornice del mio bisogno di sognare, ma di sogni ne suggeriva molti anche lei perché la mia strada era incongrua, contraddittoria, umorale, instabile, proprio come me.

La sentivi vitalista, proletaria, sanguigna, urlante, poi la scoprivì silenziosissima, sonnacchiosa, mediatobonda, seria, cupa. Quando ero un bambino c'erano ancora i ciotoli e, nel pomeriggio, a volte, il solo rumore che si avvertiva era quello di un carro trainato da un vecchio cavallo.

*Era un universo, un micromondo. Dal carbonaio al cartolaio, dai due fornai al fioraio, al bar, all'idraulico, al merciaio, al droghiere, tutto era definito entro i contorni di un'umanità passionale, ridente, drammatica*⁴.

Ascoltiamo di nuovo Ivan Illich:

*“Nei quartieri nuovi di Città del Messico le strade non sono più fatte per la gente. Esse sono ormai arterie per il traffico di automobili, autobus, taxi e camion. I pedoni sono a malapena tollerati sulla strada, a meno che siano in cammino verso una fermata dell'autobus. Se rimanessero fermi o si sedessero per strada, ostacolerebbero il traffico e rischierebbero di essere investiti. La strada è stata degradata da uso civico a risorsa per la circolazione dei veicoli. La gente non può più circolare sulle proprie gambe: il traffico condiziona la mobilità delle persone. La gente può circolare solo con le cinture allacciate e trasportata da un veicolo*⁵.

Quando i bambini vivono in case e isolati separati dal resto della città da strade pericolose, corrono il rischio dell'isolamento e della continua dipendenza da adulti dotati di automobile, per raggiungere la scuola, la palestra, la biblioteca, un centro associativo o le case degli amici. Isolamento e dipendenza sono condivise dai bambini con anziani, persone disabili, mamme con bimbi piccoli: persone che, per qualche ragione, trovano difficoltà ad affrontare il caos automobilistico in strade divenute prevalentemente arena per gli autoveicoli.

È questo l'approdo obbligato della modernità?

³ Ivan Illich, *Nello specchio del passato*, Red edizioni, Como, 1992, pagg. 48-49.

⁴ Antonio Faeti, *Jacovitti contro Disney in via Orfeo*, in AA. VV. *Lettere aperte per strade (da) amare*, Centro Antartide, Bologna 2001.

⁵ Ivan Illich, *op. cit.*, pagg. 49-50.





Che ciclista sei? Laboratorio di Camina.



“Rientrai in Italia alcuni anni fa” scrive Dario Melossi a questo proposito. “Rientrai, più precisamente, nella città dove ero nato ed avevo trascorso la mia giovinezza, Bologna, dopo un soggiorno di parecchi anni negli Stati Uniti in California. Ora, in California, se c’è un tipo di comportamento che innervosisce i locali più del fumo d’una sigaretta di tabacco, è una guida appena disattenta in auto, per cui m’ero abituato a guidare nel modo autoctono, con l’occhio incollato sullo specchietto retrovisore, per scorgere da subito l’apparire della temuta silhouette in bianco e nero. Ma non erano solo i limiti di velocità a far scattare la molla della repressione. Era praticamente qualsiasi infrazione alle norme della strada. Si comprenderà facilmente quindi che un aspetto della ri-immersione nella vita italiana cui mi fu assai difficile riabituarmi all’inizio – e cui spererei di non abituarmi completamente – fu il traffico. All’inizio, mi sentivo un po’ come una di quelle macchiette dei film di costume, agitando invano il mio ombrello nel bel mezzo della strada, vanamente minacciando l’automobile o il motorino che per l’ennesima volta nel corso della giornata aveva seriamente attentato alla mia incolumità. Specie nei mesi d’inverno, costretto dalla pigrizia ad abbandonare le mie solite tendenze suicide estive quando uso la bicicletta, prendevo regolarmente l’autobus e potevo notare, quasi ogni giorno, sul tratto da casa mia al centro, via Emilia Levante e poi via Mazzini, lo ‘spettacolo’ di un’auto in malo modo ferma nel mezzo di un incrocio, ‘vittima’ di un incidente o, più spesso, un motorino, o uno scooter, atterrato con il suo conducente, con il consueto contorno di auto della polizia e dei vigili, ambulanza, ecc.

(...) La cosa tuttavia che trovo particolarmente sorprendente e tuttora mi riesce difficile comprendere, se non rispolverando esoteriche teorie sociologiche, è la convinzione, da parte dei miei concittadini che una città caratterizzata da questo continuo jeu de massacre sia in qualche modo una città civile. La mia abitazione dà su di una strada, via Emilia Levante, che è di pesantissimo traffico e tuttavia già abbastanza suburbana da permettere notevoli velocità, specie agli Schumacher in sedicesimo nostrani. È una strada praticamente impossibile da attraversare per persone anziane, bambini e tutti coloro che non siano dotati di grande valentia atletica. E questa, continuavo a domandarmi stupito, sarebbe la mia città?

Insomma, la situazione del traffico è determinata a Bologna dalla somma di tre fattori: una densità automobilistica pari a quella di Los Angeles, delle strade medioevali quali quelle di Bologna, e uno stile di guida che non voglio paragonare a nessuna città, comunque non ho visto guidare con altrettanta aggressività in nessun altro luogo al mondo. E per favore, per favore, che qualche fanfarone che vuole essere à la page non ci venga a dire che questa è la modernità cosiddetta, che non si può tornare al buon tempo andato e che quindi non c’è niente da fare! Perché nei luoghi che veramente hanno conosciuto la modernità se ci si azzarda a guidare come a Bologna ti mettono le manette e ti portano in gattabuia e forse buttano anche via la chiave, insomma diventano improvvisamente – anche (e soprattutto) i nostri ‘idoli’ nordamericani – dei gran stalinisti.

La strada insomma a Bologna è una grande palestra di inciviltà, di diseducazione, di addestramento alla prevaricazione e alla mancanza di rispetto per il prossimo e per il pubblico in generale. Allora si capisce come mai il poveraccio che ha ‘stretto’ in curva



*venga preso a coltellate e il vigile, che rappresenta il pubblico, cioè tutti noi, venga preso a cazzotti. Cara vecchia Bologna, che tristezza che mi fai oggi! E allora amici pedoni, ciclisti, anziani, bambine e bambini, mamme con le carrozzine, 'riprendiamoci la città' per camminarci, per respirarci, oserei dire, per viverci*⁶.

Chi desidera riprendersi la città, immaginando “una diversa modernità” con meno traffico e meno inquinamento, può fare qualcosa subito: proporre – tanto per cominciare – soluzioni volte a rendere più sicuri i percorsi che i bambini compiono ogni giorno per andare a scuola, in biblioteca, in parrocchia, al parco o in palestra; intervenire sulla sede stradale per rallentare il traffico, predisporre percorsi ciclabili, ridurre la pericolosità di certi incroci o facilitare gli attraversamenti.

Di fronte alla dimensione dei problemi, sono piccoli provvedimenti questi, che rappresentano tuttavia un passo importante per garantire diritti elementari, oggi largamente disattesi, di ampie fasce di cittadini, per i quali la mancanza di esperienza o l'incertezza di movimenti dovute all'età o una banale disabilità si trasformano in gravi handicap⁷.

Avviare processi del genere sperimentando metodologie partecipative, coinvolgendo quindi tutti i soggetti interessati (bambini, insegnanti, genitori, commercianti, altri cittadini) oltre i tecnici e gli operatori comunali, è una scelta che mira a cambiamenti di comportamento (ad esempio ridurre l'uso dell'automobile) e si prefigge risultati sul piano educativo e sul piano culturale oltre che a livello di organizzazione del traffico, di struttura viaria e di riduzione dell'inquinamento.

⁶ Testimonianza tratta da AA.VV. *Lettere aperte per strade (da) amare*, Centro Antartide, Bologna 2011.

⁷ Per approfondire questo argomento vedi Francesca De Filippi (a cura di), *Dossier: disabilità senza handicap*, in *Ergonomia*, (trimestrale), Moretti & Vitali editori, Milano, anno IV, numero 8, sett. 1996.



1.4 *Progettazione partecipata dei percorsi sicuri casa-scuola nel territorio regionale: la dimensione sociale delle politiche di mobilità*

Negli anni 2009/2010, la Regione Emilia-Romagna ha attivato con l'Associazione Camina un programma di intervento che ha previsto lo svolgimento di laboratori formativi per insegnanti, genitori ed operatori degli Enti locali sul tema dell'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale. I laboratori si sono sviluppati in alcune città capoluogo, esplicitando la dimensione e gli effetti sociali della mobilità, ponendo in correlazione diritti dell'infanzia, autonomia di bambini e ragazzi, tematiche tipiche della "città educativa", salute e ambiente, rispetto delle regole e responsabilità civica, in una prospettiva di lavoro che integra didattica e apprendimento esperienziale.

Il progetto formativo presenta aspetti particolarmente innovativi, in quanto affianca azioni di mobility management e interventi infrastrutturali realizzati dalle amministrazioni locali, in una prospettiva interistituzionale, intersettoriale e di dialogo fra i vari saperi specialistici. È stato previsto lo svolgimento, in raccordo con il Servizio regionale Comunicazione, Educazione alla sostenibilità, delle attività di supporto per il progetto "Percorsi sicuri casa-scuola", ed in particolare:

- formazione agli operatori dei Centri di Educazione Ambientale della rete Infea, che hanno coordinato nelle diverse realtà i processi partecipati, allo scopo di insegnare una metodologia di intervento volta a promuovere cambiamento di comportamenti;*
- supervisione scientifica alla progettazione dei processi partecipati di sostegno alla mobilità scolastica ciclopedonale;*
- supporto metodologico alla progettazione degli interventi locali, con particolare riguardo al tema dell'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale e alle metodologie partecipative.*

Sono state sviluppate inoltre, attività di sostegno, supporto ed accompagnamento per gli Enti locali soci di Camina, che vogliono sperimentare metodologie partecipative tramite le quali i diritti dell'infanzia e dell'adolescenza possano essere assunti in forma strutturale nelle politiche di uso del territorio e di governo delle città.

*Intervento di Gino Passarini (Servizio politiche familiari, infanzia e adolescenza, Regione Emilia-Romagna) nell'ambito del convegno *A scuola di mobilità sostenibile. Progettazione partecipata di percorsi sicuri casa-scuola nel territorio regionale*, tenutosi a Bologna l'11 novembre 2010*



Parlare di “dimensione sociale delle politiche di mobilità significa, anzitutto, provare a interrogarci riguardo al tema dei diritti, ed alle possibili declinazioni del rapporto diritti individuali / diritti collettivi. Non c’è dubbio infatti che, almeno nella cultura occidentale contemporanea, la possibilità di muoversi agevolmente sia concepita non soltanto come bisogno, ma anche propriamente come diritto; diritto del singolo – come tale a volte enfatizzato, per esempio, da alcune associazioni di categoria – e diritto della collettività, che si fonda sul tentativo dinamico di contemperare esigenze differenti, talora anche potenzialmente conflittuali, benché strettamente correlate: velocità degli spostamenti, riduzione dell’impatto ambientale, sicurezza e decongestione del traffico, maggiore attenzione a stili di vita sani.

Tutti questi fattori, parallelamente all’importanza che rivestono, quali concause che concorrono fortemente alla definizione di un certo tenore di qualità della vita, parimenti detengono un rilevante peso specifico in ordine allo sviluppo economico delle comunità locali e dell’intero sistema-paese.

In termini di programmazione, il principale atto regionale di riferimento, per quanto riguarda il benessere sociale e la salute, è costituito dal “Piano sociale e sanitario 2008-2010” (PSSR). Il Piano porta a compimento un sistema integrato di servizi sociali, socio-sanitari e sanitari per la realizzazione di un nuovo welfare universalistico, equo, radicato nelle comunità locali e nella regione. L’obiettivo è lo sviluppo di una società solidale, in cui i diritti siano esigibili, in cui sia rafforzata quella coesione sociale che da sempre caratterizza la comunità regionale e che rappresenta un alto fattore di crescita e dunque di competitività. Il Piano non rappresenta però una semplice giustapposizione delle linee di programmazione, ma una trasformazione di ottica e il riconoscimento della necessità di declinare assieme le problematiche della sanità e del sociale per fare del welfare una parte sostanziale e positiva del cambiamento sociale ed economico in atto¹.

Nell’ottica della piena integrazione delle politiche dunque, il Piano tocca anche i temi relativi alla mobilità, con particolare attenzione ad alcune categorie sociali meritevoli di attenzione particolare – quali studenti, anziani e disabili – in quanto portatori di diritti di accesso alla mobilità che divengono paradigmatici per l’intera popolazione. In effetti, nei principali atti di programmazione elaborati a livello regionale (Piano territoriale regionale – Documento unico di programmazione – Documento di programmazione economico finanziaria) è sempre presente, in maniera esplicita o implicita, l’idea guida della costruzione di una “società per tutte le età”, laddove l’attenzione per alcune categorie più deboli si traduce nei fatti in una società più accogliente per tutti:

*Una società così (complessa) sta producendo una realtà di bisogni che non sono solo quelli primari della salute, della casa e del lavoro, ma anche una domanda sociale di nuovi servizi e di nuove opportunità: cura, salute, ma anche **mobilità**, socialità, informazione, cultura e comunicazione, domande che investono i soggetti pubblici in misura decisamente crescente rispetto al passato.*

¹ La definizione del Piano sociale e sanitario regionale è tratta dal sito: <http://www.saluter.it>

Vediamo dunque come nel PSSR il tema della mobilità venga riferito, per esempio, agli anziani:

*il Piano di azione per gli anziani, prima proposta concreta di ripensare il sistema di servizi e interventi a favore degli anziani in un'ottica di integrazione, coinvolgendo a tal fine i diversi settori della programmazione regionale. Il piano avvia la discussione su una serie di azioni e interventi in materia di servizi alla persona, sostegni per la permanenza a domicilio, edilizia e urbanistica, **mobilità e trasporto**, commercio e turismo, formazione e cultura, nuove tecnologie.*

Il tema della mobilità è citato nel PSSR anche riguardo a infanzia e adolescenza:

*La ricostruzione di elementi propri della comunità di prossimità necessita di un ripensamento dello spazio pubblico, inteso anche nella sua funzione di spazio identitario del quartiere o del rione o dell'isolato. Condizione imprescindibile per la realizzazione di questi interventi è l'integrazione tra le diverse politiche di settore (urbanistica, **mobilità**, ambiente, sicurezza, salute, scuola, formazione, sociale, ecc.) attraverso la piena assunzione di un approccio sistematico e globale alle condizioni di infanzia e adolescenza.*

Doverosamente sottolineato appare il diritto alla mobilità – quale fonte di accessibilità – per i portatori di disabilità:

*Qualificare gli interventi per i minori con **disabilità**, favorire la domiciliarità e la vita indipendente attraverso lo sviluppo dell'assistenza domiciliare, l'assegno di cura e di sostegno, servizi e contributi per l'adattamento dell'ambiente domestico e la dotazione di ausili e tecnologie adeguate, soluzioni abitative innovative, quali ad esempio gli alloggi con servizi, interventi per l'accessibilità del sistema dei trasporti pubblici ed interventi a sostegno della mobilità privata... bisogno rilevante è quello della **mobilità**, intesa come accessibilità e vivibilità complessiva degli spazi pubblici e soprattutto come necessità di poter disporre almeno in ambito zonale di un vero e proprio sistema per la mobilità locale articolato in mezzi pubblici accessibili e con agevolazioni tariffarie (autobus e taxi), un servizio di trasporto "porta a porta" con pulmini attrezzati per le situazioni di maggiore gravità ed infine agevolazioni e contributi sulla mobilità privata, anche attraverso le agevolazioni previste dalla L.R. 29/1997 e le altre agevolazioni ed esenzioni previste dalla normativa nazionale e regionale.*

Le Indicazioni regionali per la costruzione del "Profilo di comunità", documento di analisi che svolge un ruolo di cerniera tra la programmazione regionale e quella territoriale, partono dal presupposto che:

l'analisi della comunità è al tempo stesso processo di cambiamento e sviluppo, coinvolgimento attivo e partecipato della comunità, lettura ed attivazione delle risorse disponibili. Il profilo di comunità costituisce una lettura ragionata e partecipata dei bisogni di salute e di benessere della popolazione e, come tale è uno strumento di supporto nella individuazione delle criticità e delle priorità da considerare all'interno della programmazione e delle politiche territoriali sociali, socio-sanitarie e sanitarie.

È importante quindi avviare un percorso di lettura delle dinamiche del territorio che, in questa prima fase, consideri in maniera integrata almeno i seguenti quattro ambiti: casa, mobilità, scuola e inserimento lavorativo delle persone con disagio sociale.



Questa parte², pur molto importante per le implicazioni che ha rispetto al benessere complessivo di una comunità e per le strette relazioni che ha con altri comparti delle politiche di welfare, è stata in effetti trattata da soli cinque Profili di comunità e secondo modalità proprie. Potrebbe essere opportuno, per il futuro, il ricorso ad alcuni indicatori condivisi che possano fornire utili e comparabili informazioni per i diversi territori. Fra questi, i più rilevanti fra quelli evidenziati nei diversi Profili di comunità, sembrano essere:

- l'*indice di attrazione*, che misura la capacità di un'area di attirare o far uscire pendolari;
- il così detto *tasso di motorizzazione*, inteso come rapporto fra numero di autovetture e numero di abitanti;
- il *rapporto (o tasso) di mortalità* degli incidenti stradali, calcolato come numero di morti/numero di incidenti;
- il *rapporto (o tasso) di pericolosità*, dato dal rapporto fra il numero di morti e il numero di morti e feriti;
- *rapporto (o tasso) di lesività*, cioè il rapporto fra il numero di feriti e il numero di incidenti.

Un esempio interessante di lettura “sociale” dei temi della mobilità possiamo estrarlo dal Profilo di comunità elaborato per il territorio bolognese/imolese, all'interno del quale si è scelto di “concentrare l'attenzione sull'accessibilità mediante mezzi pubblici su gomma delle strutture sanitarie e socio-sanitarie presenti in provincia di Bologna. Per ogni struttura si è preso in esame il numero di fermate disponibili nel raggio di 200 m; per ciascuna fermata il numero di linee che l'intersecano; per ciascuna linea il numero di corse nella giornata, indipendentemente dalla fascia oraria di copertura che ciascuna linea fornisce all'utenza. L'intento è quello di valutare il grado di accessibilità con il mezzo pubblico di ciascuna struttura sanitaria o socio-assistenziale; sapendo che tanto il tipo di struttura presa in esame, quanto la tipologia di mezzo di trasporto sono con ragionevole approssimazione i servizi a più alta probabilità di utilizzo dalle ‘fasce deboli’ della popolazione”.

Accessibilità mediante mezzi pubblici di strutture sanitarie e socio-sanitarie per zona

Per chiarezza è bene sottolineare che i dati proposti rappresentano la sommatoria di linee e di corse che intersecano ogni fermata nel raggio di 200 m di ciascuna struttura esaminata; ciò significa che, prevalentemente nell'area a maggior urbanizzazione, per ciascuna struttura possono esserci più di una di queste fermate, ciascuna toccata dalla stessa linea e dalla stessa corsa, che quindi risultano conteggiate

² Considerazioni tratte da *La sfida del profilo di comunità e dell'atto di indirizzo e coordinamento triennale: un'analisi dei nuovi strumenti della programmazione*, a cura di Francesca Ragazzini, Bologna, Regione Emilia-Romagna, 2009.

Ambito sociosanitario (Piani di Zona)	Strutture per ambito (v. %)	Fermate per struttura	Linee per struttura	Corse per struttura
Bologna	24,3	4,6	8,4	779,5
Casalecchio	14,0	2,9	4,5	126,6
Imola	5,9	5,3	9,1	181,4
Pianura est	16,5	2,6	5,8	92,8
Pianura ovest	13,6	2,2	3,9	62,2
Porretta	12,5	3,3	6,9	61,5
S. Lazzaro	13,2	3,1	4,6	142,0
Totale complessivo	100,0	3,4	6,2	267,8

entrambe le volte; di conseguenza il dato non rappresenta il numero di linee distinte, e relative corse, disponibili sul territorio.

Parlando di **partecipazione**, non possiamo non citare doverosamente la legge regionale 14/2008, “*Norme in materia di politiche per le giovani generazioni*”.

La legge regionale 14/2008 è strutturata in diverse parti – per esigenze di sistematicità di trattazione – ciascuna delle quali tuttavia rimanda puntualmente alle altre, in un disegno che si vorrebbe organico e coerente. Nella Parte I, “Disposizioni generali”, oltre ad individuare le funzioni o i compiti attribuiti a Comuni, Province e Regioni, vengono richiamati i principi ispiratori che muovono – tra l’altro – dalla Convenzione ONU sui diritti dell’infanzia e dell’adolescenza:

- i bambini, i ragazzi e i giovani vengono riconosciuti come soggetti di autonomi diritti e come risorsa fondamentale ed essenziale della comunità regionale;
- la Regione persegue il loro agio come condizione necessaria allo sviluppo sociale, culturale ed economico.

Inoltre...

- *vengono posti a fondamento delle politiche regionali principi cardine, quali la valorizzazione delle diverse abilità e delle differenze culturali e di genere, la promozione della **cittadinanza attiva** delle giovani generazioni, la promozione delle occasioni di dialogo intergenerazionale, interculturale e interreligioso, i diritti all’informazione, alla formazione e alla cultura, il diritto alla salute, i diritti al gioco, al tempo libero, alla cultura, all’arte e allo sport.* Ebbene, quanto questi diritti per essere davvero agiti abbiano bisogno di mobilità sicura e buona accessibilità, ciascuno è in grado di comprenderlo.



Legge regionale 14/2008 i principi ispiratori



Nell'ambito della programmazione e della metodologia attuativa, il testo di legge regionale sottolinea dunque l'importanza dell'integrazione delle politiche in materia sociale, scolastica, formativa, sanitaria, abitativa, culturale, del tempo libero, del lavoro, di pianificazione territoriale, di mobilità e di sviluppo sostenibile.

In effetti, il testo della legge regionale si propone anche l'obiettivo forte dell'integrazione istituzionale con gli Enti locali nella funzione di governo, programmazione, regolazione e verifica; viene citato il necessario raccordo con le amministrazioni dello Stato – in particolare quelle scolastiche e le università – puntando decisamente anche sulla collaborazione con le parti sociali e sull'apporto del terzo settore. Appare altresì significativa, in termini programmatici e metodologici, l'affermazione circa l'orientamento a soddisfare i bisogni attraverso uno "stile di prossimità", quale modalità operativa dei servizi territoriali che sia svolta nei luoghi di vita effettivamente frequentati da bambini e ragazzi.

Dunque, la Regione e gli enti locali perseguono la partecipazione e il miglioramento della qualità della vita dei minori nei contesti urbani, nei centri abitati e nei luoghi di relazione.

La Regione:

- valorizza le attività di informazione, formazione, scambio di buone prassi e aggiornamento del personale di enti locali e delle aziende unità sanitarie locali (AUSL), coinvolgendo le istituzioni scolastiche e il terzo settore, per favorire la diffusione di pratiche coerenti con il rispetto dei diritti dei bambini e degli adolescenti e con la promozione attiva di strumenti di partecipazione;



- promuove la pratica del gioco quale strumento educativo che favorisce la relazione attiva, l'aggregazione tra persone, l'integrazione, il rispetto reciproco e delle cose, la sperimentazione delle regole e la gestione dei conflitti;
- sostiene progetti finalizzati ad accrescere la possibilità di fruire dell'ambiente naturale ed urbano da parte dell'infanzia e dell'adolescenza, anche migliorandone l'accessibilità spazio-temporale, la sicurezza e la percezione quali luoghi di relazione;
- promuove l'accesso e la partecipazione alla cultura e alle arti attraverso iniziative di educazione tempestiva alla comprensione e al rispetto del patrimonio storico, artistico, culturale, ambientale, nonché mediante la sperimentazione di forme di partecipazione attiva dei bambini e degli adolescenti alla vita culturale, museale e artistica del territorio;
- valorizza una cultura della progettazione, della pianificazione urbana, ambientale e territoriale ispirata al rispetto e all'ascolto dei bambini e degli adolescenti e incentiva la realizzazione di interventi innovativi e di riqualificazione di spazi, edifici, aree e percorsi urbani e ambientali compatibili con le loro esigenze;
- promuove la partecipazione dei bambini e degli adolescenti alla vita pubblica e alla definizione delle iniziative di loro interesse anche attraverso il supporto tecnologico e metodologico a pratiche di partecipazione attraverso internet, svolte a livello locale e a livello regionale.

Una strategia efficace sa contemperare le esigenze educative e di promozione socio-culturale, con le azioni di moderazione del traffico e di mobility management. In altri termini, l'esperienza ci ha dimostrato che i risultati migliori si ottengono quando le azioni educative prevedono contestualmente l'organizzazione di esperienze di cambiamento, come ad esempio l'avvio di un pedibus e interventi di moderazione del traffico per la messa in sicurezza dei black point in prossimità delle scuole e lungo gli itinerari casa-scuola. Da dove cominciare? Quali fasi di lavoro ci attendono?



1.5 Da dove cominciare?

Il tema della mobilità scolastica riguarda più in generale la pianificazione della mobilità urbana e tocca molteplici aspetti della vita di bambini e ragazzi e delle loro comunità. Quando si è convinti della necessità di occuparsi seriamente di questo tema, occorre chiedersi come agire concretamente.

Testo tratto da *Bambini e bambine si fanno strada. Percorsi sicuri casa-scuola e altri percorsi di autonomia*, a cura di Valter Baruzzi, Editrice La Mandragora, Imola 2002, pagg. 68-69

Non esistono schemi precostituiti o ricette da applicare al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi in progetti complessi come quelli di cui ci stiamo occupando, ma alcuni criteri metodologici hanno dimostrato una notevole efficacia nell'affrontare nodi progettuali complessi, così come ci sono alcuni elementi, la cui presenza – una volta accertata – si è dimostrata predittiva di successo.

Ecco cosa non perdere mai di vista:

- la capacità degli adulti di lasciarsi coinvolgere in un percorso lungo il quale – assieme alla cultura dell'infanzia, alla cultura della mobilità e al senso dell'abitare – c'è da mettere in gioco, almeno in parte, anche se stessi;
- la capacità di saper collaborare senza pretese egemoniche ciascuno nell'ambito delle proprie responsabilità: genitori, dirigenti scolastici e docenti, assessori e operatori dell'amministrazione municipale, ma anche altre persone e ruoli;
- la predisposizione di un coordinamento intersettoriale a livello di amministrazione pubblica (Lavori pubblici, Mobilità e trasporti, Polizia municipale, Pubblica istruzione, Ambiente...) che disponga delle competenze necessarie, sappia programmare e raccordare saperi, tempi e risorse, in modo da procedere – in tempi ragionevoli – alla realizzazione delle opere, dopo l'analisi e la proposta;
- l'attivazione di un coordinamento interistituzionale, tra ente locale, scuola e Azienda Sanitaria Locale, favorito oggi dalle nuove modalità della scuola di porsi in relazione con il territorio e da un disegno educativo che affida maggiore importanza ai saperi locali e a forme all'educazione alla cittadinanza;
- il coinvolgimento delle famiglie, alle quali si chiede di essere disponibili a immaginare come cambiare alcuni aspetti dell'organizzazione familiare e nel curare



particolarmente l'educazione stradale dei figli, in relazione agli obiettivi del progetto;

- l'idea che bambini e ragazzi sono una risorsa (non solo persone da tutelare e proteggere) e, muovendo dalla consapevolezza che sono cittadini fin da oggi, soggetti di diritto;
- il coinvolgimento operativo dei bambini e dei ragazzi nell'analisi del contesto d'avvio e nella costruzione di una rete di "alleati", nell'individuazione dei problemi e nell'elaborazione di proposte di messa in sicurezza di tratti di percorso casa-scuola, nel miglioramento delle loro competenze di pedoni e ciclisti;
- la definizione di una dimensione territoriale ottimale, che può essere rappresentata in concreto dallo stradario della scuola (uno strumento facilmente alla portata dell'esperienza dei ragazzi) e il riferimento a una potenziale "comunità di abitanti";
- metodologie partecipative e azioni comunicative che sappiano includere nel percorso casa-scuola gli abitanti del territorio in cui si opera: tutti quei cittadini che dovranno comprendere e accogliere le eventuali proposte di cambiamento "ambientale" (tra essi anche i commercianti);
- il controllo dell'orizzonte temporale entro cui si sviluppano le azioni del progetto, alcune delle quali richiedono tempi medio-lunghi per essere completate (pensiamo per esempio alla messa in sicurezza di un incrocio da parte dell'Assessorato ai lavori pubblici);
- la consapevolezza, politica e culturale, che i percorsi casa-scuola sono un caso particolare di un tema più generale che riguarda l'ambiente urbano e la sicurezza (per esempio inquinamento, rischio incidenti, autonomia delle persone).



1.6 Le tappe del progetto

Mentre si susseguono le azioni di mobility management scolastico, docenti, genitori, operatori e amministratori comunali sentono la responsabilità di organizzare forme di mobilità che hanno il merito di riportare i bambini in strada, con pedibus o bicibus e poi, in prospettiva, in piccoli gruppi di amici, ma pongono con urgenza il problema della sicurezza stradale. Lo affrontano con un saggio mobility management e con interventi di moderazione del traffico, ma si pongono anche il problema delle competenze di bambini e bambine che hanno assai poca esperienza in quanto utenti della strada.

Occorre allora chiedersi davvero che cosa sia la sicurezza stradale.

La domanda è: come si può essere al sicuro in strada?

Non basta conoscere e rispettare le regole, occorre anche imparare a guardarsi dagli errori degli altri utenti, soprattutto se sono motorizzati e noi siamo pedoni o ciclisti.

L'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale non è una materia, è un "sapere" che taglia trasversalmente varie discipline e che richiede un tirocinio esperienziale senza cui non può esservi certezza di apprendimento e di competenze possedute, né da parte dei ragazzi che devono maturare senso di autoefficacia, né da parte degli adulti che di quei ragazzi devono potersi fidare per lasciare che vadano autonomamente in strada a piedi, in bicicletta prima, in ciclomotore poi, in moto e in auto più tardi.

Adulti e ragazzi, riflettendo insieme, si pongono varie domande.

"Che cosa bisogna sapere e saper fare? Quali atteggiamenti è opportuno avere, per avere la certezza di ritornare a casa sani e salvi?

Come muoversi sapendo essere cittadini responsabili anche verso gli altri e l'ambiente?"

*Testo tratto da *A piedi o in bici con le amiche e con gli amici. Come progettare e realizzare la mobilità sostenibile dei bambini e delle bambine nel tragitto da casa a scuola*, a cura di Valter Baruzzi e Antonio Monzeglio, Editrice La Mandragora, Imola 2008, pagg. 46-49*

Le motivazioni educative, la pluralità delle competenze messe in gioco e l'attenzione alla complessità delle connessioni, la metodologia inclusiva che mira a coin-





Un pedibus a primavera.

volgere nei processi il più alto numero di persone, ragazzi e adulti, la volontà di promuovere una consapevolezza, un'assunzione di responsabilità e una nuova cultura della città e delle comunità che l'abitano... sono le stesse che ispirano la ricerca e i progetti per una città sostenibile.

Proponiamo qui una traccia articolata e sintetica su come si procede una volta che abbiamo elaborato, condiviso e raffinato l'analisi della questione, rintracciati e fatti emergere i bisogni che vogliamo affrontare e le aspettative che intendiamo soddisfare.

Può sembrare a prima vista un percorso tortuoso e impegnativo che ci rimanda alla domanda iniziale "Perché dovremmo occuparcene?", ma se siamo (e siete) arrivati fin qui significa che una risposta la vogliamo trovare!

Il percorso qui proposto non segue necessariamente un ordine cronologico, indica semplicemente i passaggi necessari che il processo introduce e che vanno riempiti e sostanziati con lo stesso lavoro creativo dell'artista, o ancora meglio dell'artigiano, che incomincia un'opera.

Non bisogna seguirli pedissequamente tutti, si può partire da uno piuttosto che da un altro e man mano far maturare la consapevolezza e la voglia dei tanti attori, tutti protagonisti e tutti con uguale autorevolezza.

È importante decidere insieme che sia per bambini e bambine un bel percorso, dalla casa alla scuola e più in generale nella città per prepararsi a camminare nel mondo!

- Si costituisce un Gruppo di progetto interistituzionale (scuola, Comune, genitori e altri).

- La scuola inserisce il progetto nel POF e nomina due referenti incaricati di coordinare i lavori all'interno della scuola e di essere individuati come punti di riferimento per l'esterno. Gli insegnanti sono tutti coinvolti e i referenti sono due per dividersi i compiti, alleggerire l'impegno e garantire continuità.
- Il Comune dà vita a un gruppo intersettoriale che periodicamente si incontra per raccordare le diverse azioni dell'ente locale; l'Amministrazione individua un referente, incaricato di coordinare i lavori all'interno del Comune e di essere punto di riferimento per l'esterno.
- Prima azione: condivisione delle idee e stesura di una traccia progettuale che comprende preliminarmente un'analisi del contesto.
- Raccolta dati sulla mobilità, l'ambiente e la vita dei bambini, anche attraverso i questionari che compilano bambini e genitori.
- Quantificazione dati, preparazione di tabelle e grafici, produzione di una "mappa delle criticità".
- A scuola le classi preparano una mappa dei flussi casa-scuola da incrociare con quella delle "criticità" percepite dai genitori.
- Lavoro di analisi e commento assieme ai ragazzi.
- Presentazione dello stato dell'arte nel corso di un'assemblea di genitori e lancio del progetto, alla presenza dei ragazzi coinvolti, dei genitori del gruppo di progetto degli insegnanti e del dirigente scolastico, dei rappresentanti dell'amministrazione comunale, con il contributo di un pediatra, delle associazioni eventualmente coinvolte e dei rappresentanti della Polizia municipale e di chi altri è opportuno invitare. L'assemblea serve a sancire pubblicamente l'impegno reciproco a collaborare per raggiungere gli obiettivi individuati.
- Dopo l'assemblea si produce un documento che sancisce un "patto di adesione" al progetto che viene inviato a tutte le famiglie.
- Il progetto c'è. È arrivato finalmente il momento dell'azione. La scuola e le famiglie, in collaborazione con la Polizia Municipale, per un periodo adeguato alle necessità, si occupano di accrescere le competenze e le abilità di bambini e ragazzi in quanto pedoni e ciclisti. Il comune mette in sicurezza alcuni punti della viabilità ritenuti pericolosi e si occupa della segnaletica, che può essere ideata dai ragazzi. Tutti insieme intraprendono azioni comunicative per informare abitanti e automobilisti del progetto in corso.
- Si concordano percorsi e modalità organizzative. I bambini e i ragazzi vanno a scuola a piccoli gruppi, a piedi, in bicicletta o con mezzi pubblici, da soli o accompagnati da un genitore o un altro adulto volontario.



1.7 *L'educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale con bambini e ragazzi. La proposta di Camina*

a cura di Valter Baruzzi

Brano tratto dall'intervento dell'autore nell'ambito del convegno *Sicuri in città* tenutosi a Bologna il 12 dicembre 2011

Rispetto al tema della mobilità sostenibile osserviamo che accanto ad un certo impegno di diversi enti locali a promuovere l'autonomia dei ragazzi e i diritti dell'infanzia, permane una comprensibile e diffusa ansia da parte di molte famiglie nei confronti della **sicurezza** dei bambini. Allo stesso tempo vi è la tendenza, da parte degli enti locali e delle famiglie, a supporre che l'educazione alla sicurezza stradale sia un'esperienza formativa che si risolve a scuola e, genericamente, a contatto con la realtà, crescendo.

Su questo punto, a nostro avviso, si osserva una grave mancanza di consapevolezza, sul piano socio-culturale (soprattutto se ci si confronta con altri Paesi europei) che deve essere affrontata con maggiore sistematicità e vigore, non solo attraverso corsi di educazione stradale.

Il tema della sicurezza stradale di bambini e ragazzi è infatti frutto, a nostro avviso, di una combinazione di elementi assai rilevanti sui quali occorre agire, e che riguardano:

- la conformazione fisica e lo stato delle strade, che possono presentare particolari condizioni di rischio (*black points*);
- il traffico, la sua organizzazione e le relazioni fra gli altri utenti della strada, nel quadro del sistema di regole codificato e nell'ambito del controllo esercitato dall'autorità pubblica;
- le tecnologie applicate ai mezzi di trasporto e alla moderazione del traffico;
- il livello delle competenze e le risorse-psicosociali di bambini e ragazzi.

La proposta di Camina mira ad individuare un modello di educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale con bambini e ragazzi, che affronti in maniera articolata e organica i diversi aspetti che entrano in gioco, integrandoli. Si propone di approfondire i temi dei valori, degli atteggiamenti e delle competenze che bambini e ragazzi debbono possedere per fruire dell'ambiente stradale correttamente e in sicurezza. Conoscenze e abilità dovrebbero essere acquisite e apprese nell'ambito di un piano di educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale che chiami in causa Governo, Regioni, Province e Comuni, la scuola, le famiglie e la società civile.



Un corretto approccio educativo alla sicurezza, tuttavia, deve affrontare anche il tema delle scelte individuali di mobilità e porsi l'obiettivo di orientare le famiglie alla riduzione dell'uso dei veicoli a motore, nelle situazioni urbane che più propriamente richiedono la scelta di forme di mobilità ciclopedonale o l'uso dei mezzi pubblici.

Ciò significa che un programma educativo efficace deve essere in grado di riflettere anche su atteggiamenti e stili di vita scorretti, per mettere in discussione la cultura della mobilità oggi diffusa, inadeguata alle esigenze di sostenibilità della nostra società.

L'articolazione degli obiettivi operativi prevede:

- il reperimento, l'analisi e l'approfondimento di dati riguardanti la mobilità casa-scuola e il trasporto pubblico;
- l'individuazione e messa a punto di strumenti che consentano di valorizzare e diffondere localmente il significato di mobilità sostenibile;
- l'avvio di una riflessione sul tema della qualità della vita urbana, ambientale e sociale, con particolare riguardo all'infanzia e alle conseguenze di una mobilità insostenibile;
- la progettazione e realizzazione d'interventi volti a promuovere una maggiore sostenibilità della mobilità urbana, con un'impostazione multidisciplinare e intersettoriale.

L'itinerario educativo proposto ha lo scopo di accrescere le competenze e le abilità di bambini e ragazzi, la loro sicurezza e la fiducia delle famiglie, affinché adottino forme di mobilità ciclopedonale casa-scuola. Tale modello, data la complessità del tema e i diversi attori in gioco, presuppone l'attiva collaborazione di enti locali, aziende sanitarie, scuole, famiglie, bambini e ragazzi:

- l'ente locale collabora all'azione di mobility management scolastico, si impegna a modificare e mettere in sicurezza i *black points* – i punti di criticità – nel territorio di pertinenza delle scuole coinvolte ed a collaborare con la scuola (e la polizia municipale) alle iniziative educative;
- le aziende sanitarie attuano i loro piani di promozione della salute (fra cui un ruolo importante lo ricopre l'attività fisica) in stretta collaborazione con enti locali e scuole, coinvolgendo alunni e genitori, in una prospettiva di cambiamento degli stili di vita;
- le famiglie vengono coinvolte in un processo di sensibilizzazione verso le esigenze educative e di salute dei figli, con l'aiuto di pediatri di famiglia e medici dell'ASL; vengono loro fornite informazioni e si avvia un dialogo sull'autonomia dei figli, sulla gradualità dell'apprendimento, sull'esigenza di esperienze condivise e di un tirocinio che conduca i figli a divenire pedoni e ciclisti consapevoli, prima di usare un ciclomotore; *alle famiglie si chiede la disponibilità di collaborare a ridurre il numero di automobili in circolazione nei pressi delle scuole, all'entrata e all'uscita degli alunni, e di essere protagoniste insieme ai loro figli di un cambiamento culturale;*



- i bambini e i ragazzi, con la collaborazione di famiglie, scuola, Enti locali ed associazioni divengono protagonisti di un processo di cambiamento culturale, lungo il quale apprendono regole, conoscenze e abilità per esercitare concretamente il loro ruolo di pedoni e/o ciclisti consapevoli, gioiosi e in sicurezza, insieme ai compagni di scuola, cominciando proprio dal percorso casa-scuola quotidiano;
- e la scuola? A titolo esemplificativo indichiamo – sinteticamente e in maniera volutamente approssimativa – alcuni temi ed ambiti educativi pertinenti, che richiamano il curricolo e il POF, di cui in parte la scuola primaria già si fa carico e che vanno meglio esplicitati e valorizzati di quanto di solito non siano, perché il contributo della scuola è determinante e deve essere riconosciuto pienamente. Si tratta di consapevolezze emerse nell’ambito dei gruppi di lavoro con docenti e dirigenti di scuola primaria con cui Camina ha collaborato e sta tuttora collaborando.

Per la sicurezza è necessario che i ragazzi possiedano:

- a. competenze sensoriali correlate alla percezione dei rumori, alla stima delle distanze e della velocità;
- b. consapevolezza delle capacità e dei limiti personali;
- c. abilità psicomotorie correlate alla coordinazione oculo-manuale, all’equilibrio, alla lateralizzazione;
- d. conoscenza delle regole e delle forme attraverso cui vengono proposte.

Occorre altresì che imparino:

1. il rispetto delle regole e quel senso di responsabilità che richiama all’esercizio della cittadinanza consapevole;
2. ad essere consapevoli di che cosa significhi star bene, farsi male, di che cosa sia la sicurezza, che cosa siano il rischio, la prudenza e l’imprudenza;
3. a chiedersi che cosa sia la fiducia (come si impara ad acquisire la fiducia dei genitori, dei compagni, degli insegnanti?);
4. a sapersi relazionare con l’ambiente, essere capaci di decodificare i messaggi espliciti e impliciti che nell’ambiente stradale si incontrano;
5. a sapersi relazionare con gli altri fruitori dell’ambiente stradale (si possono trarre informazioni dai comportamenti delle persone? È possibile prevedere che cosa stanno per fare? Se noi vediamo gli altri, siamo sicuri che gli altri si accorgano di noi?);
6. le capacità manuali necessarie – crescendo – alla manutenzione della bicicletta;
7. a saper valutare costi e benefici, nelle azioni della vita quotidiana, per capire quando sia meglio essere pedoni o ciclisti, quando usare l’autobus, quando chiedere di essere accompagnati con l’auto dei genitori...;
8. a sapersi “muovere”, essere in buona salute;
9. a saper esplorare l’ambiente e a conoscere il proprio quartiere e la città (dove si trovano i *black points* che è meglio evitare?);



10. ad avere opinioni fondate circa la qualità dell'aria, le cause dell'inquinamento;
11. a possedere senso di appartenenza e responsabilità civica (in che modo ciascuno di noi può essere corresponsabile nel creare o aggravare problemi ambientali urbani e come ciascuno di noi può dare un contributo a risolverli).

La scuola, dialogando costantemente con le famiglie, può aiutarle ed accompagnarle ad adottare con i figli scelte di mobilità scolastica ciclopedonale e di uso dei mezzi pubblici.

L'organizzazione di pedibus e bicibus sarà concretamente intrapresa, laddove le condizioni del territorio e le preoccupazioni degli adulti li renderanno necessari. Quando lo si riterrà possibile, bambini e ragazzi andranno a scuola autonomamente in piccoli gruppi di compagni e vicini di casa.

La prospettiva del cambiamento degli stili di vita rappresenta quindi un elemento imprescindibile dell'approccio educativo proposto.

Il modello proposto da Camina si fonda sulla collaborazione di enti locali, aziende sanitarie, scuole, famiglie e ragazzi per promuovere mobilità scolastica sostenibile. In sintesi: i bambini e i ragazzi sono i destinatari e i protagonisti del progetto, ma è grazie all'interazione dei vari soggetti coinvolti che diventa possibile attuare un cambiamento nelle scelte relative agli spostamenti: gli insegnanti sono formati per essere in grado di educare, anche attraverso le materie curriculari, alla mobilità sostenibile; le famiglie vengono coinvolte in un processo di sensibilizzazione, oltre che nella disponibilità a collaborare per ridurre le auto in circolazione; agli enti locali spetta l'individuazione e la messa in sicurezza dei punti critici nel territorio delle scuole, mentre l'azienda sanitaria fornisce informazioni scientifiche riguardanti i benefici dell'attività fisica, per supportare gli interventi educativi, che prevedono anche bambini e ragazzi che vanno a scuola a piedi o in bicicletta autonomamente.

L'intenzione del progetto è non tanto di proporre "dall'alto" alle scuole e ai docenti un quadro sistematico di insegnamenti e proposte laboratoriali, quanto piuttosto di avviare con loro un percorso di ricerca sulle loro programmazioni e sull'attività didattica. Un percorso che in primo luogo mira a esplicitare e valorizzare ciò che già la scuola sta facendo, non focalizzandosi sulle aree disciplinari, ma chiedendoci insieme quali siano le competenze necessarie, come, dove e con chi, bambini e ragazzi dovrebbero apprenderele.



Seconda parte

Il ruolo della scuola:
gli insegnanti prendono la parola

L'impegno della scuola

Sono diverse le scuole che in questi anni hanno sfruttato l'esperienza del pedibus per dare efficacia alle esperienze didattiche realizzate in classe nelle varie discipline riguardo l'educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale.

Il Progetto pedibus è entrato nella programmazione curricolare di queste scuole non come "argomento in più" da affrontare, ma come spunto e stimolo motivante per possibili percorsi multidisciplinari, che mirano a far acquisire ai bambini non solo conoscenze, ma anche e soprattutto abilità e competenze fondamentali per la loro crescita in autonomia e sicurezza.

Si tratta di un percorso che in primo luogo mira a esplicitare e valorizzare ciò che già la scuola sta facendo, non focalizzandosi sulle aree disciplinari, ma riflettendo insieme su quali siano le competenze necessarie dell'educazione alla mobilità sostenibile ed alla sicurezza stradale, come, dove e con chi, si suppone che bambini e ragazzi le apprendano.

In seguito agli incontri svolti da Camina con le insegnanti di numerose scuole emiliano-romagnole, sono emersi alcuni elementi su cui riflettere.

In primo luogo la consapevolezza che già la scuola dell'infanzia e quella primaria si occupano di:

- competenze sensoriali correlate alla percezione dei rumori, alla stima delle distanze e della velocità;
- consapevolezza delle capacità e dei limiti personali;
- abilità psicomotorie correlate alla coordinazione oculo-manuale, all'equilibrio, alla lateralizzazione;
- conoscenza delle regole e delle forme attraverso cui vengono proposte;
- rispetto delle regole, senso di responsabilità che richiama all'esercizio della cittadinanza consapevole;
- consapevolezza di che cosa significhi star bene, farsi male, che cosa sia la sicurezza, che cosa siano il rischio, la prudenza e l'imprudenza;
- riflessioni sul tema della fiducia: come si impari ad acquisire quella dei genitori, dei compagni, degli insegnanti;



- capacità di relazionarsi con l'ambiente, di decodificare i messaggi espliciti e impliciti che nell'ambiente stradale si incontrano; capacità di relazionarsi con gli altri fruitori dell'ambiente stradale (si possono trarre informazioni dai comportamenti delle persone? È possibile prevedere che cosa stanno per fare? Se noi vediamo gli altri, siamo sicuri che gli altri si accorgano di noi?);
- capacità manuali riguardanti la manutenzione della bicicletta;
- valutazione di costi e benefici, nelle azioni della vita quotidiana, per capire quando sia meglio essere pedoni o ciclisti, quando usare l'autobus, quando chiedere di essere accompagnati con l'auto dei genitori...;
- rapporto tra movimento e salute; capacità di esplorare l'ambiente e conoscere il proprio quartiere e la città (dove si trovano i *black points* che è meglio evitare?);
- elaborare opinioni fondate circa la qualità dell'aria, le cause dell'inquinamento;
- possedere senso di appartenenza e responsabilità civica (in che modo ciascuno di noi può essere corresponsabile nel creare o aggravare problemi ambientali urbani e come ciascuno di noi può dare un contributo a risolverli).

Vengono qui raccontate alcune esperienze realizzate in due scuole di Cesena, che dimostrano come promuovere il pedibus significhi "fare scuola" a tutto tondo. Sono presentati sinteticamente due altre esperienze, fra le innumerevoli in corso di realizzazione, che contribuiscono a rendere l'idea di un impegno regionale diffuso.

Ad Imola, come a Cesena, i pedibus si stanno diffondendo in tutte le scuole della città. L'esperienza di Maranello, invece, ci è parsa interessante perché dimostra come un impegno così puntuale possa realizzarsi fin dalla scuola dell'infanzia.



2.1 IL CASO DI CESENA

2.1.0 Informazioni di contesto



Logo del Progetto pedibus di Cesena

A scuola con gli amici a piedi o in bici!¹

Il Comune di Cesena ha aderito nel 2009 al progetto “Percorsi sicuri casa-scuola” promosso dalla Regione Emilia-Romagna in collaborazione con l’Associazione Camina. Dal progetto – che ha coinvolto le scuole Primarie Villarco, Alighieri, Pascoli zona San Vittore e Don Milani, zona Torre del Moro oltre alla Secondaria primo grado viale della Resistenza, zona Torre del Moro – è emersa la necessità di migliorare ed aumentare la mobilità ciclo-pedonale da e verso la scuola, dotandosi di strumenti che accompagnino a scelte di mobilità diversa.

Che cos’è il Pedibus?

A Cesena lo chiamiamo “pedibus”.

Il pedibus è un modo sicuro, salutare e divertente per andare a scuola. È un gruppo di bambini che vanno a piedi con un adulto “autista” davanti ed un adulto “controllore” che chiude la fila. I bambini vanno a scuola insieme seguendo un percorso prestabilito e raccogliendo passeggeri alle fermate predisposte lungo il cammino. Il pedibus funziona come un vero autobus con linee, orari e fermate precise

¹ Informazioni tratte dal sito <http://www.comune.cesena.fc.it/cesenambiente>

stabilite. Anche i bambini che abitano lontano possono prendere il piedibus, basta che i genitori li accompagnino ad una delle fermate, evitando così l'ingorgo di auto che si forma davanti alle scuole.

La situazione attuale a Cesena

In tutta la città, i plessi scolastici già provvisti di linee piedibus sono 13 con un totale di 20 linee attive. Presto si aggiungeranno altri 4 plessi, nei quali l'esperienza è in corso di programmazione.

I bambini che vanno "a piedibus" sono attualmente 588 e i genitori volontari che accompagnano i vari gruppi sono in tutto 89.

Le linee dei piedibus a Cesena

(dati aggiornati a giugno 2012)

Quartiere Oltresavio:

1. Scuola elementare Dante Alighieri (Oltresavio): 2 linee; 65 iscritti; 5 genitori volontari
2. Scuola elementare Marino Moretti (Villarco): 2 linee; 20 iscritti; 2 genitori volontari

Quartiere Valle Savio:

3. Scuola elementare Giovanni Pascoli (San Vittore): 2 linee; 97 bambini; 16 genitori volontari
4. Scuola elementare Giovanni Montalti (San Carlo): 3 linee; 15 bambini; 3 genitori volontari

Quartiere Borello:

5. Scuola elementare Borello (Borello): 2 linee; 15 bambini; 2 genitori volontari

Quartiere Cesuola:

6. Scuola elementare Sacro Cuore: 1 linea; 44 bambini; 8 genitori volontari
7. Scuola elementare Don Carlo Baronio-Ponte Abbadesse: 2 linee; 39 bambini; 13 genitori volontari

Quartiere Fiorenzuola:

8. Scuola elementare Salvo D'Acquisto: 1 linea; 20 iscritti; 7 genitori volontari
9. Scuola elementare Fiorita: deve ancora organizzarsi



Quartiere Cervese sud:

10. Scuola elementare Bruno Munari-Sant'Egidio: in corso di programmazione con inserimento nel POF e partenza laboratori 1°-2° nel nuovo anno scolastico
11. Scuola elementare Vigne: 1 linea; 150 iscritti; 14 genitori volontari

Quartiere Rubicone:

12. Scuola elementare Franco Gambini-Calise: 2 linee; 31 iscritti; 4 genitori volontari

Quartiere Cervese nord:

13. Scuola elementare Edmondo De Amicis-San Giorgio: 1 linea; 50 iscritti; 4 genitori volontari

Quartiere Ravennate:

14. Scuola elementare Ronta: 1 linea; 42 iscritti; 10 genitori volontari
15. Scuola elementare Martorano: deve ancora organizzarsi

Quartiere Centro Urbano:

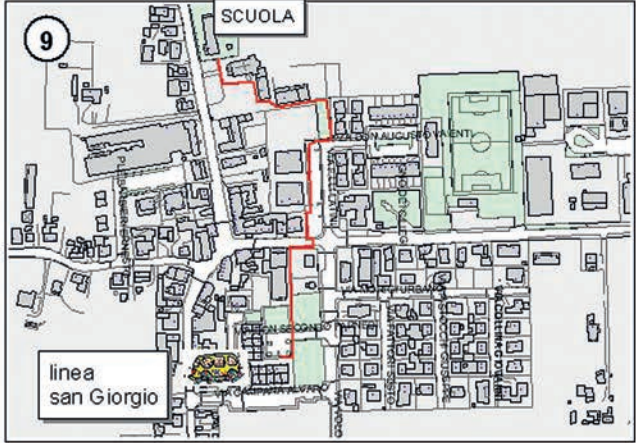
16. Scuola elementare Carducci: deve ancora organizzarsi
17. Scuola elementare San Domenico: deve ancora organizzarsi

Quartiere Oltresavio:

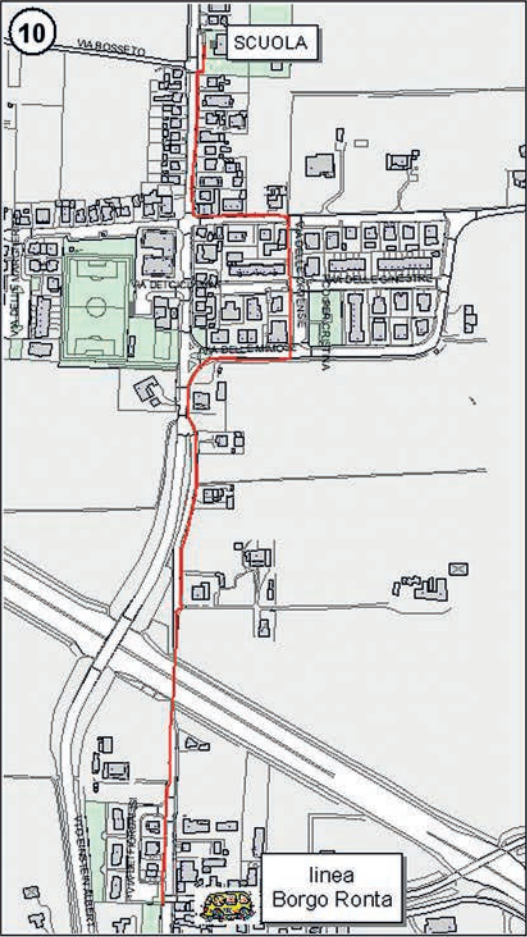
18. Scuola elementare Torre del Moro: pronta la linea e prossime le iscrizioni per il nuovo anno scolastico 2012/2013



scuola San Giorgio



scuola Ronta



Un esempio di mappa prodotta dal Comune di Cesena per ogni scuola in cui i piedibus sono attivi.

Perché il piedibus a Cesena?

Abituare i bambini a muoversi a piedi è un modo per rendere la città più vivibile, meno inquinata e pericolosa. All'entrata e all'uscita dei bambini, le scuole vengono prese d'assalto dalle auto, creando traffico ed inquinamento.

Il piedibus permette di:

- socializzare e farsi nuovi amici;
- arrivare ben svegli per l'inizio delle lezioni;
- riappropriarsi del piacere di camminare;
- diventare utenti consapevoli dei pericoli della strada;
- creare le condizioni per diventare autonomi;
- contribuire alla crescita dell'autostima e del benessere psicofisico del bambino;
- combattere l'obesità infantile attraverso l'esercizio fisico quotidiano di muoversi a piedi;
- contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico.

La dimensione sociale del piedibus²

A due anni dalla partenza dei primi piedibus ci giungono i racconti dei protagonisti principali di questa avventura e scopriamo che:

1. i bambini conoscono bene i “perché” del piedibus, ma loro ci vanno soprattutto perché è divertente, possono stare un po' insieme e fare nuove amicizie (valore aggiunto = minor solitudine, socializzazione, “fare famiglia”);
2. per molti si è allentato lo “stress” familiare dovuto alla difficile gestione quotidiana degli orari: “Adesso, alla mattina – dicono i bambini – la mamma è meno nervosa, non ha più fretta e non si arrabbia” (valore aggiunto = migliore qualità della vita);
3. tra genitori ci si conosce meglio e c'è più fiducia reciproca: ora ci si sente più in famiglia tanto che a volte si fanno i turni anche al pomeriggio aiutandosi a gestire insieme il problema di chi lavora, è solo e non può permettersi di pagare baby-sitter (valore aggiunto = senso comunitario e responsabilizzazione);
4. il classico bambino un po' irrequieto e indisciplinato che è difficilmente gestibile in classe “esprime se stesso” anche durante il piedibus e crea tensioni

² Testo di Lucia Garaffoni, tecnico comunale coordinatore e referente per i gruppi piedibus della città di Cesena.



e pericoli: il gruppo di volontari, preso coscienza della necessità di dare un aiuto al bambino, applica il regolamento stabilito utilizzando prima lo strumento del richiamo scritto alla famiglia per il rispetto delle regole, poi passa alla sospensione per qualche tempo.

Risultato finale: la voglia di “esserci” nel nuovo gruppo, di “far parte del gioco” e di “non stare fuori a guardare” fa cambiare idea al bambino che aggiusta le sue modalità espressive, ritornando e rispettando le regole del gioco. In questo “gioco” le regole stabilite insieme non sono *vincoli* per sopprimere il bisogno di esprimersi, ma *opportunità* che ci permettono di poter giocare (valore aggiunto = aiuto nella gestione dei conflitti e sussidiarietà al compito educativo dell’insegnante);

5. sono sempre più le famiglie emarginate e in difficoltà con anche gravi problemi che pregiudicano la loro autonomia: i primi segnali arrivano al suono della campanella quando l’insegnante capisce che arrivare a scuola tutti i giorni e puntuali non è per tutti i bambini una cosa scontata e risolvere il problema non è facile.

Per alcuni bambini l’iscrizione al piedibus a Cesena è stata una salvezza: finalmente riuscire ad arrivare a scuola tutti i giorni, puntuali e insieme a nuovi amici! (valore aggiunto = accoglienza e integrazione).

Conclusione

Qualche genitore è alla sua prima esperienza di volontariato: “pensavo di non essere capace, pensavo fosse difficile gestire un gruppo così numeroso di bambini, ma poi, dopo i primi giorni, mi sono reso conto che in quei dieci minuti al giorno era più quello che ricevevo dai bambini che quello che offrivamo loro e alla fine mi sono ritrovato ad aspettare quei dieci minuti come il momento più piacevole della giornata”.

Queste persone, incontrando l’esperienza, ci hanno creduto, si sono fidati e, superando titubanze, l’hanno realizzata con gratuità e fatta diventare da progetto ad abitudine della vita quotidiana.

I loro racconti pieni di entusiasmo ci ricordano che spesso è necessario ed anche una bella avventura il *fare per capire*.



2.1.1 - *Percorso di educazione ambientale, alla mobilità sostenibile, alla salute e per accrescere lo spirito di cittadinanza*

Scuola primaria Dante Alighieri, via Quarto dei Mille 175, Cesena
Dirigente: Marcella Di Damiano
Docenti: Maurizia Canali, Cristina Maresi, Manuela Buda,
Elena Santini, Valeria Turci
A.S. 2010/2011 classi IV B - C - D

Tante volte in questi anni abbiamo percorso la città a piedi per visitare monumenti, o partecipare ad iniziative ed eventi, tante volte abbiamo incontrato difficoltà, intoppi, talvolta pericoli, 50 alunni a spasso per la città diventano un test davvero importante su quanto le città siano o meno a misura di bambino. Ed ecco un elenco delle difficoltà che incontriamo:

- marciapiedi occupati da automobili;
- tratti con marciapiedi molto stretti;
- attraversamenti pedonali poco sicuri;
- automobilisti che non si fermano ai passaggi pedonali;
- automobilisti che si fermano ai passaggi pedonali, ma i veicoli seguenti si mettono in sorpasso;
- automobilisti che sbuffano e strombazzano perché blocchiamo il traffico troppo a lungo.



Ma a noi piace uscire, sentire, guardare la nostra bella città e dobbiamo poterlo fare in tranquillità, sicurezza e magari respirando un'aria migliore.

Abbiamo elaborato insieme un percorso che mettesse a fuoco i **bisogni** del **bambino** che vive in città, per arrivare poi a comprendere che da essi scaturiscono dei **diritti**, ma anche che ai diritti corrispondono dei **doveri**. Questa consapevolezza poi deve essere veicolata verso altri, prima di tutto sugli adulti che ci sono vicini, che ci amano e che devono imparare ad essere dei cittadini migliori, per insegnare a noi ad essere dei cittadini migliori.

E così sulla nostra *esperienza di alunni/cittadini/bambini/pedoni* abbiamo riflettuto, progettato e costruito.

Diritto a muoversi in città senza pericoli	Dovere di usare sempre occhi e orecchie per proteggersi dai pericoli
Diritto a venire a scuola a piedi	Dovere di conoscere le regole della circolazione stradale
Diritto a trovare i marciapiedi liberi	Dovere di non occupare le piste ciclabili
Diritto a non respirare gli scarichi delle auto	Dovere di conoscere e rispettare la segnaletica stradale
Diritto ad avere spazi liberi dalle auto	Dovere di essere sempre attenti e responsabili per proteggerci dai pericoli della strada, dobbiamo conoscere le principali regole della circolazione stradale, possiamo anche chiedere agli adulti che ci amano di pensare ai bambini quando usano l'automobile.



Casi mamma e papà,
quando guidate fate attenzione soprattutto ai bambini....

... RICORDATEVI DI ...



DIVIETO DI SOSTA

Non sostate sulle strisce pedonali o sui marciapiedi, anche se il cartello non è esposto! Potreste impedire il passaggio dei pedoni che potrebbero essere ostacolati nel camminare o nell'attraversare la strada.



PERCORSO PEDONALE

Non passate nella strada in cui vedete questo cartello perché rischiereste di investire i pedoni che passano tranquillamente.



ATTRAVERSAMENTO PEDONALE

Questo segnale avvisa della presenza a breve distanza di un passaggio pedonale: RALLENTATE E DATE SEMPRE LA PRECEDENZA AI PEDONI.



PASSAGGIO PEDONALE

Date la precedenza ai pedoni che attraversano la strada sulle strisce, anche se i pedoni devono passare sulle strisce con la massima prudenza assicurandosi che non arrivino auto e che i veicoli si siano fermati per dare la precedenza!





BAMBINI

Segnala la presenza di un luogo frequentato da bambini come: scuole, giardini pubblici, campi da gioco ecc...

Guidate sempre con la massima cautela e a bassa velocità, e prestate grande attenzione soprattutto perché i bambini possono avere comportamenti imprevedibili o distratti!



SCUOLABUS

Questo segnale indica la fermata di uno scuolabus. Guidate sempre con la massima cautela e a bassa velocità, e prestate grande attenzione soprattutto alla salita e alla discesa dei bambini, che potrebbero anche attraversare la strada!

Non sorpassate lo scuolabus mentre fa salire o scendere i bambini e aspettate pazientemente che si sia fermato o sia ripartito!



SEMAFORO PEDONALE

Questo speciale semaforo serve per indicare ai pedoni se possono attraversare la strada o se debbono attendere.

Non passate quando il semaforo è verde ed i pedoni stanno per attraversare!



PEDIBUS!

Gli alunni delle classi L^oB-L^oD della scuola "Dante Alighieri"

2.1.2 *Il piedibus a scuola.* *Chi va a piedi e in bicicletta l'ambiente rispetta!* *Le discipline intrecciano la mobilità sostenibile*

Scuola Primaria "G. Pascoli" S. Vittore, via San Vittore 1410, Cesena
Dirigente: Marcella Di Damiano
Docenti: Angela Riceputi, Barbara Baldacci, Raffaella Baldacci,
Chiara Fuzzi, Mirella Biguzzi
Classi I e II A

2.1.2.A - Premessa

Il nostro impegno ha una storia che comincia dalla Prima classe.

I bambini dell'attuale classe II A erano già stati sensibilizzati ai problemi del traffico davanti alla scuola e dell'inquinamento dell'aria, l'anno precedente, in classe I, poiché queste problematiche erano strettamente legate al Progetto di plesso: l'**aria**.

A fine anno era stata organizzata la festa dell'**aria** e gli alunni erano stati invitati a venire a scuola in **bicicletta**. In quell'occasione avevamo incontrato anche gli **Amici della bici**, i volontari che, con il loro *critical mass*, sensibilizzano i cittadini ad una mobilità sostenibile.

Lo slogan creato era: **chi va in bicicletta l'ambiente rispetta!**
C'era inoltre una colonna sonora: "Monta in mountain-bike"

Se papà mi ascolta, questa volta
risparmiamo la benzina.
La benzina
Oggi l'auto può restare ferma, così l'aria
non s'inquina.
Non s'inquina
Basta finalmente coi rumori dei motori
Che fan «brim brum» - «brim bram»!
Cosa c'è di meglio di una gita in bicicletta
fuori porta?
Fuori porta
Zaino sulle spalle coi panini, con le bibite
e la torta...
E la torta
Lo sappiamo tutti che fa bene alla salute

Andare in mountain-bike!
Drin-drin! Drin-drin! Monta monta in
mountain-bike!
E vedrai...
Drin-drin! Drin-drin! Come ti divertirai!
Tu con noi! Tu con noi!
Drin-drin! Drin-drin! Monta monta in
mountain-bike!
E vedrai...
Drin-drin! Drin-drin! Se pedali arriverai...
Dove vuoi! Dove vuoi!
Interludio
E non c'è problema nella gita se comincia
la salita.
La salita



Basta usare il cambio con un tocco ben
dosato delle dita.
Delle dita
Per tornare a casa una magnifica discesa
Sai già che ci sarà!
Viali, sentierini, campi, boschi... Viva viva
l'avventura!
L'avventura
Prati, ruscelletti, fiorellini... Com'è bella la
natura!
La natura
Voglia di esplorare, di scoprire, di cantare...
E andare in mountain-bike!

Drin-drin! Drin-drin! Monta monta in
mountain-bike!
E vedrai...
Drin-drin! Drin-drin! Come ti divertirai!
Tu con noi! Tu con noi!
Drin-drin! Drin-drin! Monta monta in
mountain-bike!
E vedrai...
Drin-drin! Drin-drin! Se pedali arriverai...
Dove vuoi! Dove vuoi!
Drin-drin! Drin-drin! Monta monta in
mountain...
Bike!

Parte il progetto pedibus

A settembre abbiamo ri-cominciato da dove ci eravamo lasciati...

Il 17 settembre 2010 viene presentato il *progetto pedibus* alla presenza dell'Assessore all'Ambiente *Lia Montalti*. Per l'occasione, i bambini e le maestre hanno realizzato cartelloni e slogan per sensibilizzare gli abitanti del paese al rispetto dell'aria che respiriamo, prediligendo una mobilità sostenibile per l'ambiente.

Questi cartelli sono stati esposti nella sala del Palazzo Comunale per buona parte del mese di novembre e hanno colorato l'atmosfera a Palazzo Albornoz, lanciando una vera e propria sfida a tutti coloro che si recavano in Comune per i più svariati motivi!

Eccone alcuni:



BICICLETTA 4 EVER

SE VIENI IN BICI, AVRAI TANTI AMICI

ABBIAMO I MARCIAPIEDI, USIAMOLI COI PIEDI!

SE IL CARBURANTE VUOI RISPARMIARE, IL PIEDIBUS PROVA AD USARE

STRADA SICURA – MENO PAURA

- VELOCITA' + FELICITA'

SE IL PIEDIBUS PRENDERAI LA LINEA MANTERRAI

Sono stati coinvolti subito anche i bambini dell'attuale *classe I A*, partendo dal racconto di cosa era stato fatto nella nostra scuola in questi anni per proteggere di più l'ambiente in cui viviamo.

Si è chiesto loro chi va a piedi e chi in bici:

“A piedi vado poco – dice qualcuno – perché la mia mamma ha fretta”
altri aggiungono:

“Perché alla mattina sennò faccio ritardo”;

qualcuno dice che lo porta la nonna alla quale fanno male i piedi e così è costretta a usare l'auto;

in bici vanno qualche volta al parco con i genitori, per strada pedalano raramente perché le macchine vanno forte;

qualcuno non sa ancora bene stare in equilibrio sulla bicicletta, però a tutti piacerebbe tanto venire a scuola in bici!

Nella rastrelliera ci sono le bike dei più grandi e loro le osservano con ammirazione!

Però per i brevi tratti si può andare a **pie di**: tutti quanti hanno gambe giovani e tanta energia; poi ci sono i marciapiedi! “Basta che ci sia un ‘grande’ che ci accompagna!”.

Qualcuno dice, per esempio, che si può arrivare dalla “Milena” (edicola e cartoleria) o all'A&O, oppure in Parrocchia..., cioè in tutti quei luoghi che sono vicini a dove si abita! Si fa una passeggiata e si evita di mettere sempre in moto l'auto che rilascia nell'aria dei “fumi che fanno male ai polmoni”.

Alla fine è stato prodotto questo cartellone come **impegno** ad andare un po' di più a piedi e a recarsi a scuola senza macchina, almeno ogni tanto, quando è possibile:



CHI
A SCUOLA
A PIEDI VA
SEMPRE SANO RESTERĂ!



Per quanto riguarda il progetto pedibus in II A, gli argomenti trattati, prendendo come spunto il progetto pedibus, sono: “la strada”, “le regole” e “il mio quartiere”.

2.1.2.B - La strada

Dopo aver partecipato alla conferenza *A scuola di mobilità sostenibile* a Palazzo d'Accursio a Bologna l'11 novembre, abbiamo pensato di rendere partecipi i bambini di questo fatto, stimolandoli con delle domande:

- Sapete cosa vuol dire percorsi sicuri casa-scuola?
- Cosa vuol dire mobilità sostenibile?
- Perché è importante tutelare la nostra salute?
- Come possiamo fare per usare meno l'auto e di più i piedi?

Sono venute fuori molte risposte a queste sollecitazioni. Eccone alcune:

- Percorsi sicuri vuol dire che non c'è pericolo quando da casa veniamo a scuola.
- Che siamo sicuri di non farci male o di non inciampare.
- Che siamo sicuri che arriviamo a scuola sani e salvi.
- Che le macchine non ci investono.
- Che nessuno ci ferma.
- Mobilità vuol dire che è qualcosa di mobile.
- Sì, qualcosa che si muove.
- Sostenibile, cioè che sostiene.

Cosa vuol dire sostiene? (l'insegnante fa un mimo).

- Che tiene su!
- Che aiuta!

Allora mobilità sostenibile significa muoversi e spostarsi aiutando l'ambiente.

- Così diminuisce lo smog!
- E il fumo dalle marmitte!
- E noi respiriamo più sano!
- E non abbiamo la tosse e il raffreddore.
- Noi possiamo venire a scuola a piedi.
- Col pedibus.
- E in bici?
- Sì, ma noi siamo troppo piccoli, forse quelli di IV e V.
- E quando parte il pedibus?

Fra qualche mese, perché lo dobbiamo spiegare bene agli adulti, che fanno ancora un po' fatica a capire queste cose...

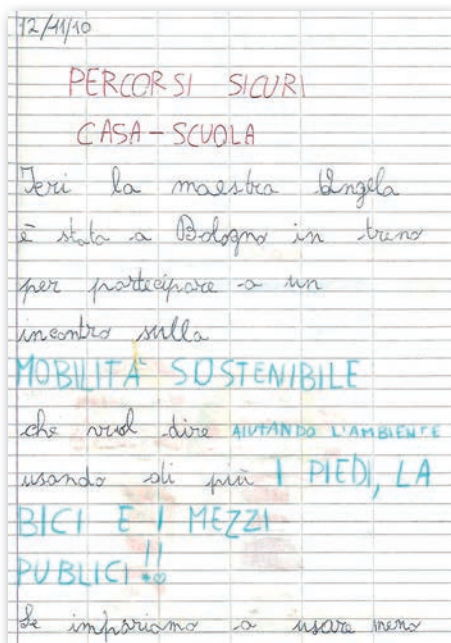
- Che bello, io lo dico al mio babbo che mi porta sempre in macchina...
- Io non so se posso venire...



- Angela glielo dici te a mia mamma, perché lei ha fretta alla mattina...

Queste sono alcune delle risposte.

Abbiamo concordato insieme che per far partire un piedibus bisogna lavorare bene sulle **regole di comportamento**, sulla strada e le sue regole, sui percorsi che da casa portano a scuola.



Prendendo spunto anche dalla spiegazione grammaticale della “è” che spiega e della “e” che unisce, l’insegnante ha chiesto ai bambini di rispondere a queste domande, con le loro parole (*Brainstorming*):

Cos’è la strada?

Com’è la strada?

Chi/cosa c’è sulla strada?

I bambini hanno fornito tantissime risposte, alcune poco precise, altre molto definite.

Si è proceduto a raccoglierle in un grande cartellone murale.





Cesena, via Savio negli anni '50.



Vigili studenti delle scuole medie di S. Domenico. Educazione stradale, 1956.



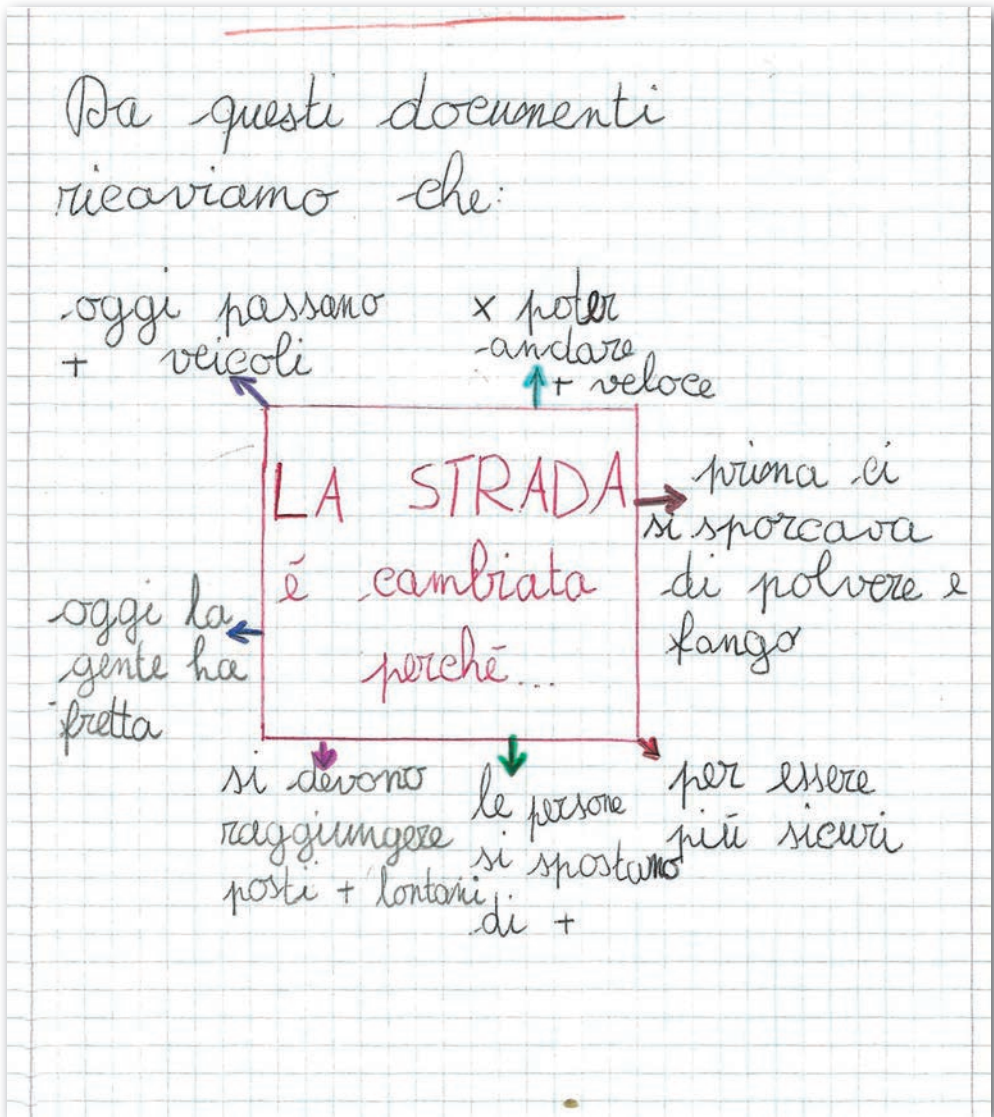
Dopo aver letto tutte le esaustive risposte dei nonni con tanto di foto dal 1940 in poi, abbiamo riassunto tutto in una tabella:

La strada... oggi	La strada... ieri
È asfaltata	Era sterrata, polverosa, fangosa
È illuminata	Era buia
Con le strisce pedonali	Senza strisce per i pedoni
Ha la segnaletica <i>orizzontale e verticale</i>	Solo <i>paracarri</i> e pochissimi altri cartelli stradali
Passano migliaia di veicoli, biciclette e pedoni	Carri trainati da animali, rarissime auto e motociclette, pedoni
È molto trafficata e rumorosa	Era quasi sempre deserta
C'è puzza di smog	C'era puzza di escrementi
Ci sono tanti incidenti	C'erano rarissimi incidenti
C'è l'inquinamento acustico	C'era molto silenzio
È pericolosa e i bambini vanno accompagnati	I bambini giocavano sulla strada e andavano a scuola da soli

Ecco alcune **nonne**: alle spalle il cartellone con le immagini che illustrano *La strada d'una volta...*

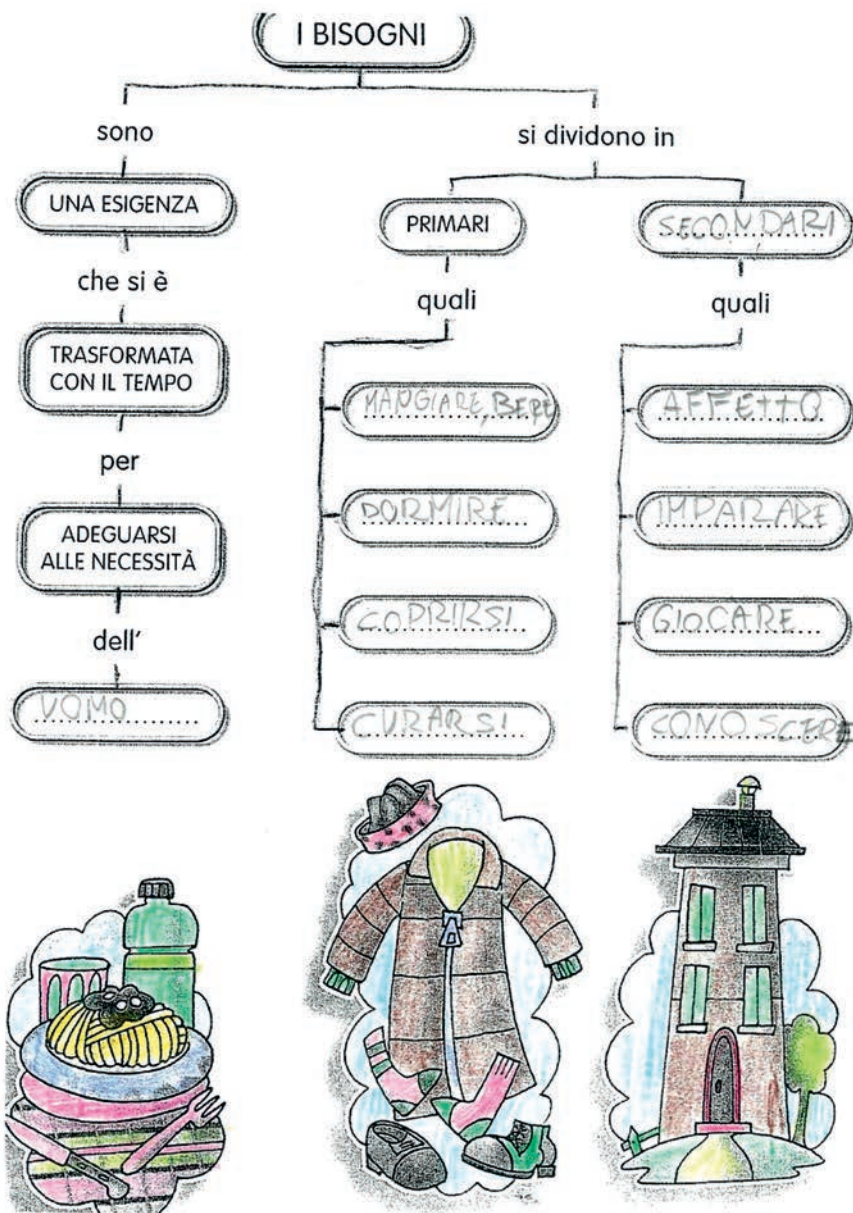


La conclusione del lavoro sulla strada è stata quella di scoprire che sono cambiati i bisogni dell'uomo, le sue esigenze.



I bisogni delle persone

Da qui si è proceduto ad analizzare quali siano i bisogni primari e quali quelli secondari.







Tra i bisogni secondari c'è quello di *conoscere e imparare*: per questo ogni bambino ha diritto all'istruzione e deve frequentare la scuola.

Come vieni a scuola?

Indagine sulla mobilità scolastica. Intervista ai bambini della II A

Come raggiungi la scuola?

			
Fede	Erani	Gia	
Soubail	Chri	Jonni	
Linda	Alessandro		
Yusra	Matteo		
	Lucia		
	Paolo		
	Jacopo		
	Giò		
	Tommi		
	Ma		
	Filippo		
	Samu		
	Claudio		
	Simone		

I bambini hanno colto subito un dato chiaro: l'automobile è il mezzo più usato per fare anche brevi spostamenti, visto che i compagni che la usano abitano tutti nelle vicinanze della scuola.

Qualche bambino ha commentato: "Chissà se quando partirà il piedibus questa colonna si rimpicciolirà?".

Facciamo una scommessa?

Tutti dicono: "Sì!".



La strada

*Poesia scritta a coppie: dato il primo verso,
i bambini dovevano trovare il secondo con la rima baciata*

La strada è un ambiente
con lo smog puzzolente

È una lunga striscia di asfalto
come una biscia vista dall'alto

Nelle strade ci sono i segnali
piantati con i pali

Ci sono tanti marciapiedi
per la gente che va a piedi

Sulla strada passano in tanti:
anche i pompieri con gli idranti!

Dirige il traffico il Vigile Urbano
e ha un fischio che si sente da lontano

E il nonno-vigile fa attraversare
tutti quelli che a scuola devono andare

Oggi le strade sono ampie, sicure e asfal-
tate
ma una volta erano sterrate

Purtroppo il traffico è tanto assai
nelle strade in cui tu passerai

Ma una soluzione si può trovare:
se insieme proviamo a collaborare

Tutti a bordo del *pedibus* colorato:
un mondo pulito abbiamo trovato!



2.1.2.C - Le regole

A questo punto abbiamo introdotto il discorso delle *regole* che è opportuno stabilire per far funzionare bene la nostra *società-scuola* (per i bambini di classe II sono state messe a punto quelle dello scorso anno).

Un nuovo lavoro è stato svolto con i bambini della I A:

Le regole a scuola

Insieme abbiamo individuato le regole per poter stare bene a scuola con i compagni e con le maestre e per lavorare meglio e le abbiamo condivise con gli amici di classe II A, ma anche con tutti i bambini delle altre classi che frequentano i bagni e la mensa.

Sono state divise in 3 sezioni:

- **regole della classe** per intervenire, chiedere qualcosa, lavorare con ordine, aspettare il proprio turno.



- **regole del bagno:** per non sprecare l'acqua, per curare l'igiene, per usare con parsimonia la carta.
- **regole della mensa:** per pranzare con un livello accettabile di rumore, per evitare di farsi male, per assaggiare e gustare il cibo e favorire una buona digestione.



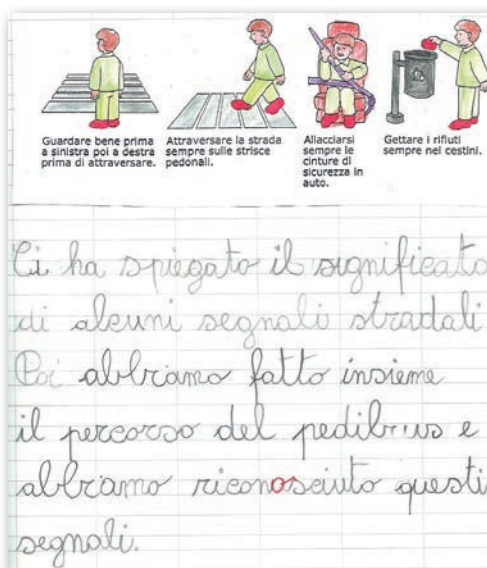
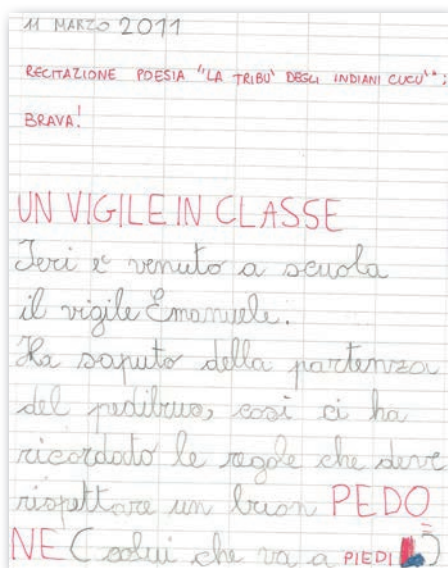
Le regole in strada

Anche sulla strada ci sono delle regole.
Sono venuti a scuola gli agenti di Polizia municipale.



Gli argomenti dell'incontro sono stati:

- attraversamento sulle strisce o zebre;
- cartelli rotondi con sfondo blu per indicazione percorsi pedoni e bici.





I bambini hanno anche appreso che, quando si scende dall'autobus, si passa dietro al mezzo, per evitare di essere investiti da eventuali automobili in fase di sorpasso.

Quello stesso giorno scendendo dall'autobus che ci accompagna nella palestra della scuola primaria di S. Carlo, i bambini si sono ricordati di questa regola e l'hanno messa in pratica! Ogni volta che scendono passano dietro al bus!

I percorsi dei piedibus

In un secondo tempo, sempre accompagnati dai vigili della Polizia locale, abbiamo esplorato i due percorsi dei nostri piedibus, per osservare:

- la segnaletica presente (orizzontale e verticale);
- la presenza di ostacoli;
- la presenza di tratti da mettere in sicurezza.

Nel percorso di via Zamboni, abbiamo rilevato la presenza di arbusti e piante che ricoprono tratti del marciapiede sul quale dovrà camminare il lungo serpentine di ben 40 bambini; così l'ispettor Rinaldi ha telefonato in Comune al verde pubblico (vedi foto) che nel giro di alcuni giorni ha provveduto a potare le piante.

Inoltre in un tratto di strada senza marciapiede, verranno fatti mettere dei *new-jersey* per riparare e proteggere i bambini che passano.





2.1.2.D - Il mio quartiere. Percorsi da casa a scuola e ritorno

In *ambito scientifico-matematico* è stato chiesto ai bambini di osservare attentamente gli elementi fissi e mobili che incontrano nel loro percorso da casa a scuola e viceversa. Prima è stato fatto mentalmente, poi è stato fatto rappresentare graficamente.

“Chiudi gli occhi e pensa al percorso che fai quando vieni a scuola: quali sono gli elementi fissi, che incontri sempre?”.

Ecco alcune risposte:

- Di elementi fissi nel mio percorso ci sono: la Cinzia della Piadina, la casa con il pappagallo.
- Io vedo sempre la pizzeria di Willy Pizza e i giardinetti, la casa di Gianluca di V.
- Io passa vicino alla Banca e alla rotonda.



La stessa attività è stata fatta partendo dai due capolinea del piedibus (via Perugia e via Zamboni) osservando e orientandosi sempre sulla carta topografica del paese, fornitaci dal Comune.

Gioco del reticolo o mappa: usando la cartina di “tutto città” gli alunni hanno imparato a trovare le vie nel reticolo, e pian piano a orientarsi sulla carta.

Gioco dell’oca: si sta preparando per il prossimo novembre un gioco dell’oca sulla base della piantina del Quartiere e dei percorsi del piedibus; tutte le prove da superare riguardano i vari ambiti disciplinari (italiano, matematica, educazione stradale e alla salute...).



Mappa del Quartiere fornitaci dal Comune.

2.1.2.E - Il piedibus parte

I preparativi: quanto pesa lo zaino?

Qualche giorno prima della PARTENZA abbiamo fatto una prova:

poiché per venire a scuola a piedi è necessario
che lo zaino non sia troppo pesante,
abbiamo... pesato le cartelle!

Abbiamo scoperto che l’acqua da 1/2 litro, che in molti possiedono, pesa troppo (è già ½ kilo!).





Da qui l'idea di portare una bottiglietta **vuota** e di riempirla a scuola (l'acqua del rubinetto è buonissima, la beviamo anche a mensa!) per bere quanto si vuole e vuotarla all'uscita da scuola.

Poi abbiamo verificato che dentro alla borsa tanti bambini hanno:

- 2 o 3 astucci
- giochi pesanti (come trottole di ferro)
- libroni di vario tipo (*che possono tenere a casa e sfogliare nel tempo libero, perché a scuola ci sono quelli della biblioteca!*)

Se togliamo il superfluo e **impariamo** a lasciare sotto al banco ciò che non serve portare a casa, allora lo zaino sarà... portabilissimo!

Queste riflessioni hanno stimolato la creatività degli adulti: sono in arrivo dei carretti speciali per il trasporto degli zaini pesanti, perché i più grandi di IV e V hanno molte cose da portare a scuola.



Inaugurazione del piedibus: 15 marzo 2011 ore 7.55

Il 15 marzo 2011 alle ore 7.55, una leggera pioggerellina fa da sottofondo ai tanti bimbi che arrivano emozionati, curiosi, increduli, colorati e per nulla preoccupati se piove un po'...

Perché... il piedibus è bello anche col tempo pazzarello!

Piano piano i bambini, grandi e piccoli, accompagnati anche dai fratellini che frequentano l'adiacente scuola dell'Infanzia, si radunano nei punti di raccolta, con le loro casacche fluorescenti, insieme ai genitori e ai *volontari-conduttori del piedibus* con tanto di paletta e fischiotto, anch'essi emozionati ed entusiasti!



Raduno in via Perugia.



Pronti alla partenza anche in via Zamboni!

Poi l'appello: tanti nomi e cognomi di tutte le classi:

44 bambini in via Perugia e 40 in via Zamboni:

due lunghissimi “lombrichi” gialli e arancioni che si sono snodati da due punti diversi per convergere tutti a scuola, accompagnati, all'arrivo, dall'applauso di genitori, maestri e dai tanti curiosi del paese accorsi per vedere questo spettacolo!

A scuola tutti insieme abbiamo cantato il “Canta Piedibus”, una canzone inventata per l’occasione

CANTA PIEDIBUS

Che bello andare a scuola alla mattina
se ci vai a piedi, l’aria non si inquina.
Quando sei alla fermata
non ti farà aspettare...
Lui parte alle 8 ed è sempre puntuale!

È lungo e colorato e pieno di amici
che salgono svelti, allegri e felici.
Poi c’è un genitore che accende il “motore”:
eccolo che parte senza fumo né rumore!
NON CREDERAI AI TUOI OCCHI QUANDO LO VEDRAI...

Rit.

*Si chiama PIEDIBUS
puoi salirci anche tu
per andare a scuola ti diverti di più.
È davvero sicuro e intelligente
giova alla salute e rispetta l’ambiente!*

Non serve il carburante, bastano le tue gambe
questa è una trovata davvero grande.
È tutto ecologico e non costa niente
Moderno, silenzioso e persino divertente!

Chi vuole può cantare e fischiare
basta stare attenti a non inciampare
L’unica regola è star tutti insieme
Se sei sempre prudente, vedrai che ti conviene...
E CHI CAMMINA PIANO VA SANO E VA LONTANO...

Rit.

È attento ai segnali e ai cartelli stradali
e attraversa sulle strisce pedonali.
Davanti alla scuola spegne il motore
si scende tutti insieme quando fischia il controllore!

CIAO, CIAO, BYE-BYE, A DOMANI
SALUTIAMO CON LE MANI

Rit.



Uniti per star meglio nell'ambiente in cui viviamo, rendendolo più sano, con meno gas di scarico, meno inquinamento, ma **uniti** anche per stabilire buone relazioni fra di noi che viviamo la stessa esperienza scolastica: di diverse classi, di diversa età, di diverse famiglie, ma con lo stesso desiderio di vivere felici in questo paese.

È la stessa **unità** che vogliamo esprimere vivendo nella stessa nazione, l'**Italia** che quest'anno compie ben 150 anni! Sono passati ben 150 anni da quando venne proclamata.

Dopo l'Inno al piedibus abbiamo intonato anche "Fratelli d'Italia"!



2.1.2.F - Impressioni e commenti: tanti punti di vista

Bambini e bambine

Izabela

Questa mattina quando sono arrivata alla fermata ero molto emozionata e quando siamo partiti mi sentivo importante. Davanti a me c'era la Fede e la Gaia; andavamo tutti in fila indiana con i nostri giubbotti fosforescenti e quando siamo arrivati a scuola abbiamo cantato la canzone del piedibus.

Michele

Visto che io abito all'Ippodromo in via Rio Maggiore, quando ero in macchina, la paura di arrivare tardi mi aveva toccato il cuore. Però ero anche felice perché era il primo giorno del piedibus. Un'altra cosa mi aveva colpito al cuore: quando abbiamo

cantato la canzone del piedibus e poi l'inno dell'Unità d'Italia. C'erano molte mamme che mi facevano le foto mentre cantavo. Beh! È stata una mattina davvero bella!

Gaia

Stamattina avevo paura di fare tardi, ma nello stesso tempo ero molto felice! Prima di andare al ritrovo mio babbo mi ha messo una giacca lunga fino ai piedi, gialla fosforescente!

Quando sono arrivata mi sono emozionata, ma quando siamo partiti mi sono calmata! Con il fumo l'aria scappa, senza il fumo l'aria si rilassa!

Lucia

Questa mattina io non sono salita sul piedibus, ma ho fatto il piedibus per conto mio, con la mia sorella, la mia mamma e il mio fratellino Giulio. Noi abbiamo parcheggiato la macchina dalla piadinaia e siamo venuti a scuola ad aspettare i due piedibus; dopo qualche minuto è arrivato il primo piedibus e io ero molto emozionata, perché in vita mia non ne avevo mai visto uno! Poi è arrivato anche l'altro e siamo entrati a scuola, abbiamo cantato davanti ai genitori la canzone del "Canta Piedibus". Ma io spero che quando andrò ad abitare nella casa nuova, lo farò!!!

Federica

Io questa mattina, a casa mia, ero molto agitata e avevo molta fretta perché partiva il piedibus! Ero arrivata con la Caterina e Ikram, l'amica di mia sorella. Quando siamo arrivati ho visto tantissimi bambini con delle tute gialle o arancioni; mio babbo partecipava e faceva l'Aprifila. Il mio papà si chiama Stefano, aveva un fischiotto con la cordicella verde e una paletta con lo STOP rosso da una parte, mentre dall'altra parte era verde.

Dopo abbiamo incontrato il nonno-vigile che ci ha fatto attraversare; eravamo guidati anche dal Vigile Urbano che si chiama Signor Rinaldi. Arrivati a scuola abbiamo cantato "Canta Piedibus" e i genitori ci facevano le foto e i video; poi ho visto una ragazza di nome Lucia Garaffoni che si era messa in piedi su un muretto a farci le foto e mi sono emozionata tanto! Io mi sono sentita importante: e voi?

Samuele

Io quando dovevo partire avevo un po' di paura, perché mia sorella si doveva vestire, ma per fortuna sono stato il secondo passeggero ad arrivare dal piedibus! Quello di via Perugia è stato il primo ad arrivare a scuola e quando ho visto l'altro sembrava che non finisse mai! Ho avuto una grande emozione quando la Lucia Garaffoni è salita sulla colonna del cancello a farci le foto!

Filippo

Questa mattina credevo di arrivare in ritardo per il piedibus e invece sono arrivato in tempo, che emozione! Quando siamo partiti mi sentivo importante per quello che stavo facendo per l'ambiente. Appena arrivati a scuola, mentre i genitori facevano le foto, mi stavo commuovendo dalla felicità, e poi è la prima volta. Chissà, domani! Potrà anche migliorare, visto che oggi andavamo a zig-zag!



I genitori volontari

Bruna Farneti

Carissime maestre, che dire di questa esperienza così semplice, ma anche importante e significativa. Di certo non dovrebbe essere nulla di strabiliante, andare a scuola a piedi, ma è un fatto divenuto così raro, che il farlo ci ha fatto finire sul giornale.

Tutto ciò mi rievoca i tempi di quando io ero bambina, e assieme ai bambini del vicinato andavo a scuola, già dalle prime classi, in bici, da sola, da Pievesestina a Torre del Moro.

Poche ansie da parte dei miei genitori, che mi davano fiducia e si affidavano anche un po' al buon senso del padre di famiglia!!!

Tutto ciò ad oggi è andato perduto: le ansie, le paure, il voler salvaguardare i nostri figli da tutto e da tutti, ha impoverito la fiducia, le relazioni e rischia di renderli sempre più fragili e timorosi, instabili. Questo non vuole prendere sotto gamba la realtà sociale, più faticosa e più pericolosa dei miei tempi, ma vorrei incoraggiarmi e incoraggiare gli altri che ancora si può osare.

Un grazie particolare a voi, che avete a cuore la cura dei nostri figli, *in toto*, a 360°, nonostante questa scuola faccia di tutto per farvi perdere lo stimolo a mettervi sempre in gioco. Siete gli angeli custodi più preziosi, dopo quello dato da Dio, per i nostri bambini e noi genitori possiamo stare tranquilli.

Se un domani saranno adulti responsabili, lo dovranno anche alle loro maestre delle elementari, nel frattempo diventate magari un po' vecchiette.

Katiuscia

Carissima Angela e colleghe la prima cosa che voglio dirvi è grazie!

Per me è una gioia immensa vedere i bambini felici e desiderosi di andare a scuola a piedi tutti insieme. Penso sia un'iniziativa che ai bambini dia una buona dose di autostima e soprattutto di autonomia. Sono sempre più convinta che per farli felici siamo disposti a fare di tutto, eppure spesso basta un niente.

Adriana

Carissima Angela e maestre tutte, cosa dire? È sicuramente un'esperienza dirompente, fuori le righe, entusiasmante. Il clima che si vive è di festa, di vivere la strada e il percorso, fino alla scuola, insieme e in modo diverso. Tutti sono allegri, i bambini per primi con i loro sorrisi ci invitano a imitarli a tornare un po' piccoli e a gioire di questa opportunità, le insegnanti sono accolte con festosi saluti, i genitori disponibili e coinvolti, le forze dell'ordine fino ad ora sempre presenti, stupite e sorprese ci accompagnano e ci guidano. Grazie per averci creduto e della bella opportunità che anche a me genitore viene data.

Annalisa

A caldo ti comunico che è una gioia immensa.

- far parte (*e solo da quest'anno!*) di una scuola super attiva, attenta alle esigenze degli alunni che vengono considerati "cittadini" a tutti gli effetti, che vengono accompagnati in un clima sereno a una crescita consapevole;



- far parte di un progetto (*pedibus*) al quale credo infinitamente per la valenza educativa, formativa, di sostenibilità ambientale, di facilitazione dell'indipendenza dei bimbi dai genitori, di crescita personale, di aumento dell'autostima degli alunni che raggiungono da soli la scuola, di aggregazione tra gli alunni, di condivisione degli stessi obiettivi, di coinvolgimento di diversi attori che ruotano attorno alla scuola (dall'alunno al genitore/al nonno, all'insegnante, alla bidella, alla referente pre e post scuola), di partecipazione attiva di figure del quartiere o del paese (es. il nonno vigile);
- far parte del gruppo genitori volontari per l'entusiasmo che traspare da questo progetto.

Emilia

Carissime insegnanti,

l'esperienza del *pedibus* è veramente molto bella e coinvolgente... bella perché vedi nei bambini l'entusiasmo e l'orgoglio di esserci, di mettersi in fila con il giubbotto colorato, di essere responsabili nella puntualità, di scegliere di camminare insieme allo stesso passo, di osservare e rispettare l'ambiente e di vivere la strada sereni e sicuri... Grazie perché coinvolge anche noi genitori che respirando la semplicità e l'emozione dei nostri figli riscopriamo la gioia di passeggiare per il nostro paese alzando lo sguardo alle nuvole e pensando: "Voglio usare di più i piedi e meno il motore perché è così, Creato, che ti dimostro il mio amore!". Grazie maestre perché avete a cuore i nostri bambini, camminate con loro e credete in questi valori importanti!

Cristina

Ciao a tutti, dalla testa ai piedi,

oggi tornando dal *pedibus* mi sono sentita così leggera e spensierata che avevo pensato di scrivere le mie impressioni così sono veramente contenta di farlo dopo aver letto le vostre e-mail che riportano le medesime sensazioni!

Dopo la riunione nella sede del quartiere a San Carlo ero molto demoralizzata e l'attuazione del progetto mi sembrava lontana, perché, alla vista del mio nome sulla lista dei genitori disponibili, mi sono sentita quasi indispettita perché ancora ero impelagata nei pensieri giuridico-burocratici su assicurazione, responsabilità, ecc.

Poi mi sono detta che valeva la pena di accantonare queste titubanze e lasciarsi andare ad un "istinto di partecipazione": e che bello! Come è più facile agirle che pensarle certe esperienze!

I bambini con la loro freschezza, entusiasmo e vivacità hanno reso tutto così naturale e straordinario contagiandoci con la loro voglia di ritrovarsi in un contesto diverso in cui sono protagonisti.

Anche l'organizzazione da parte delle maestre è stata efficace e coinvolgente e l'idea di festeggiare il primo arrivo del *pedibus* con quello spettacolo così ben fatto ed emozionante è stata azzeccatissima.

E se tutto questo entusiasmo fosse contagioso e il «morbo» si diffondesse ai colleghi genitori?



Stefano

Ciao a tutti, fortunatamente la stagione ci sta dando una mano, ma siamo sinceri: noi siamo bravissimi ed entusiasti del nostro piedibus, che forse anche se fosse brutto tempo andrebbe comunque bene. Mi sembra di capire che tutte le persone coinvolte nell'iniziativa (genitori, bambini, ecc.) siano contenti di partecipare, me compreso naturalmente. Nel mio caso sta diventando il mio inizio di giornata, una specie di anti-camera positiva della giornata lavorativa che va ad iniziare. Devo dire che mi piace molto vedere i bambini, che arrivano alla spicciolata, tutti arzilli e allegri, che si salutano, chiacchierano, giocano, che si preoccupano di iscriversi, e mi piace vedere anche i genitori, curiosi e partecipi dell'iniziativa. Insomma ritengo che il nostro piedibus sia davvero un'ottima iniziativa, e che le maestre sono state davvero bravissime a crederci da subito ed a riuscire a coinvolgere tutti gli altri. Mi auguro che tutto questo continui così, con questa freschezza anche nel futuro, e soprattutto dovremmo cercare di estenderla il più possibile e farla conoscere ad altre scuole.

Il Sindaco e l'Assessore

Gentile Dirigente,

Siamo stati molto felici di apprendere, a seguito dell'avvio delle prime linee di piedibus, di come sia stata nel 2° Circolo Didattico promossa e valorizzata la partecipazione di bambini e famiglie al progetto, sia per le scuole appartenenti all'Oltresavio, sia in particolare per la scuola primaria di San Vittore.

In questo particolare caso l'arrivo dei primi piedibus di San Vittore, è stato proposto dagli insegnanti ai ragazzi e ai genitori, come un momento di festa, di gioia, un momento da ricordare, dando valore sia all'impegno dei bambini, sia all'importante scelta fatta dalle famiglie. Ci sono diverse immagini di questa iniziativa che ci hanno profondamente colpito, come l'ala di folla, composta dai genitori in attesa al cancello della scuola, che applaudiva l'arrivo dei piedibus, come si applaude e si incita all'arrivo di piccoli campioni sportivi, e la partecipazione dei genitori e dei ragazzi alla piccola festa organizzata all'arrivo, con l'interpretazione dell'inno del piedibus, inventato per l'occasione. Tali momenti sono il segno concreto di come le famiglie siano state fortemente coinvolte e motivate, ed abbiano aderito con convinzione al senso educativo del progetto. Quando ci si trova di fronte a iniziative educative così appassionate è doveroso riconoscerle e segnalarle.

Vogliamo quindi ringraziarla per il sostegno che sta dando al progetto lanciato dall'Amministrazione, e vogliamo ringraziare le sue insegnanti per il grandissimo impegno, la passione e la cura che mettono nella loro attività educativa.

Con i nostri più cordiali saluti

Paolo Lucchi
Sindaco di Cesena

Lia Montalti
Assessore sostenibilità ambientale



Ciao Angela,

è da diversi giorni che voglio mandarti questa mail per ringraziarti ancora di tutto il lavoro di coordinamento che stai facendo, per la passione che ci state mettendo nell'attività educativa rivolta ai vostri ragazzi, l'impegno e la fatica per coinvolgere le famiglie, gli insegnanti più reticenti.

Mi ha emozionato moltissimo partecipare all'inaugurazione dei piedibus. Mi sembrava importante che tutto questo impegno, questa energia venisse riconosciuta e ho pensato con il sindaco di inviare una lettera di ringraziamento che abbiamo indirizzato alla vostra dirigente scolastica evidenziando l'importanza del grande lavoro che state portando avanti. Ti invio il file con il testo che abbiamo inviato (l'originale è stato spedito tre giorni fa).

A presto

Lia Montalti

2.1.2.G - L'attività didattica continua...

L'esperienza del piedibus è stata anche occasione di esercitazioni didattiche di lingua italiana, di partecipazione a concorsi, di attività teatrali.

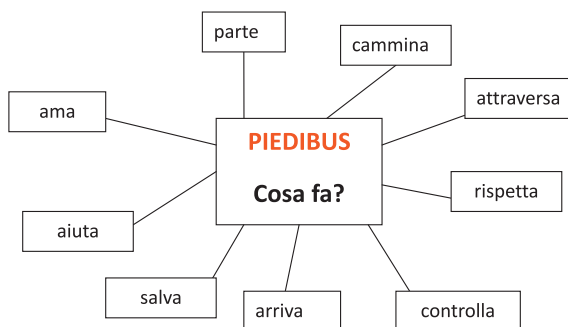
Attività didattiche

Classe II

Sottolinea le azioni che compie il piedibus:

Il piedibus parte puntuale alle ore 8.00 dal capolinea, cammina piano sul marciapiede, attraversa sulle zebre, rispetta i cartelli stradali, controlla sempre che tutti i bambini siano in fila e arriva a scuola alle 8.10.

L'amico piedibus salva l'ambiente perché l'unico suo carburante sono tante gambe veloci e molte voci allegre! Il piedibus aiuta i pedoni a crescere sicuri e attenti per strada, ma soprattutto il piedibus... AMA i bambini!



18 Maggio 2011

E-E

La (E) che spiega

è lungo è bello



è colorato

è sicuro

è allegro

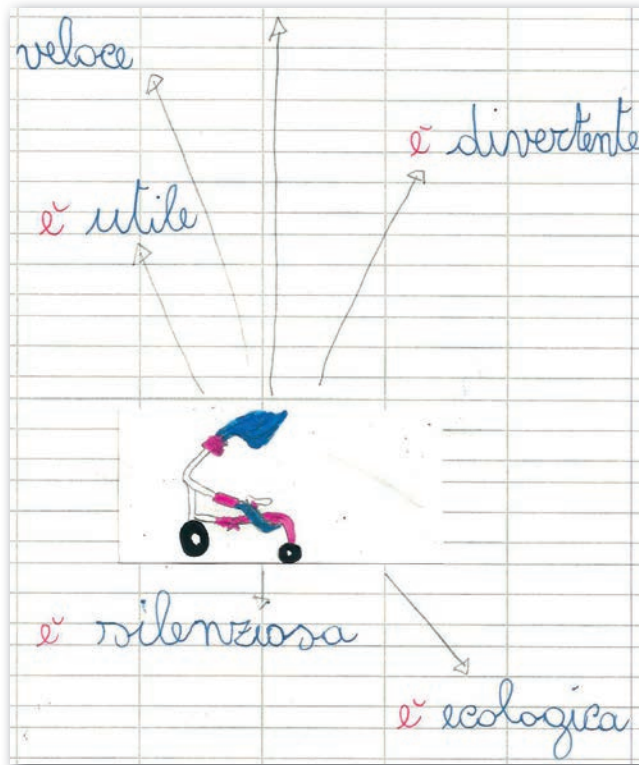
è divertente

è puntuale

è intelligente

è economico

è ecologico



Acrostici e mesostici

P iedi	S i P arte
I giene	a p iedi
E cologico	p er
D ivertimento	D iminuire
I nsieme	l' Inquinamento
B ambini	B ambini e
U niti	a d U lti
S empre	i n S ieme

2.1.2.H - I concorsi

Immagini per la Terra®

Immagini per la Terra® è l'iniziativa di educazione ambientale di Green Cross Italia, aperta agli studenti e insegnanti di tutte le scuole di ogni ordine e grado presenti sul territorio nazionale. Ogni edizione si svolge nel corso dell'anno scolastico ed è volta ad approfondire una tematica ambientale specifica, con lo scopo di accrescere la consapevolezza degli studenti sullo stato del territorio in cui vivono e sulle possibilità di sviluppo e benessere legate a un corretto rapporto tra uomo e Natura.

Il tema della XIX edizione è “Noi giovani reporter del cambiamento climatico: dal dire al fare”. Anche per l'anno scolastico 2010/2011 Green Cross focalizza l'attenzione sui temi del cambiamento climatico e della difesa della biodiversità ma in più viene richiesto ai ragazzi di osservare il territorio vicino alla loro vita quotidiana e di descrivere le azioni che possono intraprendere per contribuire a migliorare le condizioni e la qualità della loro vita. La competizione prevede la produzione di elaborati attraverso le diverse tipologie del linguaggio giornalistico (ad esempio la ricostruzione di fatti o avvenimenti mediante un lavoro di ricerca documentale, un'inchiesta, una dichiarazione o quant'altro rientri nelle libere scelte di alunni e insegnanti).

Ecco il lavoro degli alunni di I A e II A:

Tutti a bordo del piedibus!

I bambini raccontano la loro esperienza da “passeggeri” del veicolo tutto ecologico.

“Nella nostra scuola di S. Vittore si fanno tante attività legate al rispetto dell'ambiente; quest'anno abbiamo inaugurato il piedibus: un modo pulito, sano e divertente per venire a scuola!”. Così raccontano i bimbi di I A e II A che, insieme ai loro amici delle altre classi, usano i “piedi” per recarsi a scuola.

Continuano i bambini: “Tutto è nato perché ogni mattina c'erano troppe macchine davanti alla nostra scuola e tanta puzza di smog!”.

Le insegnanti, attraverso le loro competenze disciplinari, hanno coinvolto, per un intero anno scolastico gli alunni in attività ludico-formative legate alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile. “Finalmente – continuano i ragazzini – il 15 marzo sono partiti i nostri due piedibus con 92 passeggeri a bordo! Con le divise fosforescenti e tutti in fila indiana formavamo un lungo serpente ecologico; ci sentivamo importanti perché tutti ci guardavano e ci applau-

divano. Abbiamo anche cantato la canzone del piedibus, inventata per l'occasione!". Un bimbo di II A scrive così sul suo quaderno: *"Questa mattina credevo di arrivare in ritardo alla fermata piedibus e invece sono arrivato in tempo, che emozione! Quando siamo partiti mi sentivo importante per quello che stavo facendo per l'ambiente. Appena arrivati a scuola, mentre i genitori facevano le foto, mi stavo commuovendo dalla felicità, e poi è la prima volta. Chissà, domani! Potrà anche migliorare, visto che oggi andavamo a zig-zag!"*.

Una parte fondamentale in questo progetto è la partecipazione dei genitori-volontari che, muniti di paletta e fischiello, accompagnano i bambini con altrettanto entusiasmo.

Ecco alcuni loro commenti:

"La prima cosa che voglio dirvi è grazie!"

Per me è una gioia immensa vedere i bambini felici e desiderosi di andare a scuola a piedi tutti insieme. Penso sia un'iniziativa che ai bambini dia una buona dose di autostima e soprattutto di autonomia...

È sicuramente un'esperienza dirompente, fuori le righe, entusiasmante...

I bambini con la loro freschezza, entusiasmo e vivacità hanno reso tutto così naturale e straordinario contagiandoci con la loro voglia di ritrovarsi in un contesto diverso in cui sono protagonisti.

Far parte di un progetto (Pedibus) al quale credo infinitamente per la valenza educativa, formativa, di sostenibilità ambientale, di facilitazione dell'indipendenza dei bimbi dai genitori, di crescita personale, di aumento dell'autostima degli alunni che raggiungono da soli la scuola, di aggregazione tra gli alunni..."

Col piedibus dunque si riduce notevolmente il traffico e, di conseguenza l'inquinamento, davanti alle scuole, così come i consumi di energia; l'unica energia che serve è quella di gambe giovani e pimpanti di bambini allegri che, mentre fanno un po' di sano movimento e chiacchierano con i compagni, danno una grossa mano all'ambiente e sono un esempio di civiltà e di responsabilità da imitare!

Gli alunni e le maestre di I A e II A



“A scuola di sicurezza”

Alcuni stralci tratti dal materiale prodotto per partecipare al concorso “A scuola di sicurezza”.

Concorso del giro d'Italia: “A scuola di sicurezza”

Osserviamo dalla finestra della nostra classe il comportamento di automobilisti, ciclisti, pedoni, che passano davanti alla nostra scuola: rispettano tutti il Codice della Strada? Scriviamo, insieme alla maestra ed ai compagni di classe, un “*verbale BiciScuola*”, in cui, come una vera pattuglia di Polizia Stradale, segnaliamo i comportamenti, gli errori, le infrazioni e annotiamo quelli che sarebbero stati i corretti comportamenti e proponiamo le soluzioni per migliorare la viabilità vicino alla scuola.

Alcuni passaggi del nostro verbale bici-scuola:

Come dei veri Vigili Urbani, ci siamo affacciati alla *finestra della nostra aula* e dal *cancello della scuola* e abbiamo registrato i **veri** comportamenti sbagliati di automobilisti, motociclisti, ciclisti e pedoni.

Spesso, durante la lezione, abbiamo sospeso ciò che stavamo facendo, per annotare un comportamento non conforme al codice della strada.

Poi su un blocco di fogli li abbiamo scritti e disegnati, ma abbiamo anche cercato una soluzione per risolvere alcuni di questi problemi:

- per le auto in doppia fila
- per il parcheggio selvaggio
- per lo smog eccessivo
- per l'eccesso di velocità

noi abbiamo la... **soluzione**



Il teatro: lo spettacolo “L’autista mannaro”

Il 31 aprile 2011 i bambini di I e II assistono allo spettacolo.



Il 3° Circolo Cesena - La Nuova Compagnia Teatro.

Lo spettacolo teatrale *L'autista mannaro*, liberamente tratto da un racconto di Alessandra Calanchi, è stato realizzato da alcuni docenti della scuola dell'infanzia e della scuola primaria convinti che l'educazione stradale, per i bambini, debba iniziare molto presto da parte di tutti gli educatori.

L'ambiente strada e tutto quanto in essa accade, costituisce un argomento stimolante, interessante e ricco di spunti educativi.


In questa performance gli attori riportano situazioni, incontri, personaggi che fanno rivivere ai piccoli spettatori i comportamenti corretti e scorretti nei quali i bambini possono facilmente identificarsi interagendo con gli attori durante lo spettacolo.

Saranno proprio gli spettatori, infatti, a riconoscere subito, insieme alla nipotina Pippi, gli errori e le infrazioni compiute dallo *zio mannaro* durante la guida, e saranno loro a segnalarli al vigile che interviene per punire il mancato rispetto delle regole stradali.

Sarà sorprendente verificare, durante la conversazione alla fine dello spettacolo,

che la conoscenza del corretto comportamento sulla strada è notevole da parte anche dei più piccoli, e che tutti loro si sono trovati almeno una volta nella situazione di dover ricordare il codice della strada a qualche distratto *autista mannaro*.

31 Marzo 2011
 W IL TEATRO



31/03/2011

Oggi siamo andati al teatro Verdi di Pesera per vedere lo spettacolo intitolato "l'autista mannaro".
 La cosa che mi è piaciuta di più è quando l'autista

si è messo a piangere sul volante perché gli avevano ^{tolto} caravato i punti dalla patente, perché la polizia l'aveva visto che andava troppo forte.
 Ah, sapete che quel poliziotto era un poliziotto vero!!!
 E l'autista continuava a piangere disperato, mentre la miorotina Pippi gli diceva "telo avevo detto!"
 1 2 3 4

Pelle

LE REGOLE IMPARATE DALL'AUTISTA MANNARO



- chi passa col **rosso**
prende multe
a più non posso!

- se la **precedenza** non dai,
presto all'ospedale andrai!



- le **strisce pedonali** devi rispettare
quando le incontri, ti devi fermare!

- le **mani dal volante** non staccare,
neanche per parlare al cellulare.

- chi la **cintura** non si mette
finirà presto in manette.



- la strada non è un **cestino**
non buttare niente dal finestrino!

- per evitare la prova del **palloncino**
non bere nemmeno un goccio di vino!

Se il **Codice della Strada** saprai rispettare,
in bici, in moto, in macchina
potrai andare!

*cos
regole
fuor*



2.1.2.I - Un po' di immagini primaverili

È maggio, è caldo e le mattine sono luminose: i nostri piedibus continuano a funzionare ed è bello sentire la natura che cambia, chiacchierare con gli amici, raccogliere i fiori, salutare gli animali davanti alle case!



Che bello andare a scuola alla mattina! Se ci vai a piedi l'aria non si inquina!





Ma questo è anche bicibus! Evviva!

2.1.2.L - La festa: premiazione del piedibus. Venerdì 10 giugno: ultimo giorno di scuola

Questa mattina il Sindaco di Cesena Paolo Lucchi, l'Assessore all'Ambiente Lia Montalti e l'operatrice dell'Assessorato Ambiente Lucia Garaffoni si sono recati nel nostro plesso per premiare tutti i bambini che hanno "fatto" il piedibus.

Ecco come insegnanti e genitori hanno addobbato il cortile:





I bambini si sono disegnati mentre formano il pedibus: un lungo serpentone colorato!

Le maestre hanno ringraziato tutti coloro che hanno dedicato un po' del loro impegno, del loro tempo e anche un po' della loro fatica alla realizzazione di questo progetto, credendo veramente che la modernità di una comunità e di una società sia, *oggi più che mai*, quella di fare scelte che vanno nella direzione del rispetto ambientale, del risparmio, della riduzione dei consumi e dunque della tutela della salute.

Le famiglie, in particolare, perché hanno collaborato, raccogliendo e alimentando le proposte educative e le sfide che la scuola lancia, che hanno bisogno di essere rafforzate a casa dai genitori per diventare buone abitudini. Un ringraziamento particolare è stato doveroso rivolgerlo alle mamme e ai papà conducenti-volontari del pedibus, per la disponibilità, l'entusiasmo, l'allegria, la grinta.

Poi uno speciale ringraziamento è andato ai bambini, i veri protagonisti, che certo si sono svegliati un po' prima al mattino, ma con la consapevolezza di fare un gesto così nobile e importante che solo col loro contributo poteva diventare un esempio da imitare per molti altri.

Un grazie anche all'Amministrazione Comunale, per la disponibilità e i consigli forniti; al Quartiere Valle Savio per tutto il supporto al progetto e l'aiuto concreto; ai vigili urbani, ai volontari: il nonno-vigile, gli Amici della Bici e a tutti coloro che hanno chiesto cosa stava succedendo a S. Vittore.

Una menzione particolare alla Ditta Opel di Cesena, perché – *tramite una mamma-volontaria che vi lavora* – ha dato la disponibilità all'acquisto delle casacche fosfo-

rescenti da far indossare ai passeggeri del piedibus: segno che ai temi dell'ambiente non si può sottrarre nessuno, neppure chi produce o vende auto. Tutti abbiamo lo stesso interesse a preservare la nostra salute e quella dei nostri cari.



Il Sindaco, Paolo Lucchi, saluta i bambini, i genitori e gli insegnanti.



I vigili di polizia municipale ci hanno regalato gli zainetti del piedibus, la fascia fosforescente, il cappellino e un biglietto omaggio per due ingressi in piscina comunale!



2.1.2.M - In città si parla del piedibus

NUOVA INIZIATIVA

Differenziamoci in classe

CESENA. Un centinaio di allievi delle scuole elementari di San Vittore e Calise ha dato vita, ieri mattina, a un'alligra invasione del Palazzo Comunale, dove da alcuni giorni sono in mostra - e lo rimarranno fino al 27 novembre - i coloratissimi cartelloni ideati dagli stessi bambini per invitare a spostarsi di più a piedi e in bicicletta.

La mostra rientra nell'ambito delle attività scolastiche promosse dalla campagna regionale "Siamo nati per cam-



minare", attraverso la quale l'Osservatorio per l'educazione e la sicurezza stradale ha voluto stimolare gli alunni delle scuole primarie a una riflessione sui vantaggi del recarsi a scuola a piedi anziché in automobile. Un tema su cui i bambini cesenati lavorano

già da oltre un anno, sulla scorta del progetto pilota "Percorsi sicuri casa scuola", che ha coinvolto anche le scuole di Villarco e dell'Oltresavio. A fare gli onori di casa sono stati il sindaco e l'assessore Lia Montalti.

«Il numero di genitori

Invasione pacifica in Comune

Un centinaio di alunni ha incontrato sindaco e assessore

Gli studenti che ieri mattina hanno invaso il Comune

che ogni giorno accompagna i propri figli a scuola utilizzando mezzi a motore produce un considerevole aumento del traffico, e a innalzare inquinamento e pericoli, e questo è ancora più grave perché avviene in prossimità delle scuole - hanno detto sindaco e assessore -. Con i percorsi sicuri casa - scuola cerchiamo di diffondere la sana abitudine di spostarsi a piedi o in bicicletta, tenendo conto che in genere le distanze da coprire sono limitate e che in questo modo si ot-

tengono innegabili vantaggi sia per la salute dei piccoli, sia per l'ambiente. E proprio sulla base di questa considerazione, abbiamo scelto di inserire l'incontro nel programma della Settimana Europea della Riduzione dei rifiuti, anche se al centro dell'attenzione c'era la mobilità sostenibile. Del resto, ridurre la produzione di rifiuti e spostarsi in modo più ecologico sono due tasselli complementari all'interno del più vasto impegno per la tutela dell'ambiente in cui viviamo».

Intanto, oggi, nell'ambito della Settimana europea della riduzione dei rifiuti, sarà protagonista un'altra scuola del territorio.

Alle ore 11.30, presso la sede dell'istituto, Lia Montalti, assessore alle politiche ambientali, incontrerà gli studenti per parlare di riduzione dei rifiuti e raccolta differenziata e sarà presentato il progetto "Differenziamoci! In classe", che vedrà varie classi delle scuole superiori cesenati adottare questa buona pratica.

23 novembre 2010.

I tragitti casa-scuola saranno attivi dalla prossima settimana

Pronto alla ripartenza il Piedibus

CESENA - [g.p.t.] L'impostazione che abbiamo dato volutamente alle nostre politiche della viabilità e di rotta politica. Siamo infatti privilegiando le categorie più "deboli" degli utenti: pedoni, anziani, ciclisti e bambini. E' un vanto trovare grandi riscontri da parte dei cittadini per iniziative di questo tipo».

Il sindaco Paolo Lucchi non manca occasione di evidenziare la cesura sulle politiche ambientali della sua amministrazione e, anche con l'iniziativa del Piedibus, presentata ieri mattina al Teatro Bonci insieme all'assessore Lia Montalti e alle rappresentanze dei quartieri, delle scuole e degli insegnanti aderenti, conferma la tendenza. Il progetto è stato promosso e finanziato dalla Regione.

Piedibus, ovvero un "serpente" di bimbi, con in testa e in coda due genitori, che compiono il tragitto da casa a scuola a piedi, senza inquinare. Si parte da una considerazione della Montalti a proposito dell'emissione di polveri sottili durante gli orari di entrata ed uscita dei bambini, che diventa molto concentrata proprio in quei momenti. Da qui l'esigenza di una sensibilizzazione all'ambiente proprio per i più piccoli, appellandosi però non alle associazioni di volontariato per accompagnarli a scuola, ma agli stessi genitori, per un percorso educativo che li porti fino al mo-



Pronto alla ripartenza il progetto Piedibus, ieri la presentazione

mento in cui potranno avvicinarsi prima alla bicicletta e poi al ciclomotore in tutta sicurezza e coscienza.

Fra il 14 e il 15 marzo entreranno in funzione 5 "linee" di Piedibus, ognuna con un percorso dedicato, studiati

dal Comune in collaborazione con la scuola "Dante Alighieri", che tenga conto dell'impatto ambientale e di quegli elementi che possono rendere ancora più divertente la passeggiata: abitazioni con animali domestici

socievoli, paesaggi...

Due linee sono previste per la "Dante Alighieri", da via Ex Tiro a Segno e da piazza Magnani, mentre la terza si dirigerà alla "Moretti" di Villarco con partenza da via Pontassieve. Verranno inaugurate il 14 (12 i bambini che hanno già fatto un "abbonamento" e 7 i genitori), mentre il giorno dopo partiranno quelle della "Giovanni Pascoli" di San Vittore, dal parcheggio di via Perugia e dall'inizio della pista ciclabile di via Zamboni (grande successo: sessanta bambini aderenti e nove genitori).

Il progetto è già al vaglio e in fase di attivazione in altri quartieri ed è il primo passo verso il futuro Ciclobus.

Venerdì 11 marzo 2011.



Parte il progetto Piedibus

Con 76 studenti di Oltresavio e Valle Savio. Andranno a scuola a piedi accompagnati

CESENA. Educazione stradale, salute e qualità ambientale sono alcuni degli ingredienti del Piedibus. Lunedì parte il progetto che coinvolge Oltresavio e Valle Savio. Porterà a scuola i bimbi accompagnati dai genitori che hanno detto no all'auto.

Da lunedì saranno attive le prime tre linee. Due per la scuola primaria Dante Alighieri (Oltresavio), con partenza da via Ex tiro a segno e da piazza Magnani mentre la terza collega la scuola primaria "Marino Moretti" di Villarco, partenza prevista da via Pontassieve.

Martedì partiranno altri due Piedibus alla volta della primaria "Pascoli" di San Vittore. Anche qui il viaggio sarà di sola andata e sarà fatto due giorni alla settimana.

Il progetto gode della stima del sindaco che mette in luce come «con Piedibus si aumenta la qualità della vita di pedoni, ciclisti, adulti e bambini». Anche l'assessore all'Ambiente sposa la causa fruitiva di una gestione di un anno e mezzo e che, oltre ad un'importo contributo al rispetto dell'ambiente e alla salute, avvicina le nuove generazioni alle in-

frastrutture come piste ciclabili e percorsi verdi. Una educazione ad una città che per spostarsi non conosce solo le ruote.

Al progetto hanno aderito 76 bambini che saranno accompagnati nel tragitto da 18 genitori volontari. La dirigente scolastica del Terzo Circolo centra quello che potrebbe essere il punto della svolta. Individua nei veri destinatari del messaggio non tanto gli alunni «che sono molto sensibili alle tematiche della mobilità sostenibile quanto i genitori».

Il progetto è stato attivato grazie agli insegnanti, i primi a farsi promotori e sostenitori dell'iniziativa e grazie all'associazione Dante Alighieri che ha attivato una segreteria organizzativa. Per contattarla i recapiti sono: 0547 331931.

Intanto pare che il Bicibus sia già in cantiere. **Alessandro Mazza**

12 marzo 2011.

SPECIALE QUARTIERI

Il progetto Piedibus riscuote un grande successo

Bimbi raddoppiati. Sono interessate molte altre Circoscrizioni

La gestione delle sale



CESENA. I Quartieri hanno in gestione un patrimonio immobiliare importante. Nel 2010, oltre ai 71 atti di concessione stabile emanati dal Comune, sono stati date 238 autorizzazioni occasionali per l'utilizzo dei locali da parte di soggetti privati. Le quote versate hanno portato nelle casse pubbliche 39 mila euro, 10 mila

in più rispetto al 2009. Al tempo stesso, le sale messe a disposizione, che sono distribuite in 23 edifici, hanno però un costo non indifferente per renderle fruibili. L'anno scorso, le spese di gestione hanno toccato i 196 mila euro, facendo segnare una crescita notevole rispetto al 2009, quando ci si era fermati a 141 mila euro. (gpe)

CESENA. Grande successo del Piedibus, che avviato a metà marzo conta già quasi un centinaio di bambini, ora ne conta circa 190, con due linee attive a San Vittore e tre nell'Oltresavio. È bastato leggere le parole di uno dei nove genitori volontari della elementare di S. Vittore per capire come il progetto non entusiasmi solo i piccoli ma anche i grandi: «Il clima che si vive è di festa, di vivere la strada ed il percorso fino alla scuola insieme in modo diverso. Tutti sono allegri, i bambini per primi con i loro sorrisi ci invitano a imitarli a tornare un po' piccoli e a giocare di questa opportunità. Le insegnanti sono accolte con festosi saluti, i genitori disponibili e coinvolti, le forze dell'ordine fino ad ora sempre presenti, stupite e sorprese ci accompagnano e ci guidano».

Il progetto Piedibus per ora è avviato per ora nei quartieri Oltresavio e Valle Savio. «Obiettivo principale» spiega l'assessore Lia Montali «è produrre modifiche infrastrutturali e comportamentali, in grado di migliorare le condizioni dell'accessibilità alle

scuole interessate e della sicurezza dei percorsi nel quartiere, e di rendere più efficaci le forme di promozione socio-culturale volte al cambiamento delle consuetudini di mobilità casa-scuola».

Il progetto si è affiancato anche all'intervento di

messi in sicurezza e creazione di una nuova pista ciclabile lungo la via Savio, 1.600 metri tra via Roma e via Po, lavori già approvati in giunta e che inizieranno nel 2012 come ha assicurato l'assessore Montali, con un finanziamento di 50 mila euro, su

bando regionale. Ad oggi sono più che raddoppiati i bambini che partecipano al Piedibus, passando per esempio a S. Vittore dai 60 iniziali ai 94 di oggi su due linee, una che parte da via Perugia e l'altra da via Zamboni, mentre all'Oltresavio i bambini sono oltre un centinaio per tre linee, da piazza Magnani, da via Ex Tiro a segno verso la scuola Dante Alighieri e da via Pontassieve

verso l'elementare Marino Moretti di Vill'Arco (la più gettonata è quella da via Ex tiro a segno con più di 30 bambini) in direzione delle scuole. L'interesse verso l'iniziativa, che a quanto racconta la maestra Angela della scuola di S. Vittore ha fatto cambiare un po' anche le abitudini di chi accompagna i figli a scuola con la macchina «non parcheggiano più davanti

alla scuola per far passare il Piedibus, non lasciano i motori accesi», interessa altri quartieri come ha confermato l'assessore Montali. Borelli sta raccogliendo i questionari svolti sull'analisi delle abitudini di mobilità di bambini e famiglie da e verso la scuola. Il Comune ha già fatto tre incontri per instaurare un dialogo fra quartiere e dirigente scolastica del Sacro Cuore ed un incontro operativo per la stesura del questionario da sottoporre sia ai genitori che ai bambini da far partire entro l'anno scolastico. Ed infine il Rubicone, che ha dimostrato attiva partecipazione sia del quartiere che degli insegnanti a tutti gli incontri organizzati dal comune, il Ravennate che ha organizzato una serata informativa richiesta dal quartiere con la presenza di insegnanti interessati all'esperienza, il Cervese Nord (San Giorgio che sta valutando la possibilità di avviare il progetto ed ha partecipato alle attività di formazione) e Cervese Sud i cui consiglieri hanno partecipato al corso di formazione.

Giovedì 21 aprile 2011.





A San Vittore andare a scuola a piedi è più bello

NELLA SCUOLA elementare Pascoli di San Vittore è partito il progetto pedibus: alcuni genitori e insegnanti accompagnano a piedi i bambini a scuola. L'adesione è massiccia: 90 alunni su 138.

Comune di Cesena
Ufficio Stampa

Agli organi di informazione

**LA SCUOLA ELEMENTARE DI SAN VITTORE
DEDICA AL PIEDIBUS LA SUA FESTA DI FINE ANNO
VENERDÌ 10 GIUGNO 2011 – DALLE ORE 10 – NEL CORTILE DELL'ISTITUTO**

Per la scuola elementare Giovanni Pascoli di San Vittore la festa di fine anno diventa festa del Pedone, un momento per celebrare l'esperienza del pedibus, che negli ultimi mesi ha coinvolto l'intera comunità della zona.

L'appuntamento è per venerdì 10 giugno 2011, alle ore 10, nel cortile dell'istituto, dove gli alunni, i genitori, il dirigente scolastico e gli insegnanti incontreranno il Sindaco Paolo Lucchi e l'Assessore alla Sostenibilità ambientale Lia Montalti.

Saranno presenti anche il presidente del quartiere Valle Savio, Stefano Strada, gli agenti della Polizia Municipale che hanno assistito ai "primi passi" del pedibus e gli Amici della Bici.



«A San Vittore il piedibus costituisce un grande motivo di festa, perché su 136 bambini iscritti alla scuola primaria, ben 94 hanno aderito all'iniziativa – affermano il Sindaco Lucchi e l'Assessore Montalti – Dal mese di marzo, due volte alla settimana, i bambini vanno a scuola a piedi e questa pratica sta contaminando e modificando le abitudini di mobilità di tutti gli abitanti del quartiere. Siamo consapevoli che la scelta fatta da insegnanti, genitori e ragazzi è una scelta importante per migliorare l'ambiente. Ma la testimonianza che arriva da bambini e volontari dopo i primi mesi di avvio del progetto è prima di tutto che il piedibus è un'esperienza divertente per gli scolari, che hanno l'opportunità di vivere insieme un momento di socializzazione e autonomia. Ci auguriamo quindi che questa esperienza sia presto estesa a tante altre scuole e quartieri della nostra città, contribuendo ad aumentare il numero di persone, giovani e adulte, che scelgono di muoversi in città in maniera più sostenibile, a piedi o in bici».

Lo speciale giorno di festa si aprirà sulle note della Canzone del piedibus, scritta dagli alunni.

Dopo il saluto degli insegnanti, che faranno un breve bilancio del progetto, il Sindaco e l'Assessore consegneranno un premio speciale ad ogni bambino: un buono per due ingressi gratuiti alla piscina estiva comunale.

Gli studenti riceveranno, inoltre, materiali fosforescenti per l'alta visibilità e la sicurezza dei pedoni, messi a disposizione dalla Polizia Municipale, e cappellini forniti da Arca Spa Supermercati A&O. Tra gli sponsor del piedibus anche la società Opel di Cesena.

Nel corso della mattinata ogni classe porterà la propria testimonianza sul nuovo modo di percorrere il tragitto casa-scuola e i presenti potranno esprimere le loro impressioni sul percorso avviato dalla scuola negli ultimi mesi.

La mattinata si concluderà con il canto dell'Inno d'Italia e con una merenda a base di frutta, pane, miele e marmellata.

Cesena, 9 giugno 2011

Ufficio Stampa
(tel. 0547-356330)



2.2 IL CASO DI IMOLA

2.2.0 Informazioni di contesto



Il progetto integrato della ciclabilità urbana del Comune di Imola

Il Progetto pedibus di Imola è inserito nel più ampio “Progetto integrato della ciclabilità urbana della città di Imola” ed è stato avviato grazie ai finanziamenti dell’Amministrazione Comunale, a quelli ottenuti con la partecipazione ad un Bando del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ma anche a quelli che provengono da alcuni partner privati (tra i quali l’Associazione Camina, il CRAS - Centro Ricerche Applicate per lo Sviluppo sostenibile, la Fondazione Univerde e Area Blu), ed è finalizzato a razionalizzare soprattutto con il contributo di tutti gli Istituti Comprensivi imolese, il sistema della ciclabilità, a promuovere la bicicletta come un vero e proprio mezzo di trasporto urbano alternativo all’automobile e a favorire l’uso della bicicletta negli spostamenti in ambito urbano con particolare riferimento ai percorsi casa-scuola. In una prima fase sono stati organizzati i pedibus nella scuola primaria e favorito l’uso della bicicletta nella scuola secondaria.

L’esigenza di realizzare questo progetto nasce dalla constatazione che, anche nella città di Imola, come nel resto del paese, gli spostamenti in auto servono a coprire distanze sempre più piccole (1-3 km), come quelle percorse per accompagnare i bambini a scuola. La forte concentrazione di auto genera, specialmente nelle vicinanze dei plessi scolastici, un aumento del traffico e dell’inquinamento atmosferico proprio laddove dovrebbero essere contenuti i pericoli per i pedoni ed i problemi legati a rumore e inquinamento atmosferico.

Di seguito vengono proposti gli interventi di insegnanti di due scuole imolesi, in rappresentanza delle tante impegnate in questo progetto.



2.2.1 L'esperienza del "Sante Zennaro"

Annalisa Alberti, docente della Scuola Primaria "Sante Zennaro", IC 5, Imola, Referente d'Istituto per la mobilità sicura e sostenibile

Da tempo a Imola abbiamo iniziato a parlare di mobilità scolastica sostenibile all'interno di un gruppo interistituzionale secondo la metodologia Camina, che prevede la partecipazione di bambini e genitori alla soluzione di problemi. Alla scuola primaria "Sante Zennaro" avevamo un problema importante all'esterno degli edifici scolastici, dovuto al traffico mattutino, all'inquinamento ambientale (acustico e di polveri sottili), ai pericoli cui erano esposti i bambini che camminavano in mezzo alle auto.

Questo problema era sentito, ma nessuno aveva il coraggio di assumersi le proprie responsabilità. I genitori protestavano chiedendo più parcheggi.

Il comune di Imola ha chiesto una consulenza a Camina che, in primo luogo, ha favorito il dialogo fra le varie istituzioni coinvolte (Scuola, Comune e Asl, per gli aspetti riguardanti la salute), creando un tavolo in cui tutti hanno avuto la possibilità di argomentare e prendere in esame i problemi esistenti dal loro punto di vista, mettendo a disposizione le competenze di ciascuno per poter arrivare alla risoluzione del problema.

La scuola ha coinvolto i genitori e ha portato avanti percorsi formativi nell'ambito dei curricoli scolastici, dove il tema della mobilità è stato lo sfondo integratore per coinvolgere bambini e ragazzi, dando maggiore attenzione alle abilità psicomotorie, al fine di responsabilizzarli.

Come scuola abbiamo cercato di accrescere le competenze dei bambini e il loro senso di auto-efficacia nei bambini. Abbiamo coinvolto i genitori con riunioni serali e materiali informativi.

Il lavoro educativo svolto dalla scuola con i bambini è stato duplice.

In parte volto a valorizzare quegli ambiti curriculari che riguardano abilità e competenze utili anche sulla strada (abilità sensoriali e psicomotorie, competenze comunicative, conoscenze e atteggiamenti verso le regole, capacità di intuire rischi e *problem solving*, ecc.); in parte volto a progettare i pedibus con attività di vero e proprio *mobility management* (analisi dell'ambiente urbano, flussi di traffico scolastico, individuazione possibili itinerari, mappe dei pedibus, ecc.).



L'arrivo dei pedibus a scuola.

I problemi da cui eravamo partiti sono stati risolti. In parte con l'intervento del Comune sul piano infrastrutturale e dell'organizzazione del traffico, volto a limitare gli abusi degli automobilisti; in parte con più ciclopedonalità scolastica, che significa meno auto in circolazione.

I genitori hanno supportato il lavoro del Comune e della scuola, collaborando al lavoro di *mobility management* e impegnandosi ad accrescere le esperienze dei loro figli. Sono così partiti con successo i pedibus.

Il pedibus non è solo una nuova forma di cultura, è anche una forma di socializzazione.

I percorsi pedibus protetti ci sono e i genitori, grazie ai loro figli, sono diventati più sensibili e sono stati resi protagonisti attivi e motivati del progetto.

I pedibus, infatti, oggi, sono in mano ai genitori, che attraverso loro referenti coordinano autonomamente l'attività di accompagnamento. Quando un pedibus parte, il Comune garantisce una supervisione leggera, mentre la scuola continua il suo lavoro educativo e informativo per rafforzare le motivazioni e le competenze di chi partecipa e per inserire bambini e genitori che di anno in anno entrano nella scuola primaria.

2.2.2 *A piedi? No in piedi bus!* *Un tentativo di mobilità sostenibile tra le discipline*

Scuola primaria Cappuccini - via Villa Clelia 18 - Imola
Dirigente: Franco Fanti
Docenti: Silvia Casadei, Annalisa Contoli e Silvia Domenicali¹

Premessa

Il tentativo di illustrare l'esperienza degli alunni e delle alunne di tutte le classi della Scuola Primaria "Cappuccini" non rende giustizia alla complessità e peculiarità del percorso svolto. Esso ha infatti trovato l'incipit nell'adesione di plesso al "Progetto integrato della ciclabilità urbana della Città di Imola" che si è innestato nelle attività curriculari interdisciplinari delle classi stesse.

Ci siamo subito rese conto, confrontandoci con le colleghe e gli esperti, che non si sarebbe trattato di un lavoro esclusivamente "geografico" ma di una messa in campo e di una richiesta di competenze trasversali in grado di coinvolgere tutto il team docente, prima ancora che tutte le discipline curriculari.

Per comprendere meglio l'azione, occorre porre il puntino su alcuni elementi:

- l'attività legata al Progetto non è stata estemporanea ma si è integrata inevitabilmente nelle attività didattiche curriculari;
- le proposte operative rivolte agli alunni hanno chiamato in causa competenze trasversali rispetto ai contenuti affrontati;
- l'orientamento spaziale è divenuto il vero protagonista a diversi livelli, come ben si potrà cogliere di seguito.

I supporti grafici selezionati e di seguito riportati arricchiscono ed al contempo esplicano "la narrazione".

Obiettivi

- Consolidare una buona educazione stradale;
- Far conoscere meglio il quartiere a bambini e adulti;
- Alleggerire le vie adiacenti alla scuola dal traffico automobilistico.

¹ Insegnanti della Scuola Primaria Cappuccini – Istituto Comprensivo n. 6 – Imola - icomprendivosei@libero.it

Esempi di attività didattiche

a. Per stare bene insieme si parte dalle regole

All'inizio del percorso scolastico delle classi prime è necessario costruire un'identità di gruppo partendo dalla comprensione e condivisione di regole di convivenza. Le insegnanti hanno pertanto scelto il percorso "Laboratorio delle regole" in cui gli alunni, attraverso il gioco, hanno simulato il raggiungimento di un'isola e la scoperta del tesoro. L'aiuto reciproco era indispensabile per arrivare alla meta. Si dovevano evitare dei pericoli attraverso il rispetto di poche regole fondamentali.

Pare ovvio, ma non è scontato che le regole, per essere efficaci e significative per il gruppo, siano limitate, ben chiare, reiterate e condivise da adulti e bambini.

L'esperienza fatta teneva conto di ciò. I bambini si sono dimostrati partecipi ed entusiasti, cooperando e aiutandosi tra di loro sono giunti alla soluzione finale.

È stato fatto tesoro di questa esperienza e le riflessioni nate dalla stessa sono divenute un costante riferimento per gli alunni ed un *modus vivendi* per le classi, sostenendo soprattutto coloro che si mostravano più fragili a livello relazionale.



Bambini all'opera durante un laboratorio sull'equilibrio e le regole, proposto dall'associazione Camina.

b. Dalla mappa a google: con i piedi per terra ed il naso all'insù, anzi... all'ingiù!



Il quartiere Cappuccini visto dal satellite e attraversato dai bambini.

Nelle classi seconde il progetto si è inserito prevalentemente nel programma di Geografia, ma sottolineandone il rapporto con la pratica della vita quotidiana dei bambini e mostrando loro un modo per poterla modificare positivamente.

In questa ottica amplificata ha avuto luogo la prevista visita al quartiere della scuola, realizzata per conoscere i principali servizi presenti e per osservare attentamente le vie percorse ed i loro nomi (dei quali poi si è ricercata l'origine), la segnaletica stradale, i punti di riferimento fissi che permettono di ritrovare le tappe di un percorso a ritroso...

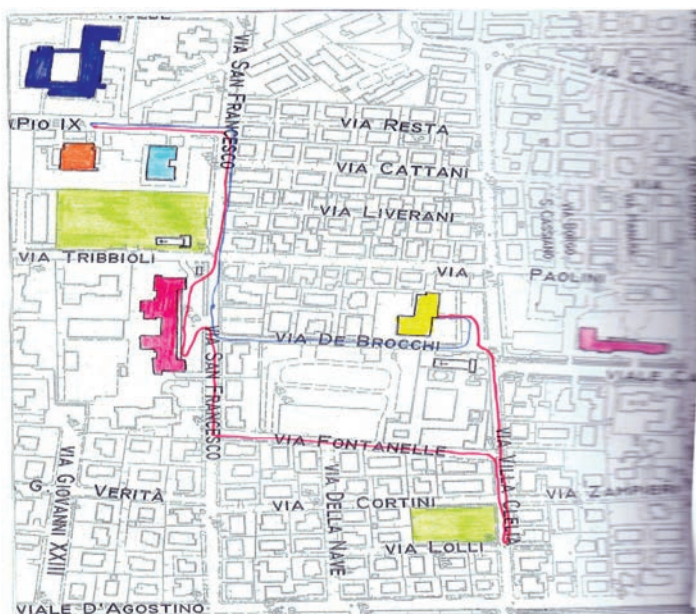


Chiesa e parco dell'Arcella: prendono il nome da un campo di orzo chiamato Orzella (poi cambiato in Arcella) che si trovava in quel luogo.

Queste attività hanno mirato ad accrescere la capacità di osservazione, la memorizzazione visiva di un luogo e il senso dell'orientamento, perché un bambino capace di muoversi consapevolmente acquisisce autonomia e fiducia. Questo certamente è anche uno dei presupposti fondanti del progetto.

L'attività è proseguita a scuola e gli alunni hanno ritrovato il percorso fatto nel quartiere su cartine e mappe satellitari e qui si è inserito l'intervento degli esperti che, allargando l'orizzonte ad una più ampia zona della città, hanno mostrato, ancora sulle mappe satellitari, i percorsi di alcuni di loro per raggiungere la scuola. Hanno poi fornito ad ogni classe un'ampia carta sulla quale i bambini, aiutati dalle insegnanti, hanno ritrovato individualmente i vari percorsi casa-scuola che si sono sommati, intrecciati, intersecati fino a creare una "rete" di piste colorate, in base alla quale sono state individuate le possibili linee del pedibus con relativi punti di raccolta e tempi di percorrenza (questa parte di attività è stata svolta anche dalle classi terze, quarte e quinte).

I bambini si sono applicati con slancio e serietà, perché sentivano che quello che stavano facendo aveva uno scopo pratico e realizzabile: ciò ha dato un significato



La “rete di piste colorate”. In evidenza i punti di riferimento riconosciuti dai bambini.

concreto ai loro sforzi e agli obiettivi raggiunti oltre che la consapevolezza che usando le capacità acquisite si può incidere fattivamente sul contesto reale.

Tuttavia, mentre si è cercato di motivarli a realizzare una realtà diversa nella quale si vive in modo più sano, muovendosi di più e circondati da meno automobili e inquinamento, è sorta naturalmente in alcuni di loro una domanda: “Perché, allora, avete preparato per noi un mondo fatto così?”.



Via San Francesco: questa via è dedicata al santo di Assisi, patrono d’Italia, che passò da Imola intorno al 1220.



c. Un evergreen: il plastico

L'esperienza della classe terza è partita dal vissuto degli alunni, formalizzato in modo tridimensionale mediante la realizzazione di plastici.

La tridimensionalità è certamente più vicina al bambino, più facilmente percepibile, più simile al reale. Essa rappresenta pertanto la palestra più idonea per il salto verso l'astrazione. Da tempo la scuola primaria parte dal concreto per raggiungere l'astratto, utilizzando il plastico come strumento didattico privilegiato e, proprio per questo, sempre attuale. Ci pare opportuno evidenziare che per la realizzazione è stato importante e significativo il coinvolgimento delle famiglie che, recettive ed attente, hanno consentito non solo di realizzare quanto di seguito presentato ma di ripercorrere – prima concretamente quindi visivamente – percorsi nell'isolato e nel quartiere ponendo particolare attenzione al tragitto casa-scuola.



Plastici del quartiere Cappuccini. Si notano la scuola, la chiesa, una rotonda ed il viale alberato: punti di riferimento dei percorsi.

d. Navigare controcorrente: dal 3D al 2D

In un'epoca in cui la parola d'ordine di *media* e non solo è 3D ovvero tridimensionalità, le classi quarte e quinte hanno deciso di essere davvero "retrò". Il riferimento è all'operatività che ci ha consentito un progressivo passaggio dal volume al piano, dal reale al formale, dalla tridimensionalità del reale alla bidimensionalità della rappresentazione grafica.

Le bambine ed i bambini sono stati chiamati a compiere un'operazione assai delicata: costruire proprie carte mentali, rappresentative di spaccati reali e dotate di punti di riferimento precisi, individuati considerando i cinque sensi.

La parola ai bambini e alle bambine:

"Un luogo vicino a casa che mi rende felice"

"Il luogo che mi rende felice è il panificio Gardelli che si trova vicino alla mia casa, ma ci separa un edificio dove c'è un bambino (...) con cui gioco. Mi rende felice perché lì compro biscotti pieni di cioccolato (i miei preferiti) e poi perché c'è una signora (la negoziante) che mi saluta sempre e che è molto gentile con me. Il panificio è bello, accogliente ma soprattutto lascia un profumino di pane che sento ogni mattina. Ci vado perché compro il pane e perché ha un giardinetto dove ci sono due altalene che quando ero piccola ci giocavo e quindi mi servono per tornare un po' nel passato. Contiene cibi di cui sono molto golosa tipo latte, grissini, ecc."

Anna, IV B

E ancora: "Il luogo che mi piace si trova nei paraggi di casa mia, precisamente all'estremità di via De Brocchi. Si tratta di un bellissimo giardino, che sembra abbandonato. È situato ad angolo, vicino all'ECU, di fronte ad una vecchia e piccola casa. È circondato da un muretto di cemento ruvido che, anche solo se lo sfiori, ti graffia. È ricoperto da un folto fogliame, e sopra ad esso spuntano quasi magicamente fiori, piante ed alberi di tutte le specie. Ogni mattina, ancora assonnata, quando passo di lì, mi risveglio del tutto, leggendo tutte le specie della vegetazione, scritta in nero sopra ad un cartellino bianco, sorretto da un fil di ferro piantato nel terreno".

Matilde, IV B



“Cosa vedo, ascolto, odorò, tocco andando a scuola”

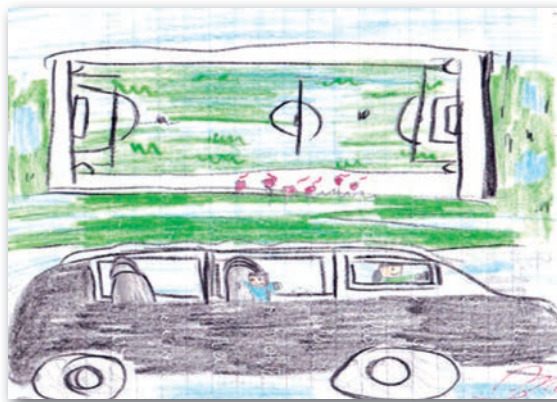
“(…) Ufff! È già ora di uscire, mi metto il soffice e caldo piumino imbottito e scendo le scale. Brrr! che freddo che fa fuori! Mi incammino e, a differenza degli altri, il forno non mi fa venire l’acquolina, perché mi sono bastati i salatini di mamma. Proseguo e ovviamente mi fermo ad osservare e ad odorare il dolce profumo dei fiori del giardino di via De Brocchi. Allungo la mano e… Ah! Il ruvido muretto che mi separa dal giardino mi ha graffiato. La puzza dello smog mi fa starnutire, ma per fortuna sono arrivata nel piazzale. L’ultimo paio di minuti mi fermo a chiacchierare con Caterina, ma Drinnnnnnn… devo andare. Ciao!”

Matilde, IV B



“Vedo le macchine, ma così tante che pare di essere nella Formula Uno (non per la velocità) e anche l’erbetta, oltre alla casa della mia baby-sitter di quando avevo cinque anni. Io sento i chiacchierii delle persone: spesso quelli che vanno a scuola, l’abbaiare dei cani e anche il cinguettio degli uccelli nella stagione primaverile. Io tocco la brina candida, è fredda e sembra di essere in un igloo, comunque tutte le cose che tocco sono fredde. L’unica cosa che è calda è il mio giubbotto e pare un cuscino perché è molto morbido. Io, solitamente arrivo a scuola presto (…)”

Marco, IV A



Il tutto condito da una buona dose di consapevolezza dove verbalizzare ha significato usare un linguaggio **geo-grafico** specifico, fatto non solo di parole ma anche di simboli, di riduzioni in scala, di rappresentazioni cartografiche mescolato a sentimenti, emozioni, ricordi.

Chi abita vicino ha colto piccoli angoli del quartiere, facendo diventare le proprie parole piccole poesie.

“Il grande giuggiolo”

Questo giuggiolo si trova in via Fontanelle; mi piace perché è grande e perché è sempre verde e perché a fine settembre ha delle giuggiole bellissime; ogni anno cresce tantissimo! Mi piacerebbe abitare lì così ogni anno mangerei grosse e succose giuggiole”.

Irene, V A



“Usciamo dal cancello e ci troviamo in via Baroncini, 4. Giriamo a sinistra e seguiamo per circa cento metri. Poi giriamo a sinistra in via Baldisserri e circa a metà strada, si trova una casa con un cortiletto in cui c'è un piccolo laghetto con dei pesciolini trattati da re. Molto bello”.

Emma, V A



“Dietro a casa mia c’è un parco. In autunno mi fa sognare l’altalena vecchia accanto al saggio platano che perde le sue foglie. Mentre io sono seduta lì, l’altalena cigola magnificamente in quella atmosfera così piacevole”.

Caterina, V A



“Il posto che mi fa stare bene è l’**Oasi** che mi ricorda i bei momenti che ho passato lì”.

Alessia, V A



C’è chi abita lontano e attraversa la natura, osservando, anche mentre viaggia in automobile, con i cinque sensi.

“Mi piace molto vedere i laghetti con – quando ci sono – piccole ochette dietro mamma oca.

Mi piace sentire le oche che muovono l’acqua. Mi piace sentire l’odore dell’acqua dolce.

Quanto mi piacerebbe toccarle...

Ma non mangiarle!!!”.

Caterina, V B



e. **Un salto nella storia (locale ma non solo!)**



Riproduzione di una antica mappa del Consorzio Utenti Canale Molini.

Abbiamo esplorato con l'esperta una pluralità di fonti ed informazioni geografiche vicine e lontane rispetto a noi, per spazio e tempo.

f. **Antiche carte, google maps, satelliti & co.**

“Dalla mappa della distribuzione delle acque di Imola – Canale dei Molini – ci siamo addentrati nell'analisi dei nostri percorsi casa-scuola e nella produzione delle già citate planimetrie.

La cosa davvero interessante è stato scoprire come le diverse rappresentazioni in realtà codificano la differenza percettiva e rappresentativa di ciascuno di noi.

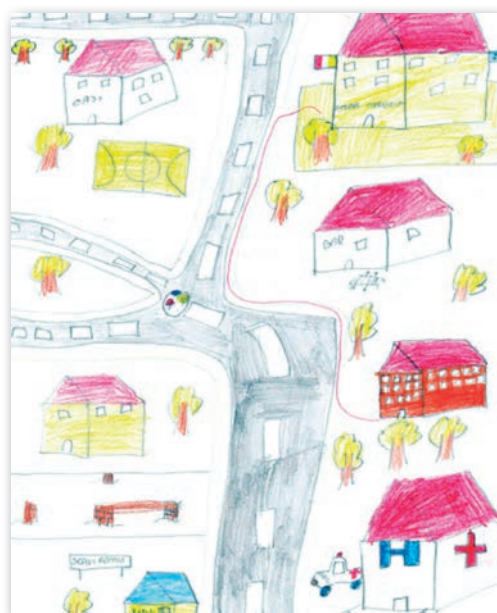
Gli stessi autori hanno stentato a riconoscere il luogo rappresentato anche se era il medesimo, perché le immagini trasmettono e riassumono il vissuto emozionale, personale, non sempre oggettivo”.

Alunni della V B

Concludiamo dicendo che per noi docenti è stata un'occasione per fare concretamente ricerca, apprendendo e sperimentando il senso ed il significato del farlo.

Lo abbiamo realizzato con gli alunni, ascoltando e seguendo gli spunti che ci hanno offerto, costruendo e percorrendo insieme piste poco conosciute, riflettendo sui traguardi e le mete conseguite.





I tre disegni rappresentano la stessa zona, gli stessi edifici che gli autori non solo hanno disegnato con evidenti differenze percettive ma anche utilizzando prospettive diverse (a volo d'uccello, dall'alto, frontalmente).

2.3 IL CASO DI MARANELLO

La strada. L'esperienza della Scuola dell'infanzia

Scuola dell'infanzia statale J. Da Gorzano - via Ticino 19 - Maranello
Dirigente: Angela Casolari
Maestre: Claudia Zanella e Mariapia Orlandi
Sezione 5 anni

Progetto didattico: la strada

“L'educazione di un popolo si giudica innanzitutto dal contegno ch'egli tien per la strada”

E. De Amicis

Premessa

Il vetro di una automobile è spesso la finestra che i bambini hanno per conoscere la strada, ciò significa che non la vivono direttamente come ambiente per intrecciare relazioni, conoscere il mondo circostante, fare movimento e sperimentare sul campo regole e consuetudini del vivere civile.

Quest'ultimo aspetto poi, non è percepito come insieme di norme necessarie per consentire a tutti e a ciascuno di usufruire della strada in sicurezza e salute, bensì come limitazione gestita da persone preposte al solo scopo di elargire sanzioni.

La conseguenza è che i bambini essendo utenti passivi della strada, non ne conoscono rischi, pericoli connessi, diritto alla sicurezza e possibilità di rendere sostenibile la mobilità.

Fare educazione stradale diventa così fondamentale, per avviare, in sinergia con famiglie e territorio, un processo di formazione progressivo e finalizzato alla consapevolezza che non adottare adeguati comportamenti e atteggiamenti danneggia sé stessi e gli altri determinando situazioni di rischio individuale, collettivo e ambientale.

L'educazione stradale non è limitata alla conoscenza delle norme che regolano la circolazione, ma si traduce in un percorso connesso a: lettura della realtà circostante, educazione alla cittadinanza, educazione alla salute... che afferisce a tutti i campi di esperienza e a tutte le aree di apprendimento.

Solo un approccio globale, infatti, porta alla formazione di cittadini che vivono



la strada come bene comune e come comune impegno nel cercare di raggiungere gli obiettivi esplicitati dall'articolo uno del codice della strada:

“La circolazione dei veicoli, dei pedoni e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano al principio della sicurezza stradale, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; di migliorare la fluidità della circolazione”.

Finalità

- Sviluppo dell'identità: acquisizione di fiducia e di sicurezza nell'affrontare situazioni nuove, sperimentando nuovi ruoli;
- Sviluppo dell'autonomia: acquisizione di fiducia nelle proprie possibilità e negli altri, controllando il proprio corpo in diverse situazioni e riconoscendo dipendenze e autonomie;
- Sviluppo della competenza: esplorare, ricercare e osservare, riflettendo sulle esperienze, descriverle e rappresentarle;
- Sviluppo del senso di cittadinanza: atteggiamento di rispetto delle regole, degli altri e dell'ambiente.

Obiettivi

- Riconoscere la necessità di regole della strada;
- porre domande circa le regole;
- seguire le regole come pedone;
- confrontarsi con gli altri sul proprio comportamento in strada;
- comprendere le dipendenze dall'adulto;
- riconoscere l'autorità e la necessità di far rispettare le norme;
- controllare il proprio corpo in situazioni statiche;
- controllare il proprio corpo in situazioni dinamiche;
- valutare il rischio;
- coordinarsi con gli altri;
- leggere simboli, segni, segnali e semplici indicazioni.
- raccontare le esperienze vissute in strada;
- rappresentare le esperienze vissute in strada;
- riconoscere suoni e rumori della strada;
- arricchire il proprio lessico con termini specifici;
- riconoscere parametri spaziali (sopra-sotto, lontano-vicino, dentro-fuori-intorno, davanti-dietro, destra-sinistra);
- riconoscere parametri temporali (prima - dopo - adesso);



- riconoscere le forme (cerchio, triangolo, quadrato, rettangolo);
- riconoscere il valore convenzionale dei colori;
- riconoscere alcune parole scritte.

Ipotesi di lavoro

a. *Laboratorio protomatematico*

- Manipolazione di oggetti per:
 - Riconoscere forme e colori;
 - Ordinare per colore e forma...;
 - Scoprire simmetrie e rappresentarle graficamente.
- Ricerca e riconoscimento del numero e la sua utilità in strada in diverse circostanze: numero civico, targa delle automobili, limiti di velocità;
- Uso contestualizzato di strumenti convenzionali e/o costruiti in sezione per misurare e stimare le distanze;
- Uso del computer: lettura di simboli, azioni in sequenza, giochi di consolidamento degli apprendimenti.

b. *Laboratorio psicomotorio*

- Giochi per la scoperta e l'applicazione di parametri spaziali e concetti topologici: dentro, fuori, intorno, sopra, sotto, lontano, vicino, in alto, in basso (es. strega in alto...);
- Percorsi in sequenza logica successivamente ricostruiti con oggetti e rappresentati graficamente;
- Giochi con l'applicazione di regole della strada;
- Giochi di riconoscimento di forme con il tatto.

c. *Laboratorio creativo*

- Definizione di uno spazio con materiali di recupero, varie tipologie di carta, creta, colla e forbici per progettare, inventare, rappresentare attraverso l'uso progressivamente autogestito;
- Rappresentazione grafica e pittorica di esperienze in sequenza logica.

d. *Laboratorio logico-linguistico*

- Uso di conte e filastrocche sulla strada;
- Uso di connettivi logici: è, non è...;
- Ricostruzione verbale di esperienze e storie in sequenza logica;
- Giochi per l'uso di nomi specifici e termini generali (es. segnale stradale: stop...);

e. *Esplorazione dello spazio*

- Studio della scuola e del giardino per individuare la segnaletica di sicurezza;
- Studio dell'isolato intorno alla scuola con il supporto di mappe e della documentazione fotografica.



Risultati attesi

Attraverso il lavoro di esplorazione della strada, si intende consentire ai bambini di sperimentare regole e opportunità della strada maturando la consapevolezza dei pericoli connessi ma anche le possibilità relazionali, di salute e di conoscenza della strada stessa.

Verifica degli apprendimenti e valutazione del percorso didattico

- Osservazione degli elaborati in base ad un protocollo;
- Conversazioni individuali;
- Osservazioni in situazione;
- Discussione collegiale anche con le insegnanti di scuola primaria in un ambito di continuità.

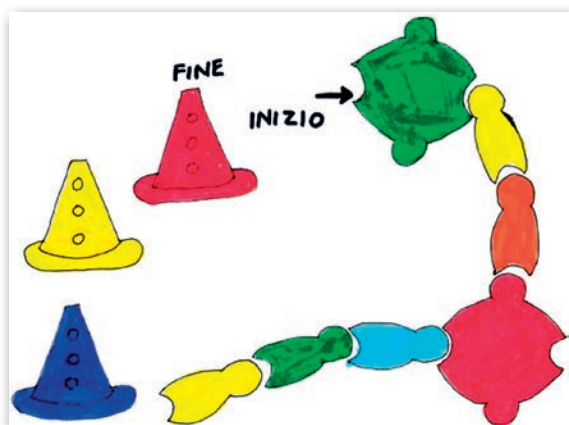
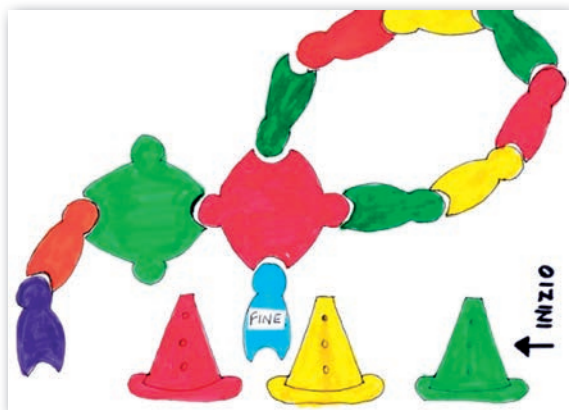


Attività didattiche	Aggregazione dei bambini, spazi proposte e materiali	Competenze maturate
<ul style="list-style-type: none"> - Giochi di riconoscimento e classificazione di forme e colori con materiali vari - Percorsi psicomotori - Giochi psicomotori per il riconoscimento dei parametri spaziali (strega in alto... sacco pieno...) e temporali - Esplorazione della scuola con riconoscimento e lettura di segnali per la sicurezza - Giochi di riconoscimento del numero - Costruzione di una mappa dei saperi della strada attraverso <i>brainstorming</i> e successiva rappresentazione grafica - Conversazioni e confronti verbali su: segnali e regole (forme, colore e significato) - Compiti di osservazione nel tragitto casa-scuola con rilevazione e rappresentazione di un segnale stradale - Uscite sul territorio - Analisi dei segnali: divieto, pericolo, obbligo, indicazione - Consultazione di libri - Rappresentazione grafica di un segnale inventato come: divieto, pericolo, obbligo, indicazione - Rappresentazione della strada con colore e sabbia, completata con disegni ritagliati e incollati - Espansione grafica di una immagine data - Conversazioni e confronti verbali su: utenti della strada e persone che fanno rispettare le regole - Classificazione dei diversi utenti utilizzando immagini su un fondo disegnato - Riconoscimento di suoni e rumori registrati - Esplorazione dell'isolato intorno alla scuola con il supporto di mappe sulle quali registrare il percorso - Esplorazione dell'isolato intorno alla scuola per leggere segnali orizzontali e verticali con documentazione fotografica - Confronti verbali sulle esperienze compiute - La strada nell'arte: riproduzione di "strada deserta" con forbici, colla e cartoncino - Costruzione di una mappa delle conoscenze da comparare con quella elaborata prima delle esperienze 	<ul style="list-style-type: none"> - Grande e medio gruppo per le conversazioni e i confronti verbali - Medio gruppo per le rappresentazioni e le attività di laboratorio - Piccolo gruppo per le esplorazioni sul territorio - Conversazioni individuali sui segnali inventati - Spazi: sezione, salone, giardino, isolato intorno alla scuola - Materiale utilizzato: carta di diverso tipo, colla, forbici, colori di diverso tipo, giornali, materiali di recupero, strumenti psicomotori strutturati, libri 	<ul style="list-style-type: none"> - Lettura dei segnali stradali più comuni abbinando forma e significato del colore - Uso di termini specifici per raccontare le esperienze in strada - Rispetto delle regole come pedoni - Controllo del proprio corpo in diverse situazioni durante le uscite didattiche con valutazione di eventuali rischi e distanze - Rappresentazione di percorsi svolti - Lateralizzazione

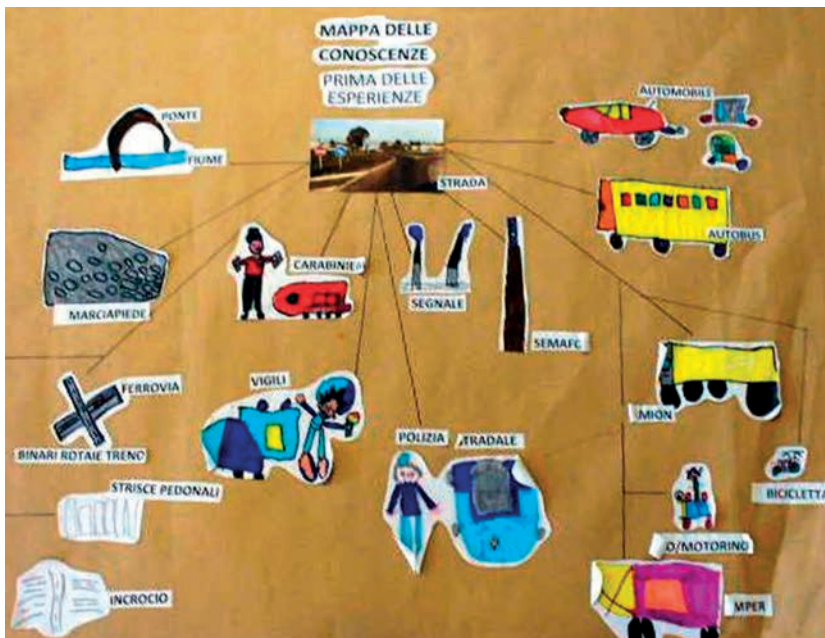


Documentazione delle esperienze

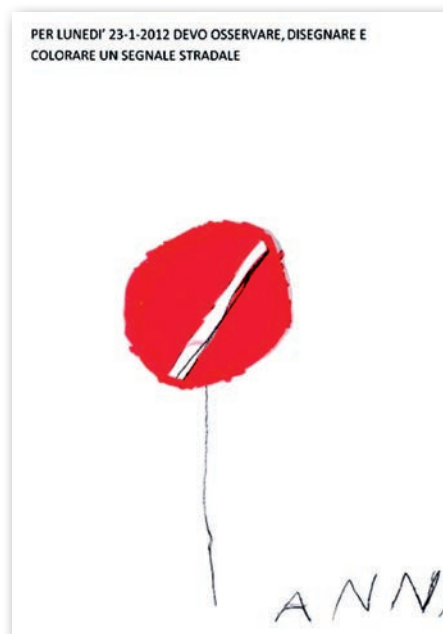
1. Realizzazione di percorsi da compiere in laboratorio psicomotorio con regole decise dal gruppo sezione:



2. Costruzione di una mappa delle conoscenze sulla strada attraverso *brainstorming* per la raccolta delle conoscenze stesse e successiva rappresentazione grafica

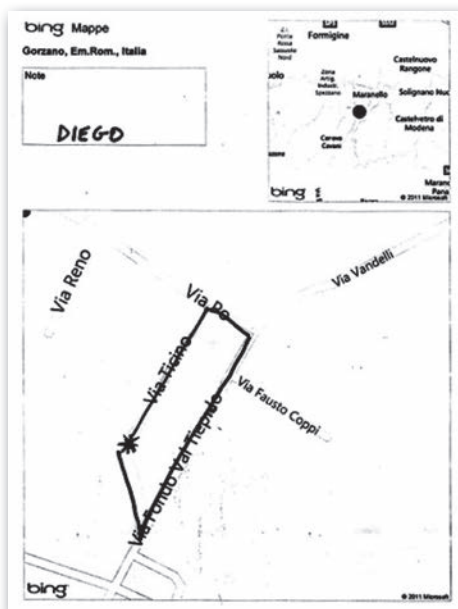


3. Percorso casa-scuola: un segnale stradale da copiare

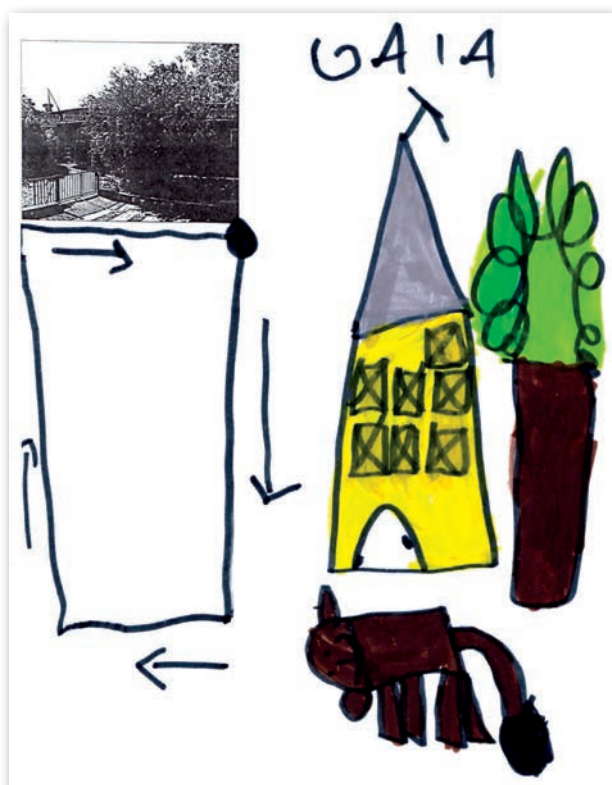


4. L'isolato intorno alla scuola.

Registrazione del percorso intorno alla scuola su mappe predefinite e girando per strada



5. Riproduzione del percorso in sezione



6. Scoperta della segnaletica verticale



7. Scoperta della segnaletica orizzontale



8. Classificazione dei segnali stradali per forma colore significato

a. Inventiamo un segnale di divieto



b. Inventiamo un segnale di pericolo



c. Inventiamo un segnale di obbligo



d. Inventiamo un segnale di informazione



9. Gli utenti della strada



Pedoni e ciclisti



Camion e pullman



Automobili e motocicli

10. Le regole della strada

CONVERSAZIONE COLLETTIVA MAGGIO 2012

LE REGOLE DEI PEDONI

DANIELE: DEVONO PASSARE NELLE STRISCE PEDONALI

MICHELA: LE MACCHINE SI FERMANO QUANDO LE PERSONE PASSANO

GAIA: SE LE PERSONE PASSANO DEVONO FERMARSI SEMPRE

GRETA: QUANDO ANDAVAMO IN STRADA C'ERA UNA TELECAMERA

DIEGO: PERCHE' E' PERICOLOSO

ENRICO: SE UNO NON RISPETTA E VA VELOCE CI SONO I VIGILI

ESTER: LA STRADA E' MOLTO PERICOLOSA, SI POSSONO SCHIACCIARE LE PERSONE



11. La strada nelle immagini e nell'arte



12. Interpretazione di una immagine d'arte con forbici, cartoncino e colla



Bibliografia minima

- Baruzzi V., Lamedica I., (a cura di), *Safe routes to school: l'esperienza britannica. A scuola a piedi e in bici con le amiche e con gli amici*, Editrice La Mandragora, Imola 2008.
- Baruzzi V., Monzeglio A., (a cura di), *A piedi o in bici con le amiche e con gli amici. Come progettare e realizzare la mobilità sostenibile dei bambini e delle bambine nel tragitto da casa a scuola*, Editrice La Mandragora, Imola 2008.
- Baruzzi V., Drufluca A., Sgubbi G., (a cura di), *La città senza incidenti. Strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura*, Editrice La Mandragora, Imola 2004.
- Baldoni A., Busetto A., Fava A.R., Finelli A., Torricelli L., (a cura di), *Future città, nuovi cittadini. Le competenze di bambini e adolescenti al servizio dell'innovazione per il governo delle città*, Editrice La Mandragora, Imola 2004.
- Baruzzi V., (a cura di), *Bambini e bambine si fanno strada. Percorsi sicuri casa-scuola e altri percorsi di autonomia*, Editrice La Mandragora, Imola 2002.

Sitografia

<http://www.camina.it>

<http://www.piedibus.it>

<http://www.comune.cesena.fc.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/5797>

<http://www.comune.bologna.it/trasporti/servizi/2:3026/7561>

http://www.ic7imola.it/aaa/pages/page_details.php?id=1035&page_id=1147

<http://educittadinanza.wikispaces.com/Progetto+PEDIBUS>

http://www.meglio.milano.it/pratiche_scuola.htm

<http://www.pedibusmilano.it/docs/depliant.pdf>



<http://www.pedibustreviso.org>

www.comunicambiente.it/pedibusgenova.html

<http://www.istruzioneinfanzia.ra.it/Progetti-e-Qualificazione-Pedagogica/La-Comunita-Educante/Un-Pedibus-targato-Ravenna>

<http://www.municipio.re.it/retecivica/urp/retecivi.nsf/0/0FD2FA4447860A19C125779A0035C81D?opendocument&FROM=Trnbnzn3>

<http://www.comune.rubiera.re.it/Sezione.jsp?idSezione=448>

<http://comune.sanmartinoinrio.re.it/scuola-e-istruzione/a-san-martino-in-rio-andiamo-a-scuola-in-bicibus-e-pedibus>





Finito di stampare nel mese di settembre 2012
dalla Tipografia Fanti di Imola
e confezionato dalla Legatoria Universo di Ravenna
per conto della Editrice La Mandragora di Imola

I quaderni di Camina



1. BAMBINI E BAMBINE SI FANNO STRADA

Percorsi sicuri casa-scuola e altri percorsi di autonomia

A cura di Valter Baruzzi

form. 17 x 24 - pagg. 144

ISBN 88-88108-50-5

€ 14,00 (2002)



2. ESPERIENZE DI PROGETTAZIONE PARTECIPATA NEGLI USA

Appunti di un viaggio di studio in North Carolina

e nella Bay Area

A cura di D. Venti, V. Baruzzi, M. Capelli, G. Ginocchini, M.R. Morello

form. 17 x 24 - pagg. 144

ISBN 88-88108-98-X

€ 18,00 (2003)



3. V. Baruzzi - A. Baldoni LA DEMOCRAZIA S'IMPARA

Consigli dei ragazzi e altre forme di partecipazione

form. 17 x 24 - pagg. 184

ISBN 88-88108-88-2

€ 16,00 (2003)



4. 12 COLORI PER 12 COMUNI

Ricerca per la realizzazione di Città amiche dell'infanzia e dell'adolescenza nei Comuni dell'ex distretto socio sanitario di San Giorgio di Piano

A cura di M. Balzani, A. Borgogni, A.R. Fava

form. 17 x 24 - pagg. 224

ISBN 88-7586-010-6

€ 18,00 (2004)



5. FUTURE CITTÀ, NUOVI CITTADINI

Le competenze di bambini e adolescenti al servizio dell'innovazione per il governo delle città

A cura di A. Baldoni, A. Busetto, A.R. Fava, A. Finelli, L. Torricelli

form. 17 x 24 - pagg. 176

ISBN 88-7586-020-3

€ 16,00 (2004)



6. LA CITTÀ SENZA INCIDENTI

Strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura

A cura di V. Baruzzi, A. Druifuca, G. Sgubbi

form. 17 x 24 - pagg. 304

ISBN 88-7586-014-9

€ 22,00 (2004)



7. COSTRUIRE LA DIVERSITÀ E IL DIALOGO CON BAMBINI E PREADOLESCENTI

A cura di C. Baraldi

form. 17 x 24 - pagg. 240

ISBN 88-7586-055-6

€ 20,00 (2005)



8. LA GESTIONE DIALOGICA DEL CONFLITTO

Analisi di una sperimentazione con bambini e preadolescenti

A cura di V. Iervese

form. 17 x 24 - pagg. 272

ISBN 88-7586-094-7

€ 20,00 (2006)



9. IL PARCO CHE VORREI

Esperienze di progettazione partecipata nei comuni di Albinea, Cadelbosco Sopra e Quattro Castella

A cura di F. Cirlini, S. Davoli, G. Fantini e C. Pedrazzoli

form. 17 x 24 - pagg. 112

ISBN 978-88-7586-143-8

€ 16,00 (2007)