

*Siamo nati
per camminare*

2017



GIOCANDO INSIEME FAREMO STRADA

Approfondimenti
e spunti di lavoro



Questo libretto è stato prodotto da
Area educazione alla sostenibilità, Agenzia prevenzione ambiente energia -
Emilia-Romagna, nell'ambito della campagna
Siamo nati per camminare edizione 2017

Testi di

Stefania Bertolini, Carmen Carbonara, Giorgio Chiaranda Grazia Locritani, Paolo Pandolfi, Marco Pollastri, Lucia Ramponi, Luisa Ravello, Paolo Tamburini, Luana Valletta.

Immagini

Archivio Ceas Centro Antartide Bologna
Archivio Ceas Infoambiente Piacenza

Illustrazioni

Giuditta Calzetti, Riccardo Mercuri, Andrea Ricci

Impaginazione e grafica

Elisabetta Palvarini

Stampa

Centro Stampa Regione Emilia-Romagna





STRADA BENE COMUNE

Le strade e gli spazi pubblici appaiono spesso spazi che non ci appartengono e tanto meno vengono sentiti propri dai bambini. È necessario invece cambiare punto di vista e costruire città di tutti e per tutti, un unicum dove prevalga la condivisione e la piena accessibilità. Dobbiamo promuovere una cultura orientata alla convivenza e alla condivisione degli spazi urbani, al riconoscimento degli altri, al rispetto e all'attenzione reciproca. Sensibilizzare sui diversi aspetti/vantaggi connessi al tema della mobilità pedonale e sostenibile significa porre al centro il tema del CAMMINARE come BENE COMUNE. Vuol dire sottolineare il "rispetto delle regole" inteso come senso di responsabilità nei confronti della comunità in cui viviamo ma anche valorizzare quelle relazioni basate sul rispetto reciproco. E camminare è, a tutti gli effetti, uno strumento per coltivare il capitale sociale di un territorio. A partire dalle relazioni che si costruiscono con gli altri soggetti in un'ottica di conoscenza e poi tutela e cura di ciò che ci circonda, per arrivare alla presa di coscienza di quelle regole di convivenza civile che sono alla base di una comunità e senza dimenticare il beneficio che ne deriva per la salute propria e degli altri. Ma soprattutto camminare significa riappropriarsi di spazi di dominio pubblico per tornare a svolgervi attività pubbliche che invitano alla vita comune: per ritrovarsi, passeggiare, giocare. Per poter restituire alla strada, e agli altri spazi pubblici, quel ruolo naturale di luogo di socialità e costruzione di relazioni amichevoli, e quindi di bene comune, di cui purtroppo si perde traccia nelle piazze o sui marciapiedi delle nostre città.



SIAMO NATI PER CAMMINARE

"SIAMO NATI PER CAMMINARE" vuole promuovere la mobilità pedonale sicura e sostenibile, su tutto il territorio della Regione Emilia-Romagna a partire soprattutto dai percorsi casa-scuola. La campagna è indirizzata principalmente ai bambini delle scuole primarie, e ai loro genitori, e si propone di educare i bambini ad una nuova cultura della mobilità che ribalti l'ordine nella priorità dell'utilizzo e nel valore dei mezzi di trasporto, che oggi inizia dall'automobile per finire ai piedi quando proprio non se ne può fare a meno. Viceversa, è necessario prendere coscienza che le grandi sfide ambientali che dobbiamo affrontare, ma anche la stessa convenienza individuale, rendono necessario invertire la sequenza, rimettendo alla base la mobilità pedonale, seguita, in ordine, da quella ciclabile, dal mezzo pubblico, dal mezzo privato nella modalità car sharing e car pooling e solo in ultima analisi dall'uso individuale dell'automobile privata.

Per fare questo la campagna insiste sui molteplici benefici derivanti dal privilegiare la mobilità pedonale e sostenibile: socialità, sostenibilità, salute, autonomia dei bambini, sicurezza, conoscenza del territorio, promozione della vivibilità della città ma anche convenienza. Il progetto vuole inoltre essere un'occasione di collaborazione e confronto fra i Centri di educazione alla sostenibilità e le amministrazioni locali su questi temi in continuità con i progetti regionali di sistema "percorsi sicuri casa-scuola" e "ambiente, educazione e salute". Il progetto infatti valorizza le azioni locali che, nei diversi territori della regione, promuovono il coinvolgimento della cittadinanza e la mobilità pedonale e sostenibile a partire da esperienze già esistenti come ad esempio i progetti "Pedibus", "Bicibus", "Vigile Amico" rivolti ai bambini, e altre attività che coinvolgono gli adulti, come nel caso dei gruppi di cammino. All'edizione 2017 hanno aderito circa ottanta comuni del territorio regionale.

Siamo Nati per Camminare è una campagna promossa dalla Regione Emilia-Romagna, ideata e supportata dal CEAS Centro Antartide di Bologna, che vede protagonisti i Centri di Educazione alla Sostenibilità dell'Emilia-Romagna in qualità di promotori di iniziative educative a livello locale, insieme a Comuni, Aziende USL e altri attori del territorio. La campagna si svolge parallelamente nel Comune di Milano, per iniziativa dell'Associazione Genitori Antismog.





PIACERE DI CAMMINARE

Giocando insieme faremo strada

ART. 31: il bambino ha il diritto al gioco, al riposo, al divertimento e di dedicarsi alle attività che più gli piacciono.

"Gli uomini sono animali, e come tutti gli animali anche noi quando ci spostiamo lasciamo impronte: segni di passaggio impressi nella neve, nella sabbia, nel fango, nell'erba, nella rugiada, nella terra, nel muschio. È facile tuttavia dimenticare questa nostra predisposizione naturale, dal momento che oggi i nostri viaggi si svolgono per lo più sull'asfalto e sul cemento, sostanze su cui è difficile imprimere una traccia" da *Le antiche vie, Un elogio del Camminare*, di Robert Macfarlane (Einaudi 2013).



IL PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE

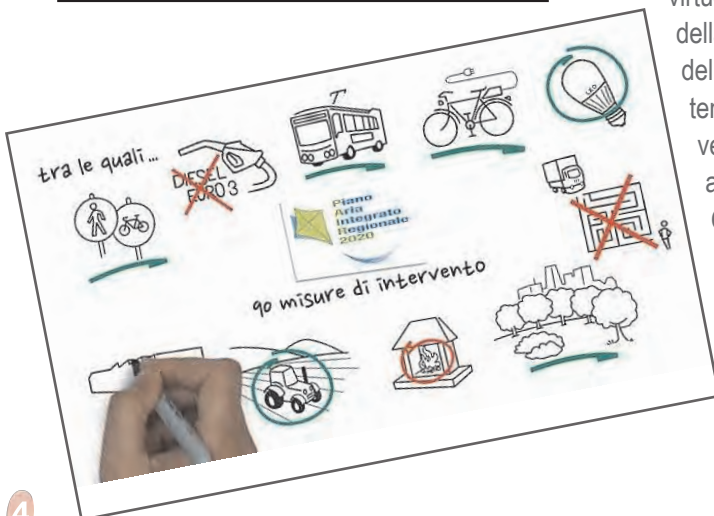
PAIR 2020

Il Piano Aria Integrato Regionale (PAIR 2020) adottato nel 2014 dalla Regione e in via di approvazione nell'anno in corso, individua i settori coinvolti e le misure necessarie a ridurre livelli degli inquinanti in atmosfera (ossidi di azoto, polveri sottili - PM10 e PM2.5, ozono, composti organici volatili, ammoniaca, ossidi di zolfo) e a raggiungere i valori di qualità dell'aria fissati dalla normativa europea e nazionale per proteggere salute e ambiente.

Il PAIR2020, prevede oltre 90 azioni da attuare in sei diversi ambiti sull'intero territorio regionale, che riguardano la mobilità sostenibile delle persone e delle merci, il risparmio energetico degli edifici, la riduzione di emissioni degli allevamenti e delle attività produttive, nonché di quelle derivanti dalla combustione delle biomasse per

uso domestico. Al centro del piano sono le "città", i luoghi in cui i cittadini risultano più esposti e dove si concentrano la maggior parte delle emissioni: un insieme di interventi normativi ma anche urbanistici contribuiscono a promuovere la mobilità a piedi e in bici e il green-ing urbano. Individuate azioni

virtuose anche nell'ambito della comunicazione, dell'educazione alla sostenibilità e degli acquisti verdi nelle pubbliche amministrazioni (GPP Green Public Procurement).





- 20%

del flusso di traffico nei
centri abitati

+ 10%

utilizzo del
trasporto pubblico

**OBBIETTIVI
DEL PAIR AL
2020**

+ 20%

delle aree verdi
urbane

+ 20%

spostamenti in bici e
1,5 m/abitante
di piste ciclabili

Rinunciare all'auto per andare al lavoro o a scuola è non solo un'opportunità per la socializzazione, la salute e l'ambiente: se lo si fa anche per soli 4 chilometri al giorno, si possono risparmiare in un anno 0.5 kg di ossidi di azoto, 0.05 kg di PM10, e 212 kg di CO₂*

*Ipotesi: parco veicolare medio e 280 giorni lavorativi all'anno.



IL PIANO REGIONALE DELLA PREVENZIONE (PRPR 2015-2018): OBIETTIVI, STRATEGIE E VALORI DI RIFERIMENTO

Il Piano regionale della prevenzione 2015-2018 (PRP), è stato adottato dalla Giunta regionale nel Giugno 2015 e contiene gli obiettivi e le indicazioni per promuovere la salute. Equità, intersectorialità, efficacia, integrazione e partecipazione, sono le parole chiave del nuovo Piano regionale della Prevenzione dell'Emilia-Romagna. Gli interventi previsti includono azioni di promozione, prevenzione e diagnosi precoce e sui determinanti di salute per perseguire una buona qualità della vita di individui e comunità.

La "Salute in tutte le politiche" costituisce il quadro di riferimento e l'orizzonte ideale dei Piani Regionali della Prevenzione della nostra Regione, succedutisi dal 2005 ad oggi.

La partecipazione, dalla letteratura scientifica emerge come la partecipazione dei cittadini e il coinvolgimento delle comunità nella programmazione, attuazione e valutazione di interventi di promozione della salute sono fondamentali per migliorare la salute, l'empowerment e ridurre le disuguaglianze.

L'equità infatti è intesa come individuazione di strategie differenziate, proporzionate e mirate ai differenti bisogni.

Le attività di educazione alla sostenibilità e per promuovere la mobilità attiva, rappresentano un importante supporto nel processo di creazione di consapevolezza critica delle persone e delle comunità nel perseguire una buona qualità della vita, dell'ambiente per singoli e comunità.

A livello locale le Aziende sanitarie hanno predisposto un atto di programmazione (PLA – Piano Locale Attuativo) per il triennio 2016-2018 che indica il contributo che ogni azienda porterà per l'attuazione degli interventi di prevenzione e promozione della salute previsti nel nuovo PRP. Il PRP prevede 6 programmi – 68 progetti di cui 20 riguardanti in modo specifico l'attività fisica e motoria.

Le condizioni del vivere e il benessere dei cittadini sono il risultato dell'azione di una intera società e, di conseguenza, la promozione del benessere richiede di ricercare



**COSTRUIRE
SALUTE**
IL PIANO DELLA PREVENZIONE 2015-2018
DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA



l'integrazione delle politiche sociali con le politiche sanitarie, ma anche con le politiche ambientali, urbanistiche, abitative, formative, occupazionali e culturali. **Promuovere salute** significa promuovere politiche per la costruzione di ambienti che favoriscano sani stili di vita e la coesione sociale, azioni per il benessere nella prima infanzia, dei giovani e degli anziani, lavoratori, per la parità tra i generi e per la costruzione di competenze individuali e comunitarie che proteggano e promuovano la salute, che garantiscano attenzione ai gruppi fragili e aumentino il senso di appartenenza alla comunità locale.

Tra le azioni/strategie del PRP si segnalano i seguenti punti:

2.5 ComunicAZione per la Salute

2.6 Progetti di Empowerment di Comunità

2.7 Advocacy per le politiche di pianificazione urbanistica e dei trasporti orientate alla salute

2.8 Creare occasioni di attività motoria nel tempo libero accessibili alla cittadinanza, attraverso l'attivazione delle risorse delle comunità locali

5.1 Ricognizione dei progetti riconducibili a Guadagnare salute rivolti alle Scuole Primarie e dell'Infanzia



Physical activity strategy for the WHO European Region 2016-2025

Principi guida della Strategia Europea:

- Affrontare i livelli sempre decrescenti di attività fisica e ridurre le Disuguaglianze;
- Promuovere un approccio che consideri l'arco della vita;
- Promuovere e facilitare processi di empowerment per le persone e le comunità attraverso la partecipazione e ambienti salutaris;
- Promuovere approcci integrati, multisettoriali e basati su partnership per la salute;
- Garantire la capacità di adattamento dei programmi (interventi) per l'attività fisica in diversi contesti;
- Adoperare strategie basate su prove di efficacia per promuovere l'attività fisica e per monitorarne l'implementazione e l'impatto.

LIBERIAMO L'ARIA

Da anni è attiva la campagna di comunicazione regionale "Liberiamo l'Aria", promossa dalla Regione Emilia-Romagna e da Arpae, con l'obiettivo di informare e coinvolgere i cittadini nel raggiungimento degli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria in Emilia-Romagna, propri del PAIR2020.

La campagna si compone di azioni comunicative che invitano a scelte di mobilità sostenibile sui percorsi casa-lavoro e casa-scuola, con particolare riferimento alla bicicletta, al trasporto pubblico, all'intermodalità, al car-sharing/car-pooling, ai percorsi pedibus e bicibus per gli scolari. Liberiamo l'Aria include azioni informative che divulgano i dati del monitoraggio delle polveri sottili e degli altri inquinanti nelle diverse città della regione e un aggiornamento dei diversi provvedimenti adottati dalle amministrazioni su questi temi, come le limitazioni alla circolazione o gli incentivi verso sistemi di mobilità a basso impatto ambientale, e delle diverse iniziative, anche di carattere più locale, messe in campo a sostegno della mobilità sostenibile. Dalla prima edizione, la campagna Siamo Nati per Camminare si svolge in sinergia con Liberiamo l'Aria: insieme le due iniziative contribuiscono a favorire gli spostamenti a piedi, coinvolgendo specialmente scuole e famiglie.



**LIBERIAMO
L'ARIA**





LA CONVIVENZA IN STRADA

Costruire relazioni

L'utilizzo dei piedi e della bicicletta insieme all'uso del trasporto pubblico sono una straordinaria occasione per costruire relazioni con gli altri e con l'ambiente che ci circonda. Il contatto fisico e visivo è fondamentale per umanizzare le relazioni con le altre persone e quindi è necessario mettere in condizione i bambini, ma non solo loro, di avere occasioni di incontro libero con gli altri non mediato dall'automobile. Solo quando ci muoviamo abitualmente a piedi o in bicicletta oppure in autobus o sul treno capita di cominciare a salutare qualcuno di cui non conosciamo nemmeno il nome, ma che è diventata una persona amica semplicemente perché condividiamo un tratto di strada insieme. Lo stesso atteggiamento positivo andrebbe promosso da parte di tutti gli utenti della strada per costruire una sana convivenza in strada. La promozione quindi della mobilità sostenibile ha benefici effetti anche sulle relazioni sociali nelle nostre città dove sempre più spesso assistiamo a forme di isolamento. Risulta quindi necessario mettere i bambini, fin da piccoli, nelle condizioni di acquisire le proprie competenze relazionali anche attraverso e durante gli spostamenti in città a piedi o in bicicletta e proiettare poi questa attitudine verso tutti gli altri utenti della strada per fare in modo che un giorno, quando anche loro saranno automobilisti o scooteristi, si ricorderanno di questo modo di vivere la strada. Acquisire la consapevolezza dell'altro è il primo passo per avere un atteggiamento di rispetto da una parte e di interazione dall'altro.



SPUNTI DI LAVORO

L'uso della narrazione è straordinario per creare un momento di confronto e valorizzazione degli incontri che i bambini vivono in strada. Potrebbe diventare un vero e proprio appuntamento fisso da arricchire poi con forme di rappresentazione di volta in volta nuove e creative. Organizzare poi questi racconti in un blog o in una raccolta cartacea da condividere con i genitori e/o altri attori territoriali ed istituzionali potrebbe diventare un modo per confrontarsi sulle positività ma anche difficoltà che si possono vivere in strada e che devono però essere vissute come momento di crescita e non di ostacolo.



LA MOBILITÀ A PIEDI IN CITTÀ PER IL BENESSERE PSICOFISICO DI BAMBINI ED ADULTI



“La città è quel luogo dove camminando un bambino può vedere qualche cosa che gli comunica ciò che lui vorrà fare da grande”.

Vincent Joseph Schully

Obesità e sovrappeso infantile

L'obesità e il sovrappeso infantile hanno raggiunto proporzioni allarmanti in tutto il mondo con importanti implicazioni dirette e indirette sullo sviluppo armonico del bambino e come fattore di rischio per l'insorgenza di patologie cronico-degenerative in età adulta. In Emilia-Romagna si stima (OKkio alla Salute, 2014) che nella fascia 0-14 anni vi siano circa 30.000 obesi e 90.000 sovrappeso, complessivamente il 28,6% dei bambini presenta un eccesso ponderale che comprende sia sovrappeso sia obesità con un picco del 32% tra i bambini della terza elementare. Spesso l'obesità infantile si correla allo status socio-economico dei loro genitori e ad una errata percezione dei genitori dello stato ponderale e dell'attività motoria dei propri figli.

Attività fisica e mobilità infantile

Dai dati “Okkio 2014” emerge che nella Regione Emilia-Romagna vi è una scarsa attitudine dei bambini nei confronti dell'attività fisica (AF). Infatti si stima che: circa 1 bambino su 10 sia inattivo fisicamente, senza evidenti differenze tra i due sessi; poco meno di 1 bambino su 6 pratica un livello di attività fisica raccomandato per l'età; il 48% dei bambini ha svolto esercizio fisico strutturato il pomeriggio precedente l'indagine.

Come si recano a scuola i bambini?

Un modo per rendere fisicamente attivi i bambini è far loro percorrere il tragitto casa-



LA PIRAMIDE DELL'ATTIVITÀ MOTORIA

scuola a piedi o in bicicletta. Secondo recenti studi del CNR in Italia sono appena il 16% gli alunni delle scuole primarie che vanno a scuola da soli, con differenze percentuali notevoli tra Nord e Sud.

Dati "Okkio 2014"

- Il 25,8% dei bambini (1 bambino su 4), nella mattina dell'indagine, ha riferito di essersi recato a scuola a piedi o in bicicletta: invece, il 74,2% ha utilizzato un mezzo di trasporto pubblico o privato.

- Non si rilevano differenze significative per sesso e fra le diverse tipologie di zona abitativa.

Recenti studi evidenziano come i bambini accompagnati a scuola in automobile sono meno reattivi di quelli che vanno a piedi e in bicicletta, giocano meno e sono spesso in sovrappeso, presentano una minore autostima e percezione di sicurezza.



L'ambiente scolastico e il suo ruolo nella promozione dell'attività fisica

E' dimostrato che la scuola, oltre a giocare un ruolo fondamentale nel migliorare lo stato ponderale dei bambini creando condizioni favorevoli per una corretta alimentazione, rappresenta l'ambiente ideale per seguire nel tempo l'evoluzione dello stato ponderale dei bambini e per favorire il coinvolgimento delle famiglie nella promozione di una sana alimentazione e di una regolare attività fisica. L'intera comunità scolastica, in alleanza con la famiglia e gli amministratori locali, può giocare un ruolo decisivo nella tutela e nella promozione di comportamenti sani.



L'OMS raccomanda per bambini e ragazzi (5 – 17 anni) almeno 60 minuti al giorno di attività moderata–vigorosa, includendo almeno 3 volte alla settimana esercizi per la forza che possono consistere in giochi di movimento o attività sportive.

L'attività fisica fa bene alla salute perchè:

- migliora lo stato generale di salute e la forma fisica;
- sviluppa la resistenza cardiovascolare e la forza muscolare;
- rafforza le ossa e mantiene mobili le articolazioni;
- riduce lo sviluppo di sovrappeso obesità'
- contrasta i sintomi degli stati di ansia e depressivi;
- riduce il rischio di malattie in età adulta.

L'attività fisica fa bene al benessere psicologico e sociale perché:

- favorisce lo sviluppo dell'autostima, dell'autonomia e del concetto di sé;
- migliora stati emotivi e di entusiasmo;
- aumenta la motivazione;
- migliora la performance scolastica e la creatività;
- migliora le abilità cognitive logico-matematiche e di lettura;
- migliora la qualità del sonno;
- sostiene la gestione dell'ansia e delle situazioni stressanti;
- predispone al rispetto delle regole della vita di classe;
- aiuta a prevenire comportamenti a rischio (uso di tabacco, di droghe ecc.) e antisociali (bullismo, coinvolgimento in azioni delinquentziali).



SPAZIO, SALUTE, MOVIMENTO E APPRENDIMENTO.

L'apprendimento avviene attraverso il corpo con tutti i suoi sensi: questa è l'evidenza che non sempre è al centro dell'azione educativa. Quando parliamo di sensi, non intendiamo soltanto i cinque noti a tutti, ma anche i sensi dell'equilibrio e cinestetico, fondamentali per percepire e controllare il nostro corpo nello spazio e in relazione agli altri.

L'insegnamento in movimento migliora l'atmosfera in classe e la capacità di concentrarsi, il rendimento scolastico e l'equilibrio negli allievi.

I bambini vanno a scuola con tutto il corpo, ma nella pratica didattica quotidiana ci si rivolge principalmente alla testa. La dimensione dell'insegnamento si esplica in ambienti organizzati in modo rigido e statico.

L'aumento degli infortuni a scuola (cadute, urti ecc.) nella fascia infantile sono facilmente correlabili al mancato sviluppo di competenze motorie e di percezione di pericoli e relativi rischi.





La conferenza Oms di Ottawa (1986), ha riconosciuto la **salute** come sistema dinamico, che può essere influenzato da componenti interne alla persona e da fattori esterni, quali l'ambiente di vita, il contesto sociale ed economico, gli stili di vita.

In particolare la salutogenesi (Antonovsky, 1996) si interessa principalmente di ciò che crea salute ovvero di tutto ciò che permette alle persone, anche in situazione di forte avversità, di compiere scelte di salute utilizzando risorse (interne ed esterne).

L'Oms ha identificato un nucleo fondamentale di life skills (competenze), riferite all'insieme di abilità sociali e relazionali che permettono ai bambini di affrontare in modo efficace le esigenze e i problemi della vita quotidiana.

La scuola può promuovere la salute, la sicurezza, l'apprendimento e il rendimento scolastico: dalla cura dell'ambiente, alle metodologie di insegnamento/apprendimento e alla cura delle relazioni in classe.



Introdurre il **movimento quotidiano** è una priorità per tutti, in particolare nei nidi e nelle scuole da 1 a 10 anni per permettere ai bambini e alle bambine di acquisire: **competenze emotive** (consapevolezza di sé, gestione delle emozioni, gestione dello stress); **competenze cognitive** (risolvere i problemi, prendere decisioni, senso critico, creatività); **competenze sociali** (empatia, comunicazione efficace, relazioni efficaci).



L'organizzazione degli **spazi** e dei **tempi** diventa elemento di qualità pedagogica dell'ambiente educativo e pertanto deve essere oggetto di esplicita progettazione e verifica (MIUR Nota 5559/201)

È ormai consolidata l'idea che la costruzione di un ambiente di apprendimento equilibrato, capace di stimolare e sollecitare quotidianamente la mente e le diverse abilità dei bambini, costituisca un pre-requisito per il loro sviluppo e la loro crescita. Nella pratica didattica diventa dunque fondamentale prestare attenzione ai modi di organizzare e dare forma all'ambiente di apprendimento, ambiente inteso come spazio e come contesto di stimoli per l'interazione, che dovrebbe offrire ai bambini opportunità per indagare, pensare, muoversi ed essere creativi; dove la creatività è intesa come "immaginazione applicata" a un contesto reale in funzione di un cambiamento, ed esprimere le proprie idee attraverso una varietà di codici diversi, i "cento linguaggi" (definizione Reggio Children).

Bisogna concepire in modo diverso l'azione educativa e **uscire dallo 'spazio aula'**, ampliando i confini dell'ambiente educativo al cortile scolastico, al quartiere, alla città, all'ambiente naturale. Per dare una risposta a bisogni educativi plurali, in un **percorso condiviso e partecipato** con tutti gli attori che contribuiscono o possono contribuire a "fare la scuola", promuovere un maggior senso di comunità e salute.

Le città sono divenute, per l'infanzia, terre incognite; vi è una costellazione di microcosmi noti, ma il tessuto connettivo rimane sconosciuto.

A differenza dei bambini che sono accompagnati in auto, i bambini che vanno a scuola a piedi rappresentano una realtà percepita molto più ricca: riconoscono le mappe del territorio e le usano per registrare le informazioni in maniera più accurata e ricca.

Il coinvolgimento diretto dei bambini nell'esplorazione urbana, nell'individuazione e nella realizzazione dei percorsi casa – scuola è un aspetto fondamentale della loro "motivazione" alla partecipazione, al loro esserci concreto e ancor più della capacità di organizzare gli spazi e i tempi e le esperienze sensoriali, emotive, cognitive che la realtà può offrire.

Fonte rielaborata dal libro

"Scarpe blu. Come educare i bambini a muoversi in città in sicurezza e autonomi."

DAL RISPETTO DELLE REGOLE ALLE REGOLE DEL RISPETTO



Il nuovo codice della strada riporta all'art. 140: gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale. Appare evidente come la visione che sta alla base di questo articolo non possa essere esaustiva di una più ampia visione di città come comunità anche nelle strade. Se da una parte è fondamentale il rispetto delle regole in strada per la tutela della salute propria ed altrui, dall'altra è necessario applicare le regole del rispetto intese come quel bagaglio di buoni comportamenti che non sono normati né sanzionabili quando vengono a mancare. Si tratta di guardare, e nel nostro caso anche insegnare a guardare, l'altro che incrociamo mentre ci muoviamo in città, a prescindere dal mezzo di trasporto che utilizziamo o utilizza, con una disposizione di positività e non di respingimento o addirittura contrapposizione. Uno sguardo, un sorriso o un saluto aggiunti al rispetto delle regole della strada possono contribuire in maniera straordinaria alla costruzione di comunità più coese. Ogni gesto di positività aiuterà a seminare il germe della convivenza civile e mettersi in gioco sarà fondamentale per dare forza a questa pianta. È quindi necessario accompagnare l'insegnamento delle regole della strada con un percorso formativo che insegni il rispetto degli altri in strada o anche più in generale nelle nostre città.



SPUNTI DI LAVORO

La proposta è quella di stimolare i bambini ad individuare i comportamenti che loro ritengono utili quando si trovano in strada in particolare nelle relazioni con gli altri. È necessario invitare i bambini a proporre un vero e proprio elenco condiviso non tanto delle regole da rispettare quanto piuttosto dei gesti positivi o negativi per la convivenza con gli altri.

Costruire una "Carta T" con gli studenti significa preparare una tabella come la seguente:

Abilità da apprendere	
Cosa vedo con gli occhi (comportamento non verbale)	Cosa sento con le mie orecchie (comportamento verbale)

The diagram shows a light orange rounded rectangle containing a table structure. At the top is a wide grey box labeled 'Abilità da apprendere'. Below it are two smaller grey boxes side-by-side. The left one is labeled 'Cosa vedo con gli occhi (comportamento non verbale)' and the right one is labeled 'Cosa sento con le mie orecchie (comportamento verbale)'. There are small footprints in the corners of the orange box.

Nella parte alta della tabella viene indicata l'abilità che si intende insegnare, definita attraverso i comportamenti verbali e non verbali che la descrivono. Nel nostro caso l'abilità da apprendere è la convivenza civile o il rispetto in strada.

Una volta che la classe avrà sviluppato una propria carta T potrà verificarne la sua applicazione nella vita quotidiana per un periodo definito dopodiché organizzare delle modalità per comunicare agli altri in maniera creativa quelle che ritengono le mancanze.



LA STRADA: SPAZIO PUBBLICO MULTIFUNZIONALE

La strada è anzitutto spazio pubblico e la dotazione di spazi pubblici di qualità è un obiettivo centrale di ogni processo di rigenerazione urbana. Oltre a consentire la mobilità delle persone e delle merci, la strada rappresenta l'elemento da cui hanno avuto origine tutti gli insediamenti urbani. Tuttavia, dal secondo dopoguerra in avanti, con la diffusione dell'automobile e per via della crescente domanda di mobilità veicolare privata e di parcheggi, la strada ha perso sempre più il ruolo di spazio urbano e di luogo di incontro per le persone. A farne le spese sono soprattutto gli utenti deboli - anziani e bambini - e gli alberi, che talvolta gli automobilisti considerano un semplice intralcio alla circolazione ed alla sosta.

I problemi causati dall'inquinamento atmosferico e dai cambiamenti climatici e la crescente domanda di spazi urbani salubri, accoglienti, piacevoli, accessibili e adatti a forme di mobilità sostenibile come l'andare a piedi o in bicicletta, portano a ripensare oggi la strada come ad uno spazio pubblico multifunzionale. Cioè, uno spazio che può assolvere contemporaneamente a molte più funzioni rispetto al semplice spostarsi (su veicoli a motore) da un punto ad un altro.

La strada, se progettata come spazio alberato, grazie all'ombra e alla evapotraspirazione prodotta dalla vegetazione, è in grado di mitigare le alte temperature estive ed influire sul comfort termico delle persone sia outdoor che indoor. Infatti, gli alberi possono proteggere gli edifici dalla radiazione

solare diretta, riducendo così i consumi energetici per il raffrescamento delle case. Inoltre, dove ci sono gli alberi c'è più ossigeno, meno polveri sottili (che vengono intercettate dalle foglie) e meno gas climalteranti, in particolare, meno anidride carbonica, che è la principale responsabile dell'isola di



Foto: ©AAUPC Agence Chavannes & Associés

calore urbana. La vegetazione urbana funziona infatti come una vera fonte di assorbimento e stoccaggio della CO₂ (e altri inquinanti). Non bisogna dimenticare che le concentrazioni degli inquinanti gassosi in atmosfera causano seri problemi alla salute delle persone, bambini e anziani in particolare.

Nella scelta delle piante per le alberature stradali, è opportuno tener presenti diversi aspetti come, ad esempio, la crescita ed il portamento delle piante, che sono i fattori dai quali dipende la dimensione e la forma dell'ombra che verrà generata: importante per proteggere gli edifici e per il comfort termoisolante delle persone negli spazi aperti.

Bisogna inoltre sapere che non tutte le piante sono adatte a vivere in ambienti così difficili (inquinati) come le strade nelle aree densamente urbanizzate e non tutte le specie sono compatibili con i problemi di salute delle persone: si pensi alle allergie. Inoltre, molte piante emettono anche COV (Composti Organici Volatili), perlomeno nel momento della fioritura. Per le alberature stradali (ove transitano molti veicoli) è quindi necessario scegliere specie che non emettono o sono bassi emettitori di COV, riuscendo così a combinare l'effetto di mitigazione climatica a quella degli inquinanti.

In molte città europee si sono introdotti criteri per la progettazione delle strade





anche in funzione dell'adattamento ai cambiamenti climatici, per una gestione più sostenibile delle acque pluviali urbane e per ridurre gli episodi di allagamento che mettono a rischio la sicurezza delle persone e causano danni economici. Ciò si ottiene limitando le superfici della sezione stradale interamente impermeabili e prevedendo dei giardini della pioggia. Si tratta di piccole depressione a bordo strada (che ospitano specie adatte alla situazione e a bassa manutenzione) capaci di intercettare le piogge intense, trattenerle, filtrarle e restituirle gradualmente alle reti di raccolta.



COSA SONO I WOONERF?

Sono spazi stradali (strade e marciapiedi) ai quali viene restituita la qualità originaria di spazio pubblico fruibile per la socialità e le attività delle persone: la sosta, il gioco, lo sport, la mobilità lenta. Il woonerf sancisce sostanzialmente l'inversione della gerarchia oggi consolidata nell'utilizzo delle nostre strade, mettendo al primo posto il pedone, che ha sempre la precedenza anche se si muove nella sede stradale, e all'ultimo le automobili, che tuttavia non vengono bandite del tutto e ne è limitatamente consentita la sosta.

Da un punto di vista pratico si procede attraverso la riduzione della sezione stradale dedicata agli autoveicoli e l'inserimento strutture fisiche per il loro rallentamento (dossi, chicane, rotatorie, attraversamenti rialzati, ecc.), il rifacimento della pavimentazione stradale con l'utilizzo di materiali minerali che richiamano un uso pedonale, l'inserimento di arredi urbani ed aree vegetate e, talvolta, addirittura con l'eliminazione dei marciapiedi.

I woonerf sono stati ideati negli anni 70 nei Paesi Bassi e si sono poi diffusi in altri paesi, soprattutto nel Nord Europa, Nord America e Israele.

Le soluzioni e le normative adottate dai diversi paesi sono simili; le denominazioni variano: in Svizzera si chiamano Begegnunzone (zona di incontro), in Germania Verkehrsberuhigter Bereich (area a moderazione del traffico) in Francia zone de rencontre e nei paesi anglosassoni di living street. La normativa italiana non li prevede esplicitamente anche se alcuni li assimilano alle zone 30 o alla categoria più ampia delle ZTL.

Con le cosiddette 'living street', non solo si realizza una maggiore sicurezza delle persone nella strada ma, attraverso l'inserimento della vegetazione, si creano le condizioni per una



https://it.wikipedia.org/wiki/File:Hinweiszeichen_9c.svg



maggior vivibilità dello spazio pubblico-strada. La creazione di aree ombreggiate per la sosta favorisce le attività all'aperto, uno stile di vita più sano e la socializzazione; accompagna la mobilità ciclo-pedonale; migliora la qualità dell'aria.

<http://www.cose.com/cose-un-woonerfi>



IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO

Il mobility manager è una figura professionale prevista dal Decreto del Ministero dell'Ambiente 27/03/1998, (conosciuto come decreto Ronchi), che ne ha reso obbligatoria l'istituzione per gli enti pubblici con più di 300 dipendenti (per unità locale) e per le imprese con oltre 800 dipendenti complessivi.

Il mobility manager è il "responsabile della mobilità aziendale" e si occupa di ottimizzare gli spostamenti sistematici dei dipendenti, con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata e di organizzare meglio gli orari per limitare la congestione del traffico, attraverso lo strumento del Piano spostamenti casa-lavoro (PSCL). Il Piano indaga le abitudini quotidiane di spostamento, attraverso questionari rivolti ai lavoratori e prevede una serie di azioni per favorire l'utilizzo di mezzi di trasporto più sostenibili e a ridotto impatto ambientale (trasporto pubblico, bike sharing, car pooling, car sharing, navette etc.).

Il "mobility manager scolastico" invece è stato istituito di recente dalla Legge 28 dicembre 2015, n. 221 "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali" (cd "Collegato ambientale"). L' articolo 5, comma 6, della Legge prevede che il Ministro dell'istruzione adotti specifiche Linee guida per favorire l'istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, nell'ambito della loro autonomia amministrativa ed organizzativa, della figura del mobility manager scolastico.

Il mobility manager scolastico è scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, in coerenza con il piano dell'offerta formativa, con l'ordinamento scolastico e tenuto conto



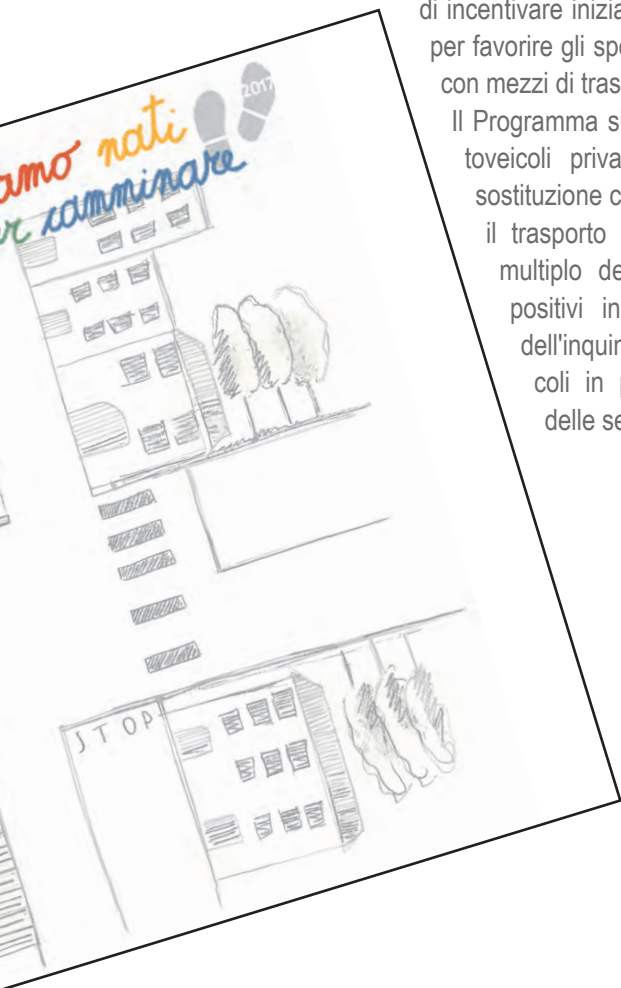


dell'organizzazione didattica esistente.

Il Ministero della pubblica istruzione con il decreto n. 663 del 1° settembre 2016 ha stanziato risorse per finanziare azioni di formazione dei mobility manager scolastici.

La medesima Legge n. 221/2015 ha destinato 35 milioni di Euro al Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro, con l'obiettivo di incentivare iniziative strutturali di mobilità sostenibile per favorire gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro con mezzi di trasporto sostenibili.

Il Programma si propone di ridurre il numero di autoveicoli privati in circolazione, favorendone la sostituzione con mobilità ciclistica o pedonale, con il trasporto pubblico locale e uso condiviso e multiplo dell'automobile, per ottenere risultati positivi in termini di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli in prossimità degli istituti scolastici e delle sedi di lavoro.



I compiti del mobility manager scolastico sono:

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





Le linee guida saranno altresì finalizzate ad assicurare:

- l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- la riduzione dei consumi energetici;
- l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile privata e il contenimento del traffico.



DAI PEDIBUS ALLE CHIUSURE TEMPORANEE DEL TRAFFICO

Alcuni bambini con casacche catarifrangenti scortati da un adulto si dirigono in gruppo verso una scuola. Sono immagini queste probabilmente familiari a molti, ma forse ancora non abbastanza diffuse vivendo fasi alterne. Si tratta dei pedibus questo strumento che prevede, per incentivare la mobilità a piedi casa-scuola, che gruppi di bambini vadano in gruppo a scuola accompagnati da uno o più adulti. Probabilmente una mediazione per rassicurare i genitori e allo stesso tempo concedere autonomia di movimento ai bambini fin dalla giovane età ed educarli a questo.

Questo strumento vive da sempre di alterne fortune demandate spesso alla perseveranza di funzionari pubblici, insegnanti, dirigenti e genitori. Esistono però delle evoluzioni del pedibus che se da una parte richiedono un maggiore impegno organizzativo dall'altro vanno a cogliere obiettivi anche più ambiziosi. A partire dal pedibus di



solli bambini, applicato in nord europa dove del resto è molto diffusa questo tipo di esperienza, che prevede che alcuni bambini più grandi facciano da accompagnatori. In questo caso è fondamentale che il contesto urbanistico sia strutturato per permettere questo livello di autonomia in sicurezza. Non si tratta solo dei marciapiedi e degli attraversamenti, quanto piuttosto di percorsi pedonali protetti e soprattutto di consapevolezza e rispetto delle regole da parte degli altri utenti della strada, automobilisti in primis.

Un progressivo ed accompagnato percorso di assunzione di responsabilità da parte dei bambini più grandi, ha una ricaduta straordinaria sulla crescita psicofisica dei bambini.

Ci sono poi i bicibus dove si utilizza la bicicletta invece di utilizzare i piedi per lo spostamento. In questo caso il lavoro di verifica urbanistica va fatto sull'aspetto della



ciclabilità, che non vuol dire solamente piste ciclabili protette (non fondamentali se si circola in vere zone 30), ma anche, ad esempio, la possibilità di avere ricoveri (rastrelliere) per le biciclette presso la scuola.

Esistono infine forme nuove, e se ne registrano diversi casi anche nel nostro Paese, che prevedono chiusure temporanee del traffico in prossimità delle scuole durante gli orari di ingresso ed uscita. La finalità è sempre quella di superare il problema della sicurezza e facilitare così l'accessibilità per un'area ampia intorno all'edificio scolastico (alcuni parlano di 1-2 km), oppure interventi su punti particolarmente critici. Questo modello, più degli altri, va nell'ottica di creare le condizioni per permettere un'autonomia dei bambini non mediata dalla presenza di un adulto, seppure in un contesto in sicurezza.

Queste situazioni permettono inoltre di "far assaggiare" porzioni di territorio pedonalizzate anche ai cittadini che non sono coinvolti direttamente negli spostamenti casa-scuola. Un ottimo sistema per contribuire ad una crescita diffusa della cultura della mobilità pedonale con tutti i benefici di cui abbiamo detto.



LA RETE RES E L'EDUCAZIONE ALLA SOSTENIBILITÀ IN EMILIA-ROMAGNA

Da più di 20 anni la Regione Emilia-Romagna promuove e sostiene lo sviluppo di una Rete regionale di educazione alla sostenibilità (Res), con importanti snodi a livello territoriale e centrale.

Chi fa parte della RES?

I soggetti operativi della rete sono 38 Centri di educazione alla sostenibilità (Ceas), distribuiti su tutto il territorio regionale. I Ceas sono le strutture portanti del sistema di educazione alla sostenibilità in Emilia-Romagna: realizzano progetti di educazione, comunicazione e partecipazione che hanno l'obiettivo di sviluppare - nella popolazione giovane e adulta - conoscenze, comportamenti e capacità di azione su aspetti globali e locali della sostenibilità. I Ceas vengono accreditati sulla base di specifici criteri di qualità dei progetti e delle strutture. Dal 2016 la Res ha una nuova struttura di coordinamento e presidio delle azioni di sistema del Programma regionale INFEAS: l'Area Educazione alla sostenibilità costituita nell'Agenzia Regionale Prevenzione Ambiente Energia (Arpae). L'integrazione tra le diverse proposte educative coerenti con i principi della sostenibilità è assicurata dal Gruppo interdirezionale educazione alla sostenibilità di cui fanno parte referenti delle direzioni generali della Regione e dell'Arpae.

La Res nel suo insieme promuove progetti e percorsi educativi non solo sulla mobilità sostenibile ma anche su biodiversità, cittadinanza attiva, energia, stili di vita, educazione agro-alimentare e numerosi altri aspetti della sostenibilità:





I Ceas dell'Emilia-Romagna sono specializzati nell'educazione alla mobilità sostenibile e gestiscono le attività di coinvolgimento, formazione e progettazione necessarie a sviluppare specifici progetti per scuole e territori.

per informazioni:

Via dei Mille 21, 40127 Bologna

email: educazione@arpae.it

sito web: <http://www.regione.emilia-romagna.it/infeas>



PER SAPERNE DI PIÙ...

AA.VV, Laura Tamburini, Loredana Czerwinsky, **Educazione alla mobilità. Un approccio trasversale alla didattica della sicurezza e della mobilità sostenibile**, 2014 Franco Angeli Editore

Valletta L., Arlotti A., Colitti S., Baroni P. (2015) **“Interventi per alimentazione e attività fisica: cosa funziona”** Collana Contributi, Prevenzione nei luoghi di vita e di lavoro, Regione Emilia-Romagna ISSN 2464 – 9252 N° 89 – 2015

Ministero dell'Ambiente. Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro <http://www.minambiente.it/pagina/programma-sperimentale-nazionale-di-mobilita-sostenibile-casa-scuola-e-casa-lavoro>

ARPA Emilia-Romagna. Liberiamo l'Aria <https://www.arpae.it/liberiamo>

CESCOM. Centro per l'Empowerment delle scuole delle organizzazioni e della Comunità <http://www.cescom.psice.unibo.it/>

Community Tool Box. Strumenti per avviare e gestire il lavoro di comunità <http://ctb.ku.edu/en>

Guadagnare salute in contesti di comunità. Documenti e progetti di miglioramento della qualità della vita e del benessere delle comunità e degli individui attraverso un approccio multidisciplinare, intersettoriale, partecipato e attento al contrasto delle disuguaglianze di salute. <http://salute.regione.emilia-romagna.it/prp/guadagnare-salute/gscomunità>

ER Salute. Il portale della salute della Regione Emilia-Romagna <http://salute.regione.emilia-romagna.it>

Disuguaglianze di salute. Conoscerle per contrastarle. Portale di informazione, documentazione e confronto: <http://www.disuguaglianzedisalute.it/>

DORS – Centro di documentazione per la Promozione della salute: <http://www.dors.it/>



Portale RES. Il sito della rete di educazione alla sostenibilità dell'Emilia-Romagna

<http://www.regione.emilia-romagna.it/infeas>

A scuola di mobilità sostenibile. Speciale della rivista Centocieli dedicato alla mobilità sostenibile sui percorsi casa-scuola

<http://www.regione.emilia-romagna.it/infeas/documenti/pubblicazioni/centocieli/n-22-dicembre-2010>

Valter Baruzzi, **Sicuri in città**, 2012, I quaderni di Camina, La Mandragola Editrice

<http://www.regione.emiliaromagna.it/infeas/documenti/pubblicazioni/depliant/sicuri-in-citta>

Centro Antartide, **Siamo tutti pedoni**, Campagna nazionale dedicata agli utenti deboli della strada: <http://www.siamotuttipedoni.it/>

WOONERF, http://nacto.org/docs/usdg/woonerf_concept_collarte.pdf

Change Lab Solutions, Costruire Comunità Collaborative

http://www.changelabsolutions.org/sites/default/files/Collaborative-Health_Presentation_07-2015_1.pdf

Reggio Children, Centro internazionale per la difesa e la promozione dei diritti dei bambini e delle bambine <http://www.reggiochildren.it/>

A piedi o in bici con le amiche e con gli amici. Manuale operativo per promuovere la mobilità scolastica e ciclopedonale nella scuola primaria attraverso il modello di progettazione PRECEDE-PROCEED. Il manuale offre indicazioni pratiche anche sulla formazione e facilitazione dei gruppi di lavoro e sugli strumenti di monitoraggio del progetto: <http://bit.ly/1MeYdhd>

Liberi di muoversi. Una cassetta degli attrezzi per gli insegnanti della scuola primaria

Al link <http://bit.ly/2g2CvXB> è possibile scaricare il manuale, comprensivo dei giochi per insegnanti, frutto del progetto partecipato "Liberi di Muoversi" realizzato nel comune di Piacenza.





La strada bene comune

Siamo nati per camminare

Il PAIR 2020

Il Piano Regionale della Prevenzione (PRPR 2015-2018)

Liberiamo l'aria

La convivenza in strada_costruire relazioni
- Spunti di lavoro

La mobilità a piedi in città per il benessere psicofisico di bambini ed adulti

Rapporto spazio, salute, movimento e apprendimento

Dal rispetto delle regole alle regole del rispetto
- Spunti di lavoro

La strada: spazio pubblico multifunzionale
- Woonerf

Il mobility manager scolastico

Dal pedibus alle chiusure temporanee del traffico nelle aree scolastiche

La rete di educazione alla sostenibilità dell'Emilia-Romagna

Per saperne di più...