

# CENTROCIELI

INFORMAZIONE, FORMAZIONE, PARTECIPAZIONE, EDUCAZIONE ALLA SOSTENIBILITA' IN EMILIA-ROMAGNA



foto: Comune di Parma

## La mediazione educativa per le politiche pubbliche

In una fase in cui vengono tagliati i fondi per la cultura e la formazione a livello nazionale perché, si dice, “non danno da mangiare”, occorre essere pronti a rispondere alla domanda: “perché educare?”.

Le risposte possono essere molte e articolate; c'è un grafico, elaborato dallo studio statunitense Dever, così esplicito che dovrebbe risultare comprensibile anche a quanti si limitano a ragionare in termini solo economici. Nelle società mature il 90% dei costi del sistema sanitario incide solo per l'11% nella riduzione di mortalità. Viceversa gli investimenti sugli “stili di vita”, quindi sull'educazione, con solo l'1,5% delle risorse riducono del 43% i fattori di mortalità.

Sappiamo che tra conoscenze, consapevolezza e azioni non ci sono rapporti lineari, bensì legami complessi che si sviluppano in tempi lunghi. In particolare, per modificare i comportamenti non è poi sufficiente trasmettere informazioni. Lo strumento educativo, metodologicamente impostato ed inteso non solo come elaborazione di conoscenze, ma anche come palestra di esperienze in cui le persone si mettono alla prova e misurano le conseguenze delle proprie azioni, è indubbiamente impegnativo, lento e faticoso, ma produce grandi risultati.

L'obiettivo da porsi deve anche essere quello di favorire, attraverso l'educazione, un sistema di coerenze tra sapere e fare, che responsabilizzi le persone ed eviti le sempre più diffuse sindromi di NIMBY

(dovunque ma non nel mio giardino) e DAD (decido-annuncio-difendo).

In tal senso possiamo definire l'educazione come un ponte culturale tra la tecnoscienza e i valori delle persone. La mediazione educativa e partecipativa è essenziale proprio per avvicinare e coinvolgere i cittadini. Senza di questa le politiche sono solo tecnica che rischia di non essere compresa e quindi avversata se le persone non la sentono parte della propria vita.

Una metafora interessante è “la spinta gentile”: indica un nuovo ruolo della pubblica amministrazione. Se negli ultimi decenni ha prevalso una cultura neoliberista che chiedeva al pubblico di ritrarsi sempre di più dalla società per lasciare fare al singolo e al privato, emerge oggi invece sempre più la necessità e l'opportunità di promuovere una “architettura delle scelte”, una azione sociale, economica, educativa, che orienti le persone a scegliere il meglio per se stesse, l'ambiente e la società.

Per la pubblica amministrazione questo significa anche perseguire fondamentali strategie integrate e di sistema, ovvero superare le barriere, i recinti, le discipline e i settori chiusi in se stessi, affermare un disegno sistemico che elevi l'efficacia delle politiche pensate e agite come un tutto e non per parti separate.

La definizione di educazione alla sostenibilità, promossa da ONU e UNESCO per l'omonimo decennio 2005-2014, che la Regione Emilia-Romagna ha recentemente recepito nella propria Legge Regionale n. 27/2009 è in tal senso molto pertinente.

Si parla qui di una concezione complessa

e di una azione educativa che si sviluppa su più livelli. A livello “formale”, con l'inserimento trasversale alle materie dei temi della sostenibilità nei curricula, attraverso un patto formativo tra scuola e territorio, fino a coinvolgere l'alta formazione con l'Università e la formazione professionale. A livello “non formale”, attraverso le agenzie educative sul territorio (centri di educazione ambientale, ecc) che ne fanno un Distretto formante, una città educativa. A livello “informale”, attraverso una ecologia dei media (social network del web 2.0), il ruolo attivo dei consumatori, la responsabilità sociale di impresa, ecc. La L.R. 27/2009 è uno strumento che promuove un sistema integrato di opportunità educative concentratosi in quattro direttrici: l'evoluzione dall'educazione ambientale all'educazione alla sostenibilità; il coordinamento di tutte le educazioni coerenti con i principi del DESS-Unesco (ambiente, salute, alimentazione, sicurezza, partecipazione, ecc.); la costruzione di un Sistema

regionale per l'educazione alla sostenibilità che mette in rete tutti gli attori del mondo formativo e del territorio; il sostegno, la riorganizzazione e razionalizzazione delle agenzie educative sui territori (CEAS).

Questo numero di Centocieli è interamente dedicato a una tipica azione di sistema della Regione Emilia-Romagna, il progetto “progettazione partecipata dei percorsi sicuri casa-scuola”. Una elaborazione ed una esperienza particolarmente significative che coniugano lo strumento educativo e partecipativo e le sue strutture di riferimento con una politica e un programma, in tal caso quello della mobilità sostenibile.

In questo numero parlano i protagonisti di questa iniziativa che sta tutt'ora sviluppandosi: gli amministratori, i formatori, i tecnici, i docenti ai livelli regionali e locali. Esprimono una competenza ed una passione non comuni, un grande patrimonio al servizio di una vera innovazione.

Paolo Tamburini

NUMERO SPECIALE

A scuola di mobilità sostenibile

Progettazione partecipata dei percorsi casa-scuola nel territorio regionale





## A scuola di mobilità sostenibile

Progettazione partecipata dei percorsi casa-scuola nel territorio regionale

Oggi, sempre più spesso, anche per piccoli spostamenti si ricorre ai mezzi privati, per lo più automobili. È un dato di fatto che anche per percorrere il breve tragitto che separa l'abitazione dalla scuola dei figli, tante volte situata nel raggio di qualche centinaio di metri, si sale in macchina: la si percepisce innanzitutto come un mezzo più sicuro, i bambini sono chiusi nell'abitacolo e non attraversano viali trafficati, e senza dubbio si ha la percezione che sia più veloce. Di fatto si genera inquinamento e si alimenta quel processo per cui le strade sono occupate dalle auto, favorendo anche la contraddizione per la quale se ciascuno prende la macchina per muoversi più rapidamente, lo spostamento di ciascuno è di fatto rallentato dal traffico eccessivo. Si privano inoltre i bambini della loro fondamentale libertà di muoversi, di fruire degli spazi urbani e di esplorare il proprio territorio. Anche la loro salute, fisica e mentale, ne risente. Proprio per agire su questa realtà diffusa nasce il progetto coordinato dalla Regione Emilia-Romagna A scuola di mobilità sostenibile, che mira alla costruzione di percorsi sicuri casa-scuola, contribuendo a creare un ambiente, una mobilità e una società sostenibili.

Nel concreto le attività sviluppate sono volte a favorire l'uso della bicicletta, il muoversi a piedi in sicurezza nei percorsi casa-scuola nelle città capoluogo che hanno dato vita a progetti pilota, che prevedono la creazione di infrastrutture scelte e progettate con la partecipazione delle scuole e dei cittadini. Le esperienze includono: la creazione o messa in sicurezza di piste ciclabili o zone pedonali,

l'istituzione di zone a 30 chilometri orari in prossimità delle scuole, il rifacimento della segnaletica stradale, la riqualificazione degli spazi ed anche laboratori e incontri per favorire spostamenti sicuri casa-scuola. Alcune iniziative prevedono inoltre l'avvio o l'ulteriore sviluppo di pedibus o bicibus, autobus umani che sotto la guida di due o più adulti accompagnano a scuola bambini e ragazzi, a piedi o in bici, in base ad un orario e ad un itinerario prestabiliti.

Il lato innovativo del progetto non sta solo negli importanti obiettivi raggiunti, come le modifiche infrastrutturali, una nuova capacità di gestire la mobilità, nuove abitudini quotidiane, e anche il minore inquinamento dovuto al traffico privato, la maggiore sicurezza negli spostamenti, lo sviluppo delle capacità motorie e spazi più vivibili per studenti e cittadini. L'innovazione sta anche e soprattutto nella metodologia utilizzata per generare il cambiamento.

Molte volte infatti i cittadini vedono eseguire nel loro territorio lavori ed opere di cui non sono a conoscenza, trovandosi ad avere a che fare con interventi già definiti e terminati. Il progetto propone invece una metodologia di lavoro che coinvolge nelle scelte i cittadini che abitano, lavorano o studiano nel territorio in cui si realizza l'opera. Il risultato cambia radicalmente con la partecipazione fin dall'inizio dei soggetti interessati. Gli interventi sul territorio vengono studiati, progettati e realizzati applicando i processi partecipativi, coinvolgendo cioè in ogni fase le diverse persone interessate: in questo progetto in particolare bambini e ragazzi, genitori, insegnanti

e dirigenti scolastici. Vengono anche coinvolti polizia municipale, associazioni, aziende Usl, pediatri, quartieri e circoscrizioni e chiunque dimostri interesse. Si avvia così un dialogo non solo sulle criticità e possibili soluzioni, ma anche sulle più ampie modalità di gestione della mobilità casa-scuola.

Il processo partecipativo consente di focalizzare e definire l'intervento più auspicato ed apprezzato dai cittadini, e di raccogliere le informazioni necessarie per una progettazione mirata e condivisa, che rifletta le esigenze di chi vive il territorio: sulla base dei suggerimenti proposti i tecnici procedono poi alla progettazione tecnica e alla realizzazione dell'opera che andrà poi monitorata per verificare il raggiungimento degli obiettivi del progetto, sempre con la partecipazione della scuola e delle famiglie. Partecipando a questi processi i bambini possono non solo manifestare le proprie esigenze e desideri, ma anche riflettere sulle loro abitudini, approfondendo assieme agli insegnanti e alle famiglie le ripercussioni sulla loro salute dell'inquinamento e della mancanza di movimento. Inoltre si crea una preziosa occasione per acquisire una maggiore attenzione per la sostenibilità ambientale e una maggiore conoscenza del territorio in cui si vive e ci si muove.

Il progetto è realizzato unendo le forze e le risorse congiunte di diversi enti, integrando gli strumenti educativi e partecipativi con i programmi delle amministrazioni. Tra i promotori, il "Servizio Comunicazione ed Educazione alla Sostenibilità" assicura le attività di progettazione partecipata attraverso

i Centri di Educazione Ambientale, che sul territorio propongono incontri formativi e laboratori, oltre alla gestione delle nuove proposte. Il "Servizio Politiche Familiari, Infanzia e Adolescenza" garantisce al progetto il supporto scientifico, formativo e metodologico dell'associazione Camina. Il "Servizio Mobilità Urbana e Trasporto Locale" finanzia al 50% la realizzazione delle opere. I comuni che aderiscono all'iniziativa cofinanziano i progetti al 50%. E anche a livello comunale diversi settori collaborano per ottenere risultati ottimali.

Il risultato finale sarà quindi 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 dell'andare a piedi. L'intero processo si configura come una ricerca-azione ed una esperienza di apprendimento reciproco. Hanno aderito i Comuni di Piacenza, Reggio Emilia, Modena, Bologna, Ferrara, Ravenna, Forlì, Cesena, Rimini.

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. L'auspicio è che questo metodo di lavoro condiviso si consolidi e si diffonda sempre più, trovando ulteriori applicazioni.

**Giuliana Venturi**

*Servizio Comunicazione e Educazione alla Sostenibilità della Regione Emilia-Romagna*



## Sostenibilità concreta

Il convegno "A scuola di mobilità sostenibile" tenutosi l'11 novembre 2010 in Sala Farnese a Bologna si è svolto all'interno della "Settimana nazionale per l'educazione allo sviluppo sostenibile", un'iniziativa promossa annualmente dall'UNESCO nel contesto del decennio per l'educazione alla sostenibilità, istituito al vertice mondiale di Johannesburg nel 2002. Il progetto coinvolge molti partner nazionali, dalle amministrazioni locali alle associazioni del volontariato, dalla scuola a tutto il mondo dell'educazione in generale.

Le Regioni svolgono un ruolo di coordinamento sui rispettivi territori attraverso i propri sistemi INFEA, come stabilito dal protocollo d'intesa sottoscritto dal presidente Errani con l'UNESCO.

Il tema della progettazione partecipata dei percorsi sicura casa-scuola è importante per una riflessione più ampia: il progetto può fare da modello per una politica concreta sul tema della sostenibilità. Le iniziative presentate infatti vedono la partecipazione di tutti i soggetti fondamentali per la promozione della sostenibilità in senso lato e per lo sviluppo di iniziative condivise.

Gli interventi di riqualificazione, piccoli e poco costosi, hanno elementi di inestimabile valore dai quali gli amministratori

possono imparare. Innanzitutto sono interventi che possono definirsi sostenibili da tutti i punti di vista. Inoltre per essere realizzati hanno coinvolto effettivamente le giovani generazioni, tutto il sistema educativo ed anche i singoli cittadini, oltre alle amministrazioni. L'aspetto più importante poi è la loro incidenza sulle abitudini quotidiane e sui comportamenti concreti: molto più che in tante azioni di largo respiro, di dichiarazioni di interesse sul tema e di programmazioni generali, il progetto riesce a dare un'attenzione alla sostenibilità che è riuscita ad andare oltre la teoria.

Questa è la strada giusta su cui continuare per le politiche della sostenibilità e non solo. Per il futuro è auspicabile che si moltiplichino l'applicazione di questo approccio discreto, che si confronta con piccole realtà, generando azioni puntuali che tengono contemporaneamente presente un sistema più complessivo di principi e valori. Con l'augurio che questo progetto possa essere un elemento di riflessione per stimolare politiche sempre più concrete ed efficaci.

**Sabrina Freda**

*Assessore Ambiente e Riqualificazione Urbana della Regione Emilia-Romagna*

## Lavorare insieme, per tutti

Gli obiettivi dell'amministrazione regionale dell'Emilia-Romagna si sposano alla perfezione con il progetto partecipato dei percorsi sicuri casa-scuola: come in questa iniziativa infatti siamo chiamati a gestire le nostre politiche regionali con la partecipazione dei cittadini, tentando di ragionare in un'ottica intersettoriale, mettendo i cittadini in comunicazione fra di loro. Spesso si sente dire che a lavorare insieme si impiega più tempo: siamo convinti fortemente però che in questo modo si arrivi più lontano.

Per quel che riguarda l'intersettorialità il progetto è stato partecipato non solo nella pianificazione ma anche dal punto di vista del finanziamento. Come Regione vogliamo essere un ente che mette al centro delle sue politiche non solo i servizi, ma soprattutto la persona. Per fare questo serve una politica unitaria: la persona infatti si compone di tanti aspetti, e di riflesso noi dobbiamo lavorare in maniera unitaria, sinergica, con forte integrazione fra i temi e anche con il territorio. Allo stesso modo in questo progetto si sviluppa la relazione tra aspetti educativi, sociali, ambientali e della salute.

Dal punto di vista della partecipazione, già nei percorsi educativi come questo vogliamo lavorare per costruire il protagonismo dei più giovani, la partecipazione diretta, l'agire le scelte nella costruzione dei percorsi teorici e pratici, a partire dalla messa al centro dei bambini e dei ragazzi. Solo così, a partire da più giovani, è possibile generare un cambiamento culturale del modo di stare nella comunità. I giovani infatti non sono, come si dice, "il futuro", ma sono ancora prima il presente e hanno molte cose da fare e da dire nella società. Questo metodo di lavoro, applicato qui ai più piccoli ma anche ai loro genitori e insegnanti, dà corpo alla cittadinanza attiva,

rende protagonisti i singoli. I cittadini diventano non numeri chiamati solo a votare e delegare le decisioni a un governo, ma soggetti attivi di programmazione, partecipazione e verifica durante tutto il ciclo della democrazia.

Infine la realtà della progettazione partecipata incarna un ritorno al sociale, al collettivo, al compartecipato, superando una realtà dove regna la persona singola e l'individualismo.

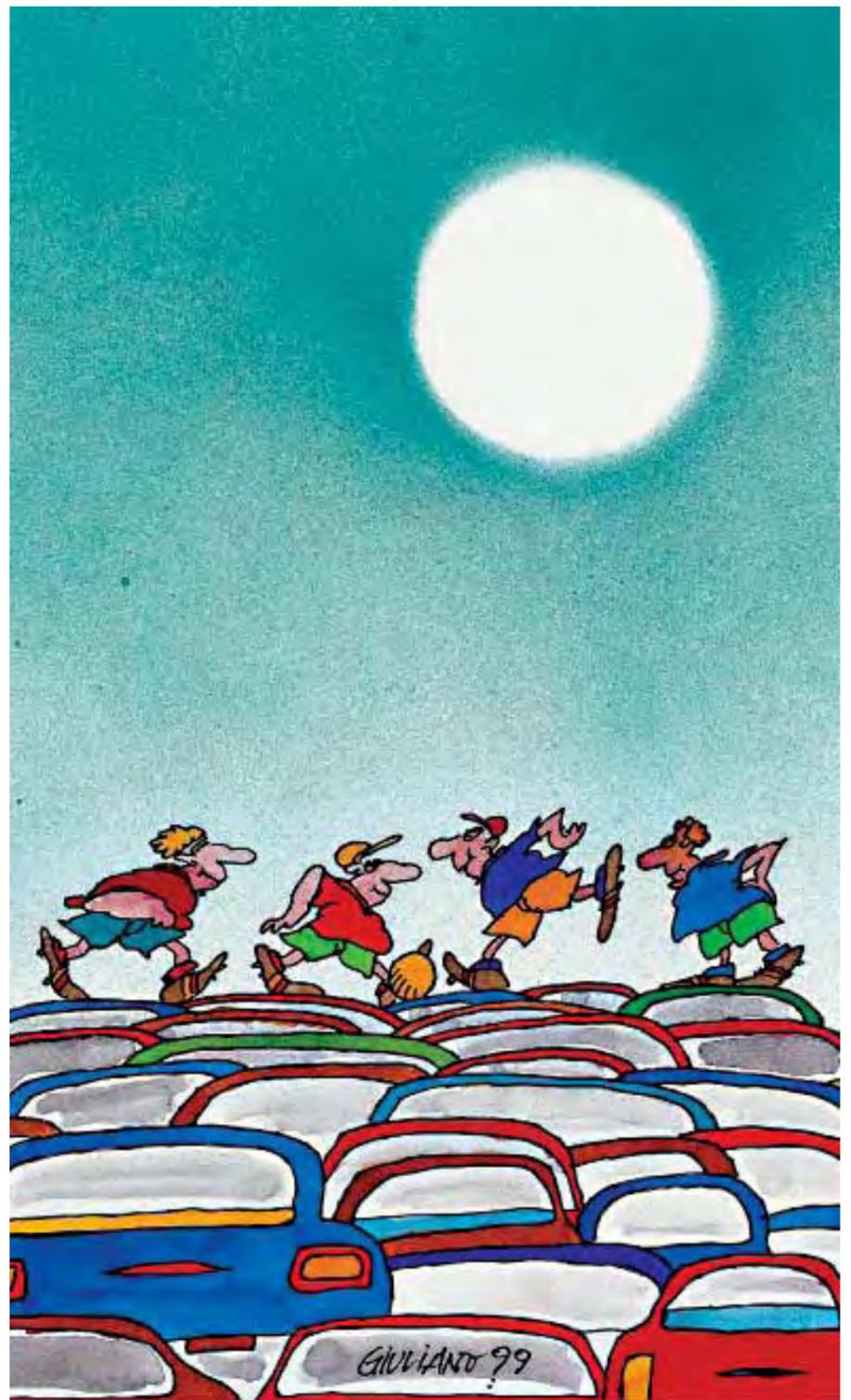
Lavorare con altri e costruire dei percorsi di collettività, realtà che erano un patrimonio delle generazioni passate e che sono andati via via persi, sono una ricchezza di queste proposte operative che non può che avere effetti positivi e produttivi per la collettività intera.

Da ultimo, in relazione al nostro impegno nella promozione delle politiche sociali, è da sottolineare la centralità e l'importanza della tutela della salute, qui valorizzata al meglio, che comincia proprio dai bambini. Muoversi a piedi fa bene alla nostra salute direttamente, e anche di riflesso perché non andando a compromettere l'ambiente con gas e emissioni, tuteliamo a un altro livello il nostro benessere. Impararlo da bambini ha effetti positivi inestimabili per tutta la collettività.

L'investimento fatto su questo progetto, sui suoi contenuti e sulle metodologie di lavoro è più che mai prezioso: l'invito, soprattutto alle scuole, ai Comuni e ai Centri di Educazione Ambientale e alla Sostenibilità che sono i veri generatori di cambiamento, è a capitalizzarne i metodi e le risorse, a farne tesoro, proprio in vista delle incertezze economiche che ci attendono nei prossimi anni.

**Teresa Marzocchi**

*Assessore Promozione Politiche sociali della Regione Emilia-Romagna*



## La tecnica va in strada

L'iniziativa della progettazione partecipata dei percorsi sicuri casa-scuola è sostenuta da una forte volontà dell'Assessorato mobilità e trasporti, che si occupa abitualmente delle questioni più tecniche.

È un percorso molto importante per il nostro metodo di lavoro: possiamo infatti sperimentare il passaggio da un approccio ingegneristico ai problemi della mobilità ad un approccio partecipato in cui non si affrontano i problemi solo dal lato delle infrastrutture ma anche dal punto di vista della percezione dei problemi da parte dei ragazzi e dei genitori.

Inoltre ci troviamo a che fare anche con una forte e positiva integrazione fra il ruolo dei diversi soggetti, in particolare degli educatori che possono segnalare ed illustrare in maniera puntuale le situazioni di accessibilità alle scuole.

Per noi è anche un'esperienza rilevante per il profilo del mobility management, in tema di accessibilità alle scuole. Grazie al contributo dato dai bambini e dai genitori riusciamo infatti a distinguere quali sono i casi in cui ci sono problemi infrastrutturali effettivi di accessibilità sicura alle scuole, e dove invece è più che altro un problema culturale di preoccupazione e mancanza di sensibilità alle modalità diverse di andare a scuola e muoversi.

È importante che anche ingegneri, architetti, e chi in generale progetta gli interventi sulla città abbia la consapevolezza che, accanto al dato tecnico-statistico di cui disponiamo, va considerata la percezione dei fruitori del territorio, al fine di avvicinare il nostro modo di progettare alle esigenze percepite dai ragazzi, genitori ed educatori. La progettazione dovrebbe uscire dagli uffici tecnici ed andare sempre più verso la strada, incontrando cittadini e utenti.

Il progetto dispone di 500 mila euro: un investimento limitato in termini di interventi che si possono portare a termine ma uno stanziamento significativo dal punto di vista metodologico.

Si ha così la possibilità di sperimentare e catalizzare un sistema che replicheremo nei prossimi anni razionalizzando sempre più le risorse ma migliorando l'efficacia dell'intervento, accompagnando le nostre attività con momenti di formazione ed educazione dei ragazzi e delle famiglie che possono passare a modalità alternative di accesso alle loro scuole e al proprio territorio.

**Paolo Ferrecchi**

*Direttore generale alle reti e alla mobilità della Regione Emilia-Romagna*



## La programmazione integrata e partecipata delle infrastrutture

La pianura Padana, al pari di alcune zone del Benelux e della regione di Mosca, è una delle aree maggiormente inquinate d'Europa (vedi immagine): qui si trova una delle maggiori concentrazioni di ossido d'azoto nell'aria. Da questa situazione deriva la nostra sensibilità particolare ai temi della mobilità sostenibile e della mobilità ciclo pedonale in particolare, perché risponde alle esigenze di mobilità, tutela dell'ambiente e della salute, educazione ambientale.

La nostra regione è tra le più sviluppate e ricche del continente ed è massimo anche il livello di sviluppo della motorizzazione privata: 700 autovetture ogni 1000 abitanti. Secondo Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti), che attraverso l'Osservatorio "Audimob" monitora i comportamenti di mobilità degli italiani, l'uso dell'auto nell'ultimo decennio è cresciuto, mentre l'uso dei mezzi pubblici invece tende a diminuire.

Ci sono però anche dati positivi: siamo ai primi posti in Italia per l'uso della bicicletta, anche per tradizione culturale, preceduti soltanto dal Trentino Alto Adige. Circa il 10% dei nostri spostamenti avviene in bici, con un lieve trend in crescita. In Italia la media è molto più bassa e raggiunge a malapena il 3%. Certo, esistono anche realtà, come la città di Ferrara, dove la bici già oggi supera il 20% negli spostamenti urbani.

Con l'aggiornamento del Piano Territoriale Integrato dei Trasporti, ci siamo posti l'obiettivo di incrementare ulteriormente la mobilità ciclabile, che nel

2020 dovrebbe raggiungere il 15%.

Negli interventi infrastrutturali dell'ultimo decennio sono stati sempre messi in rilievo, accanto agli altri più tradizionali (rinnovo parco autobus, filovia, rotatorie e impianti vari), i temi dello sviluppo della mobilità ciclabile, tant'è vero che le piste ciclabili sono più che raddoppiate, passando dai 405 km del 2000 ai 1.031 del 2008. Purtroppo, nei prossimi anni, il taglio di risorse potrebbe bloccare questa politica virtuosa. Il nostro obiettivo è far crescere l'attrattività della mobilità ciclopedonale come modalità complementare del trasporto pubblico locale. In concreto, pertanto, si mira a migliorare l'accesso alle stazioni e ai luoghi di scambio modale, all'adozione di politiche finalizzate all'incremento dell'uso della bicicletta, con relativa promozione del bike sharing nelle città, e si progettano azioni di mobility management per percorsi casa-lavoro e casa-scuola.

Per promuovere la cultura ciclabile, nel giugno 2009 è stato firmato dalla Regione un "Patto" con le associazioni più impegnate sui temi della sostenibilità ambientale: Fiab, Legambiente, UISP e WWF. Lo scopo del Patto è favorire lo sviluppo della rete ciclabile attraverso azioni di promozione della cultura ciclabile, come: favorire le politiche di mobility management, promuovere la mobilità su due ruote nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro, realizzare percorsi ciclabili sui tracciati ferroviari dismessi, potenziare la rete regionale del servizio di noleggio biciclette. Questo Patto ha voluto mettere in relazione chi utilizza

la bicicletta e i soggetti che li rappresentano con le politiche regionali, al fine di sviluppare azioni e norme mirate, nell'ottica di una politica non calata dall'alto, ma di un confronto, di un processo decisionale partecipato rispetto alle esigenze della collettività.

Dando seguito al patto con le associazioni, la Regione ha investito oltre 4,5 milioni di euro per dare corso agli Accordi di Programma per la mobilità sostenibile e ha dato il via ad una fervente progettazione che ruota attorno alla mobilità ciclabile.

Innanzitutto sono state avviate politiche di mobility management di concerto con i 17 poli sanitari regionali e nell'ambito del comparto fieristico, per favorire la mobilità su bicicletta dei lavoratori e visitatori della zona Fiera.

Un altro intervento in fase di realizzazione è l'installazione, in alcune stazioni ferroviarie, di una nuova segnaletica che guidi e accompagni l'interscambio tra la bicicletta e il treno, segnalando ingressi e uscite, posizione delle rampe per i sottopassi che servono la bici, parcheggi, bike sharing, postazioni per piccole riparazioni.

La Regione sta inoltre realizzando percorsi ciclabili sui tracciati ferroviari dismessi: nel 2010 è stato siglato un

### Il progetto Pedal

Il progetto Pedal è un progetto sperimentale svolto nei **comuni di Modena e Reggio Emilia**, volto a favorire l'uso regolare della bicicletta collegando la scelta individuale di mobilità sostenibile dei ragazzi ad un quadro informativo di azioni e di politiche di governo del territorio e di informazioni scientifiche per studenti, insegnanti e genitori in tema di rapporti fra inquinanti/qualità dell'aria e tra emissioni di gas serra/cambiamento climatico globale.

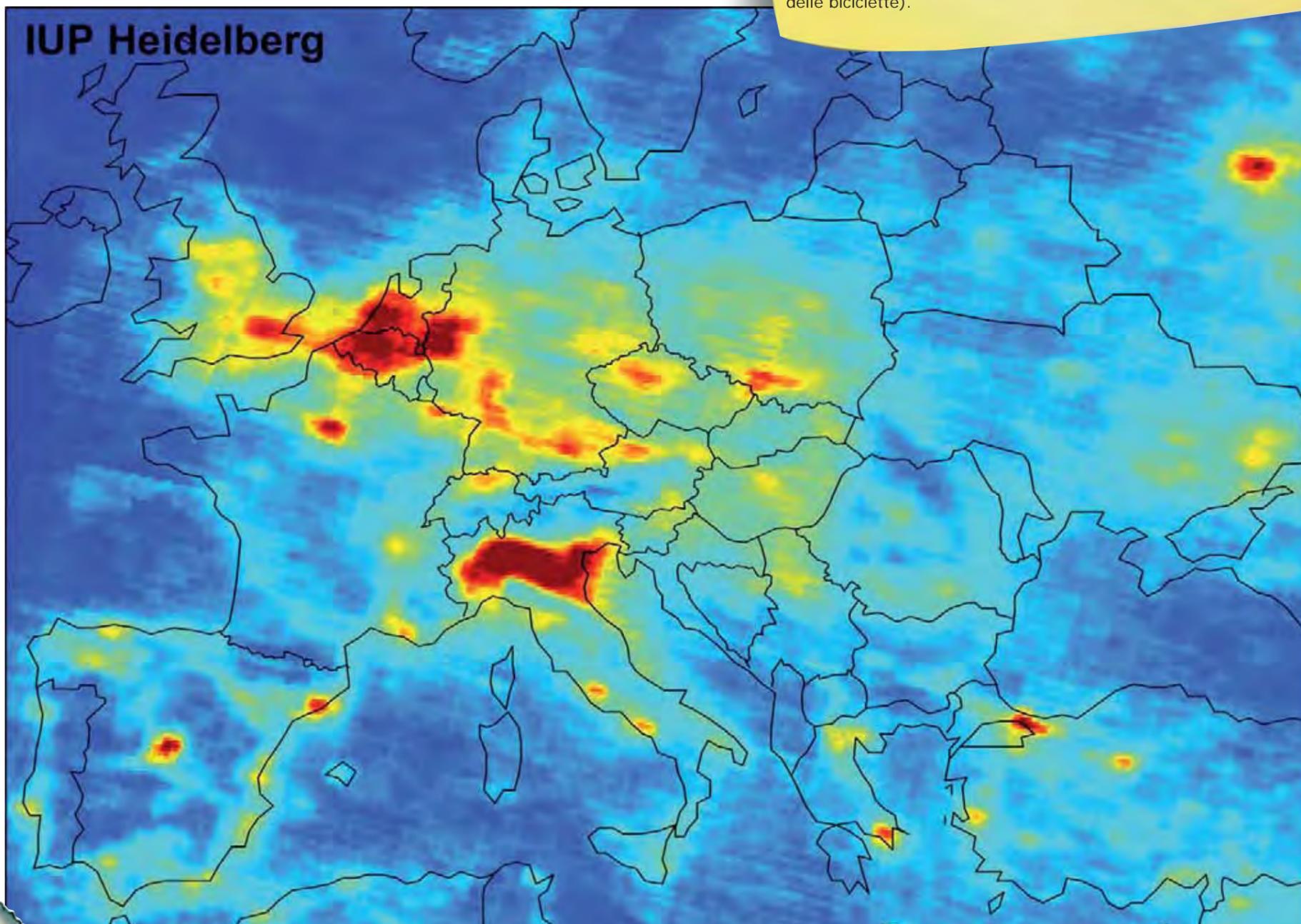
#### - Gruppo di lavoro:

Scuola secondaria di primo grado "Lepido" di Reggio Emilia; Scuola secondaria di primo grado "Lanfranco-Guidotti" di Modena; Servizio Mobilità Urbana e Trasporto Locale della Regione Emilia Romagna; Comune di Reggio Emilia - Comune di Modena; Osservatorio per la sicurezza stradale regionale; ARPA Emilia Romagna-Servizio Idrometeorologico /CNR-ISAC di Bologna; CAMINA città amiche dell'infanzia e dell'adolescenza; Associazione Tuttinbici-FIABi Reggio Emilia, Associazione Amici della Bicicletta FIAB-Modena

#### - Risultati:

Svolti laboratori sul clima e sulle emissioni inquinanti, prodotto pannelli espositivi per le scuole, elaborati i dati dei chilometri percorsi dai ragazzi complessivamente e quantificato un bilancio ambientale sulle mancate emissioni emesse.

La Regione ha inoltre cofinanziato insieme ai Comuni di Modena e Reggio Emilia la riorganizzazione delle aree di sosta per le biciclette nelle due scuole attraverso interventi infrastrutturali (miglioramento dell'accessibilità, spazi sicuri per il ricovero delle biciclette).



accordo con RFI per realizzare il collegamento ciclopedonale sulla Bologna-Verona; il raddoppio della ferrovia ha reso disponibili decine di km pianeggianti concessi da RFI in comodato gratuito. La struttura servirà non solo per la mobilità di tipo locale o urbana, ma anche nel contesto del progetto europeo Eurovelo7, i lunghi itinerari ciclistici che attraversano l'Europa da nord a sud e da est a ovest, permettendo gli spostamenti su lunghe distanze e tra regioni e stati diversi; si tratta di una realtà che oltre le Alpi è molto più sviluppata, mentre l'Italia finora è rimasta parzialmente indietro su questo fronte.

Sempre in tema di mobilità ferroviaria, si sta lavorando per attrezzare le carrozze per il trasporto della bicicletta in treno, rispondendo così ad una necessità oggi molto sentita di viaggiare con bici al seguito.

Infine sono state mappate le piste ciclabili esistenti e tutti gli attrattori della mobilità ciclabile (scuole, municipi, musei, zone artigianali, poli socio sanitari, centri sportivi), localizzate nei pressi delle 59 stazioni ferroviarie più importanti della nostra regione. Da questo studio preliminare si sta progettando una mappa interattiva, da collocare in ogni stazione, che fornisca indirizzi, itinerari ed altre informazioni utili.

Le iniziative della Regione però vanno

oltre al semplice favorire il connubio treno + bici. È necessario aprire sempre più alle tecnologie elettriche innovative e pulite. A tal fine è stato firmato con ENEL un primo accordo per dotare le città di colonnine, per ricaricare in maniera gratuita non solo bici, ma anche altri tipi di veicoli elettrici. Nell'ambito delle politiche di mobility management si sta inoltre procedendo all'acquisto di alcune biciclette elettriche per i dipendenti pubblici, che rendano possibili gli spostamenti tra le varie sedi in modo più appetibile della bici tradizionale ma meno impattante dei mezzi a motore.

Nell'ambito del nuovo sistema di tariffazione regionale integrato "Mi muovo", già avviato con gli abbonamenti annuali (che integrano i biglietti di treno e bus) e che verrà presto esteso anche agli abbonamenti mensili, abbiamo deciso di allargare il progetto anche all'uso della bicicletta, intesa come mezzo che si integra al trasporto pubblico locale. Con un finanziamento di 2 milioni di euro stiamo dotando, (con forniture ed installazioni), i Comuni con una popolazione superiore ai 50 mila abitanti, di una piccola rete di bike sharing condivisa. Il progetto "Mi muovo in bici" prevede che presso le stazioni ferroviarie e una serie di poli attrattori di traffico, l'abbonato avrà la possibilità, con la stessa tessera, di utilizzare la bicicletta



in alternativa al bus. Rispetto al bike sharing tradizionale, questo è l'unico esempio in Europa in cui il sistema è integrato su scala regionale, per cui, ad esempio, l'abbonato di Bologna potrà usufruire della bici a noleggio a Piacenza, così come a Rimini. Una demo è stata presentata in occasione della "Settimana europea della Mobilità Sostenibile": il sistema di funzionamento è semplice e sfrutta una scheda con chip ricaricabile presso qualunque sportello bancomat, come per il telefonino. Anche l'utente occasionale potrà usufruire del servizio mediante carta di credito, senza dover fare file o abbonamenti, se non lo desidera.

In questo contesto si inserisce il finanziamento di circa 500 mila euro, stanziati

per incentivare percorsi partecipati di orientamento dei comportamenti individuali verso la mobilità ciclopedonale, nell'ambito degli spostamenti casa-scuola. L'impegno non nasce da oggi: già negli anni passati erano state effettuate sperimentazioni, con l'ausilio dell'associazione Camina, sulla mobilità urbana ed esperienze di sensibilizzazione, partecipazione ed analisi della dotazione scolastica; esperienze che hanno trovato continuità nel progetto Pedal, un'iniziativa sperimentale, realizzata a Modena e Reggio Emilia. L'obiettivo era favorire l'uso regolare della bicicletta, cercando di contrastare l'abitudine consolidata dei ragazzi che a 14 anni richiedono immediatamente il motorino e far riflettere sulla possibilità di utilizzare la bici come risposta alle esigenze ambientali e di indipendenza.

I ragazzi che partecipavano al progetto e possedevano un motorino, oppure venivano portati a scuola in auto, erano dotati di sensori per monitorare l'inquinamento sui percorsi casa-scuola; al contrario i ragazzi che utilizzavano la bici potevano quantificare le emissioni evitate, grazie a una scelta modale più sostenibile. Sono stati proposti laboratori sul clima e sull'inquinamento, elaborati dati e prodotti dei pannelli espositivi. Viviamo una realtà critica, ma queste esperienze ci insegnano un nuovo approccio educativo ai temi della mobilità.

Per il progetto dei percorsi partecipati casa-scuola la Regione ha cofinanziato esperienze in nove città. L'intervento del Servizio Mobilità urbana e Trasporto locale è soprattutto di tipo infrastrutturale, mentre altri settori regionali hanno seguito la parte educativa; a noi spetta il compito di raccogliere i progetti dei Comuni e le proposte di intervento, che saranno elaborate con le scuole nell'ambito di questi progetti partecipati. Queste risorse, naturalmente non sono sufficienti a creare una rete di piste ciclabili esaustiva per ogni città; sono però preziose per sperimentare una progettazione che nasce, non soltanto negli uffici tecnici dei Comuni, ma con l'interazione continua con i ragazzi e i bambini delle scuole, che conoscono bene i punti critici del loro territorio: nessuno meglio di loro è in grado di fare proposte concrete per eliminare le situazioni a rischio. L'esperienza non ha pretese di grandezza ma di efficacia: le risorse ci sono, e saranno spese mano a mano che i progetti verranno attuati. Soprattutto siamo in presenza di percorsi di concertazione partecipata, all'interno dei quali vogliamo valorizzare le relazioni con la scuola, coinvolgendo anche i Centri di Educazione Ambientale.

**Fabio Formentin**

Responsabile del Servizio Mobilità urbana e Trasporto locale della Regione Emilia-Romagna

### Il Protocollo d'intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale

Il Protocollo d'intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale è stato sottoscritto il 12 giugno 2009 dalla **Regione Emilia-Romagna** con quattro tra le più significative associazioni regionali che si occupano di mobilità ciclopedonale: **FIAB onlus**, **Legambiente**, **Uisp** e **WWF**. L'obiettivo del Protocollo è diffondere **l'utilizzo della bicicletta**, mezzo di trasporto fondamentale per la mobilità sostenibile.

#### Azioni previste:

- attuazione, di concerto con gli Enti locali assegnatari dei finanziamenti, dei 20 interventi riferiti alla mobilità ciclopedonale previsti negli Accordi di Programma per la mobilità sostenibile per il triennio 2008-2010, per oltre 4,5 milioni di euro, a fronte di un impegno complessivo di oltre 10 milioni di euro;
- favorire le politiche di mobility management, fra cui le azioni già avviate di coordinamento delle 17 ASL regionali e l'intervento pilota in corso di sperimentazione, con il concerto del Comune di Bologna, delle attività nel comparto fieristico bolognese, successivamente da estendere ad altre analoghe situazioni;
- qualificare la segnaletica di orientamento all'interno delle stazioni ferroviarie per favorirne l'accesso, la movimentazione e promuovere l'integrazione modale treno - bicicletta con R.F.I. s.p.a. e l'Associazione, con i quali si è in avviato un percorso di condivisione di tali azioni per facilitare la mobilità ciclabile nelle stazioni ferroviarie; è previsto un finanziamento regionale di 45.000 Euro;
- attrezzare due carrozze di F.E.R. s.r.l. (una per treni elettrici e una per treni diesel) ai fini dell'utilizzo per il carico di biciclette in occasione di eventi organizzati dalle Associazioni di settore o da altri soggetti pubblici o privati;
- innovare e migliorare la rete regionale del servizio di noleggio biciclette attraverso azioni e interventi coordinati per migliorare l'offerta di sosta ed il servizio noleggio biciclette in prossimità delle stazioni ferroviarie, avviando accordi e progetti integrati con R.F.I. S.p.a. Trenitalia ed i Comuni interessati;
- avviare un percorso comune con l'Associazione, R.F.I. S.p.A. e Trenitalia S.p.A. ai fini dell'utilizzo di carrozze per il carico di biciclette in occasione di eventi organizzati dalle Associazioni di settore o da altri soggetti pubblici o privati;
- definire i tracciati ferroviari dismessi utilizzabili per la realizzazione di percorsi ciclopedonali ai sensi dell'art. 8 della Legge 366/98;
- promuovere, tramite un finanziamento specifico complessivo di 500.000 euro, l'incentivazione di percorsi partecipati di orientamento dei comportamenti individuali verso la mobilità ciclopedonale in ambito casa-scuola e casa-lavoro, sulla base delle esperienze già effettuate con l'apporto dell'Associazione;
- mettere a disposizione risorse pari a 500.000,00 euro, sulla base dei finanziamenti disposti con la citata delibera regionale n. 614/2009, con la programmazione del Servizio Parchi e Risorse Forestali per il miglioramento, o la creazione di piste cicloturistiche all'interno dei Parchi e delle Riserve della pianura e della collina;
- coordinare la redazione di linee guida specifiche per condividere criteri ed indirizzi omogenei tra Regione, Province e Comuni per la pianificazione e programmazione della rete, in collaborazione con l'Associazione;
- attivare un tavolo permanente della mobilità ciclopedonale per realizzare le azioni e gli investimenti previsti dal protocollo d'intesa, in coordinamento con i settori regionali competenti, Province, Comuni al di sopra dei 50.000 abitanti, Associazioni di comuni, associazioni di settore o soggetti attivi delle collettività locali;
- implementare una banca dati regionale di monitoraggio della mobilità ciclopedonale sia statistica che cartografica condivisa ed omogenea tra Regione, Province e Comuni per gli strumenti di pianificazione della rete e la programmazione finanziaria e quale strumento di riscontro dello stato della rete;
- incrementare progressivamente le iniziative di "bike sharing" nel più ampio sistema regionale di tariffazione integrata "Mi Muovo".



# Mi piace se ti muovi, mi piace come ti muovi

## La dimensione sociale delle politiche di mobilità

Parlare di dimensione sociale delle politiche alla mobilità significa innanzitutto provare ad interrogarsi riguardo al tema dei diritti, e considerare le relative e possibili declinazioni del rapporto tra diritti individuali e diritti collettivi.

Non c'è dubbio infatti che, almeno nella nostra cultura occidentale, la possibilità di muoversi agevolmente nel territorio, urbano e non solo, sia concepita non solo come bisogno ma anche come diritto vero e proprio.

Innanzitutto come diritto del singolo, a volte anche eccessivamente enfatizzato, per esempio dalle associazioni degli automobilisti; e in secondo luogo anche come diritto della collettività, che si fonda sul tentativo, mai raggiunto pienamente e sempre dinamico, di contemperare esigenze differenti.

Queste esigenze sono spesso potenzialmente conflittuali, anche se strettamente correlate: si tratta della velocità degli spostamenti, della riduzione dell'impatto ambientale, della sicurezza e decongestione del traffico, della maggiore attenzione a stili di vita sani. In questo modo potremmo riassumere alcuni fattori che possono essere considerati desiderabili da ciascuno, e che intrecciano da una parte la qualità della vita dei singoli e dall'altra lo sviluppo economico.

Ad esempio, si pensi all'importanza che la rete infrastrutturale della mobilità ha in una economia che vuole stare al passo con i tempi. Tutti questi fattori, infatti, paralle-

lamente all'importanza che rivestono quali concause di un certo tenore di vita, hanno un peso specifico pesante in riferimento alla dimensione dello sviluppo economico, sia nelle comunità locali che riguardo allo sviluppo dell'intero sistema-paese.

Venendo al nostro territorio regionale, in termini di programmazione il principale atto di riferimento per quel che riguarda la tutela dei diritti relativi al benessere sociale e alla salute è costituito dal "Piano sociale e sanitario", un importante documento di programmazione triennale. 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 che sta sullo sfondo è lo sviluppo di una società solidale, in cui i diritti possano essere compiutamente disponibili e in certa misura esigibili, dove viene rafforzata quella coesione sociale che da sempre caratterizza la nostra comunità regionale e che rappresenta un altro fattore importante di crescita e dunque di competitività.

Nell'ottica dell'integrazione delle politiche, il piano tocca in numerosi punti anche i temi relativi alla mobilità, con particolare attenzione ad alcune categorie sociali, ritenute meritevoli di attenzione particolare, come ragazzi, anziani e disabili.

Queste categorie sono portatrici di diritti di accesso alla mobilità che diventano però

pragmatici per l'intera popolazione.

E in effetti nei principali atti di programmazione della Regione, dal "Piano territoriale regionale" al "Documento unico di programmazione", al "Documento di programmazione economico finanziaria" ed altri ancora è sempre presente in maniera per lo più esplicita l'idea guida della costruzione di una società che sia idonea per tutte le età. L'attenzione quindi alle categorie prima citate si traduce nei fatti in una società che vuole essere più accogliente per tutti.

Come recita il piano, infatti, "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". Dunque nel piano sociale e sanitario regionale il tema della mobilità viene riferito a queste categorie. Prendendo ad esempio gli anziani, troviamo l'affermazione secondo cui "Il piano di azione per gli anziani, è la 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".

C'è dunque un intreccio forte della mobilità con queste dimensioni sociali.

Inoltre, la ricostruzione di elementi propri della comunità nell'ottica della valorizzazione delle relazioni di prossimità, necessita di un ripensamento anche per quanto riguarda le politiche per l'infanzia e l'adolescenza.

L'accento alla mobilità ricorre anche laddove si parla di queste categorie. Ugualmente, troviamo una simile intersezione per quel che riguarda i disabili. È infatti necessario "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".

C'è dunque un bisogno rilevante, che viene inteso come possibilità d'accesso, di vivibilità complessiva degli spazi pubblici e come necessità di poter disporre in ambito di zona di un vero e proprio sistema per la mobilità locale. Questo sistema è pensato come articolato in mezzi pubblici accessibili, con agevolazioni tariffarie che riguardano anche i taxi e un servizio di trasporto pensato porta a porta ed estremamente costoso per le comunità locali.

Si pensi ai pulmini attrezzati per le situazioni più gravi, le agevolazioni ai contributi anche sulla mobilità privata, previste dalla legge 29/97 ed alle esenzioni previste dalla normativa nazionale e regionale.

Il piano sociale e sanitario regionale si concretizza in successivi passaggi a livello provinciale, fino ad arrivare ai "piani di zona" che interessano le comunità locali. La regione ha dato indicazioni per costruire il "profilo di comunità" che in ciascuna realtà provinciale è un documento di analisi che cerca di fare da cerniera tra la programmazione regionale ed il livello territoriale. "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. Anche in queste indicazioni compare il tema della mobilità: l'intreccio con la relativa dimensione sociale è significativo e all'analisi dei profili di comunità approvati dalle diverse conferenze territoriali sociali e sanitarie, sono emerse alcune indicazioni di massima, tenendo conto che le direttive regionali prevedevano che ciascun profilo di comunità avesse nel proprio indice il titolo "mobilità".

Questo è avvenuto solo in cinque profili in questa prima fase, ma dall'analisi di questi è comunque possibile pensare, anche con riguardo al futuro, quali possano essere gli indicatori rilevanti di riferimento sul tema della mobilità.

Possono essere così riassunti: innanzitutto si parla di INDICE DI ATTRAZIONE, un indicatore che misura la capacità di un'area di attrarre o generare pendolarismo.

In secondo luogo va considerato il cosiddetto TASSO DI MOTORIZZAZIONE, inteso come rapporto fra numero di autovetture e numero di abitanti.

Dal punto di vista della sicurezza si considerano poi il TASSO DI MORTALITÀ degli incidenti stradali, calcolato come numero di morti in rapporto al numero di incidenti, il TASSO DI PERICOLOSITÀ, dato dal rapporto fra il numero di morti e il numero di morti e feriti e infine il TASSO DI LESIVITÀ, cioè il rapporto fra il numero di feriti e il numero di incidenti. Sono gli indicatori emersi nei profili a seguito di constatazioni empiriche: varrebbe la pena andare oltre nell'integrazione dei saperi e delle esperienze per cercare di proporre gli indicatori più rilevanti ai fini delle politiche locali finalizzate alla salute e al welfare.

Un esempio di lettura sociale dei temi della mobilità si può trovare nel profilo di comunità elaborato per il territorio bolognese/imolese: in questo piano si è scelto di concentrare l'attenzione sull'accessibilità, mediante il mezzo pubblico su gomma, delle strutture sanitarie e socio sanitarie. Si tratta di una rete sanitaria e di mobilità imponente, e il caso è significativo della dimensione sociale delle politiche di mobilità. Nel caso specifico, sono state analizzate per ogni struttura sanitaria, il numero di fermate disponibili nel raggio di 200 metri, per ciascuna fermata il numero di linee che la intersecano e infine per







## Mobilità e salute

Il tema della salute emerge sempre quando si affrontano i problemi del sistema di mobilità. Così è stato anche per "Percorsi sicuri casa-scuola"

L'Assessorato alle politiche per la salute infatti ha partecipato all'ideazione del progetto "Percorsi sicuri casa-scuola" ed ha seguito con attenzione la sua evoluzione. Alcuni dati e numeri possono spiegare il perché.

Gli effetti del traffico sulla salute e sul Servizio sanitario sono molti: sono conosciuti i costi degli incidenti stradali, sappiamo che il traffico produce inquinamento dell'aria e acustico, meno noti sono gli effetti psico-sociali del nostro, attuale, sistema di mobilità, così come i suoi effetti sul cambiamento climatico in atto, e sulla natura e sul paesaggio. Infine, misconosciute ma importantissime sono le ripercussioni delle nostre abitudini negli spostamenti di tutti i giorni sull'attività fisica che svolgiamo.

Per quel che riguarda l'inattività fisica le persone di una certa età ricordano che fino a qualche decennio fa si andava a scuola e al lavoro a piedi o in bici, mentre ora è abitudine di tanti prendere l'auto e parcheggiarla il più vicino possibile al luogo di lavoro. Anche per la spesa e gli altri spostamenti connessi alle azioni della vita quotidiana si ricorre all'automobile. Il 50% dei percorsi in auto, infatti, avviene su distanze minori di 5 km, che potrebbero essere fatte tranquillamente a piedi o in bici.

Gli incidenti stradali sono esperienza comune diretta o indiretta di ogni famiglia: nel 2007 in Emilia-Romagna si sono contati 531 morti e quasi 32 mila feriti. I costi economici annui dell'incidentalità stradale in Regione sono pari all'1,3% del PIL. Anche gli effetti del traffico sull'inquina-

mento dell'aria si parla spesso. Nelle città la prima fonte di inquinamento dell'aria è il traffico automobilistico e, secondo gli studi dell'Organizzazione Mondiale per la Sanità, gli abitanti delle grandi città in Italia perdono in media nove mesi di vita a causa dell'inquinamento dell'aria. E' una media, noi che viviamo in Pianura Padana siamo esposti a rischi maggiori.

Il traffico produce una parte importante dei gas serra, che sono responsabili delle modificazioni del clima, ed il cambio climatico è evidente nella nostra Regione e vi ha causato la comparsa, per la prima volta in Europa, di focolai epidemici di malattie che erano confinate nella fascia africana del Mediterraneo.

Tratteggiato questo quadro generale, osserviamo meglio alcuni aspetti tanto rilevanti quanto poco conosciuti. L'attività fisica è importantissima per la fisiologia dell'uomo. Il nostro DNA è stato selezionato per sviluppare un organismo capace di svolgere notevoli performance fisiche sfruttando l'energia proveniente da poco cibo, in altre parole l'uomo è nato per correre, per spostare pesi importanti e per mangiare poco. Ciò è accaduto in 10 mila generazioni di uomini: nei nostri cromosomi è impresso il bisogno di fare molta e differente attività fisica. Oggi però non impegniamo il nostro corpo per le attività per cui è stato selezionato: secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità i bambini a 8-10 anni dovrebbero fare almeno un'ora di attività fisica moderata ogni giorno, e almeno tre volte alla settimana un'ora di attività vigorosa. Solo il 10% segue queste indicazioni; la gran parte dei nostri ragazzi fa allenamenti sportivi due o tre volte la settimana e trascorre il resto delle giornate in modo del tutto sedentario.

La sedentarietà favorisce l'insorgere di malattie cardio-vascolari: l'80% delle malattie coronariche sono prevenibili con l'attività fisica. Malattie del metabolismo, diabete e obesità, alcuni tipi di tumore, sono prevenibili in quota significativa semplicemente facendo del moto. Parlando di ragazzi, poi, è necessario sottolineare come una regolare attività fisica sia fondamentale per lo sviluppo di muscoli e ossa forti, per l'armonico accrescimento, ed anche per il tono dell'umore, la socialità, l'autostima.

E' necessario un ulteriore focus sull'obesità. Il 20% dei bambini di 8-9 anni nella nostra Regione è sovrappeso, il 9% è obeso. In Italia ed in Europa le percentuali sono simili. E' una gravissima epidemia, a causa della quale nel 2005 l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha affermato che questa generazione di ultimi nati ha una speranza di vita media alla nascita inferiore alla generazione precedente. Da quando esiste la statistica sanitaria, è la prima volta che ci si trova di fronte ad un quadro epidemiologico che fa prevedere una contrazione della lunghezza della vita per le giovani generazioni.

L'epidemia di obesità attuale costa al servizio sanitario nazionale il 7% circa dei suoi fondi: se il trend non si invertirà, gli esperti di economia sanitaria prevedono il collasso del servizio sanitario sotto il peso delle malattie sviluppate a causa delle condizioni di sovrappeso e obesità di una parte così grande di popolazione.

Per questo motivo ogni tanto troviamo sui giornali notizie come: "Negli Stati Uniti a scuola i bambini hanno il voto in pagella anche per il loro peso", oppure "In Gran Bretagna le persone che hanno un indice di massa corporea superiore a un dato numero sono esclusi dalle gratuità dal servizio sanitario e dovranno stipulare una loro assicurazione integrativa privata". In Italia abbiamo un'altra storia e una diversa

cultura e probabilmente non si giungerà mai ad intraprendere iniziative di questo genere. Il problema però resta ed è assai grave.

Per quel che riguarda gli effetti psico-sociali dell'attività fisica e la relazione con il fatto che è bene abituare i bimbi ad andare a scuola a piedi, importa sottolineare che i bambini hanno una percezione delle distanze dei luoghi sbilanciata, molto diversa da quella degli adulti. Un bambino percepisce un luogo distante 500 metri come lontanissimo, se da raggiungere a piedi, perché è sicuro che in quei minuti non potrà fare le cose che lo divertono, come i giochi elettronici, e si annoierà. L'idea della noia attesa spesso è uno degli ostacoli principali che si frappongono tra i bambini ed il camminare.

E' importante insegnare loro che andare a scuola insieme è divertente. Divertente perché possono parlare, scherzare, guardare quello che c'è nei negozi o osservare le persone gli animali e la natura che incontrano lungo la strada, e così via. E' un compito strategico per il Servizio sanitario, perché le abitudini prese da bambini tendono a rimanere per tutta la vita.

Un ultimo motivo che rende il progetto "Percorsi sicuri casa-scuola" interessantissimo, dal punto di vista del Servizio sanitario regionale, è rappresentato dal fatto che l'iniziativa mette in moto tutta la comunità, e la rende capace di accogliere meglio altri progetti per la promozione di stili di vita salutari e il miglioramento della qualità della vita. Cambiare le abitudini delle persone è difficilissimo, occorrono progetti partecipati all'interno della comunità e "Percorsi sicuri casa-scuola" è un ottimo inizio.

**Alberto Arlotti**

*Servizio sanità pubblica e della direzione generale sanità e politiche sociali della*



## Mobilità scolastica sostenibile? Insieme si può

In altra parte della rivista s'è parlato di quanto sia indispensabile occuparsi di mobilità scolastica sostenibile, del perché e del come, di fatto, la Regione Emilia-Romagna e le città capoluogo di questa regione si siano impegnate nel progetto "Percorsi sicuri casa-scuola".

Ci occupiamo qui brevemente delle strategie e dei metodi che consentono di raggiungere gli obiettivi desiderati: meno auto in movimento, più pedoni e ciclisti lungo i percorsi casa scuola e in prossimità delle scuole.

È noto che la maggior parte dei bambini e delle bambine – tranne poche eccezioni – ama giocare e correre all'aperto con gli amici, cammina volentieri con i compagni e, fino a 11-12 anni, sogna di usare la bicicletta per il piacere di andare in giro, di raggiungere i luoghi della vita quotidiana, di fare qualche scoperta e, perché no, anche di vivere qualche avventura. Di fatto, tuttavia, una percentuale rilevante di bambini ha una vita sedentaria ed è privata della possibilità di fare anche minimi spostamenti in autonomia.

La mancanza d'autonomia lede alcuni diritti elementari dell'infanzia, pone problemi che riguardano l'educazione dei più piccoli, la qualità dell'ambiente urbano e, in prospettiva, anche la loro salute. Un cambiamento della situazione presupporrebbe un mutamento degli stili di vita delle famiglie, verso il superamento dell'abuso di auto, per una mobilità più sostenibile e salutare.

Chi si prefigge un simile obiettivo deve saper immaginare possibili scenari e itinerari operativi, in grado di rimettere in gioco i desideri e le competenze delle persone per le quali si auspica un cambiamento di stile di vita.

Sappiamo che più mobilità ciclopedonale e più gioco all'aperto dei bambini sarebbero possibili se essi diventassero più autonomi, per poter compiere i normali spostamenti della vita quotidiana a piedi o in bici, affrancandosi dalla necessità di essere accompagnati dovunque da un adul-

to, cosa che avviene prevalentemente in automobile. Ciò ridurrebbe probabilmente il bisogno degli adulti di accompagnare a scuola in auto i bambini e di organizzare ossessivamente il loro cosiddetto "tempo libero". E questo consentirebbe anche a bambini e ragazzi di rispondere ad un compito di crescita ineludibile, tipico della loro età: vivere con più intraprendenza la loro vita, per raggiungere la scuola, la parrocchia, un centro associativo, la casa di un amico o altri luoghi di gioco e d'incontro con i coetanei, per esplorare e conoscere meglio il loro territorio, affrontare (progressivamente e in relazione all'età) difficoltà e piccole prove di cui hanno bisogno per familiarizzare con l'ambiente stradale, imparare a riconoscere e ad evitare i pericoli e muoversi con sicurezza nella loro città: in una parola, crescere.

Cosa si può fare, dunque, per promuovere l'autonomia dei bambini? Occorre progettare insieme a loro, alle famiglie e alla comunità, azioni tali da consentire la rimozione degli ostacoli che si frappongono alla realizzazione di questa autonomia, accrescendo nel frattempo le competenze e abilità dei bambini stessi, alimentando la fiducia dei genitori e degli altri adulti sulla possibilità di una relazione serena fra i bimbi e il territorio in cui abitano.

Se tuttavia pensiamo alle città dove abitiamo, all'organizzazione di vita che ci siamo dati, alla nostra diffidenza e alla sfiducia verso "gli altri", alla scarsa esperienza di autonomia che oggi hanno i bambini, capiamo bene che si tratta di un'impresa assai complessa. Eppure questa è la situazione, di questo ci dobbiamo occupare.

Il primo passo di una strategia ragionevole consiste nel cercare nel territorio i possibili alleati, disposti a collaborare alla realizzazione di un'impresa fra le più difficili che ci siano: cambiare gli stili di vita di una parte della popolazione che, probabilmente, non ha intenzione di farlo e spesso non comprende facilmente perché dovrebbe.

Un'impresa che richiede di chiamare a raccolta tutte le energie e le competenze dei cittadini che per qualche ragione, istituzionale, professionale o semplicemente personale, condividano, del tutto o in parte, le nostre motivazioni.

È quindi necessario adoperarsi per creare condizioni che consentano la più ampia collaborazione, per poter cioè lavorare in rete. Ponendoci dal punto di vista di un'amministrazione comunale, il primo passo consiste nell'avviare un dialogo con l'azienda sanitaria locale, gli istituti scolastici, le associazioni e gli eventuali gruppi di interesse impegnati nel territorio a promuovere la ciclopedonalità e a contrastare la sedentarietà. Fra questi possiamo incontrare chi si occupa di sport, ad esempio, chi si occupa di ambiente, di diritti dell'infanzia, di educazione alla cittadinanza responsabile e alla sicurezza stradale, di autonomia degli anziani, di mobilità delle persone disabili. Sono alcuni esempi di ambiti coi quali potrebbe essere sensato cercare di collaborare. Ogni realtà presenta peculiarità tutte sue e gli esempi appena fatti non esauriscono il panorama delle possibili alleanze.

L'importante è sapere che da soli non si va da nessuna parte, e solo insieme è possibile cambiare! La difficoltà del cambiamento richiede infatti:

- un approccio intersettoriale da parte delle istituzioni pubbliche, capace di promuovere non solo sinergie organizzative, ma anche quel dialogo fra saperi che è indispensabile per fronteggiare problemi complessi;

- una collaborazione interistituzionale fra Scuola, Comune, Azienda sanitaria locale; tanto per citare i principali soggetti, che debbono raccordare le loro politiche e le loro azioni, mantenendosi ciascuno entro i confini della propria mission, potenziando reciprocamente gli effetti delle loro azioni ed aprendosi alla collaborazione col territorio;

- dialogo delle istituzioni con le associazioni e i soggetti privati che hanno com-

petenze e motivazioni pertinenti; - coinvolgimento dei cittadini nelle azioni che le istituzioni promuovono, adottando strategie e metodi partecipativi.

Su questo ultimo punto ci pare necessario un approfondimento, facendo riferimento proprio ai percorsi casa-scuola. I genitori sono interlocutori indispensabili, in quanto dispongono delle chiavi organizzative della famiglia e quindi delle possibilità di orientare la mobilità dei figli, considerando che ci stiamo occupando di studenti della scuola primaria. Possiamo supporre che in ogni realtà vi siano alcuni padri e madri consapevoli e competenti, che considerano l'autonomia dei figli un valore e sono orientati a promuovere il gioco libero all'aperto e la mobilità scolastica ciclopedonale. Costoro sono alleati indispensabili nell'opera di sensibilizzazione delle altre famiglie, che si avvarrà quindi anche di forme di comunicazione fra genitori.

Occorre quindi dare la possibilità alle famiglie di divenire protagoniste, consentendo loro di mettersi in gioco e di acquisire le informazioni utili a comprendere le criticità, di mettersi in discussione oppure invece di "fare resistenza", accettando comunque di dialogare con gli altri attori del progetto, di fornire contributi e di percepire il significato positivo della loro presenza.

Attraverso la collaborazione della scuola e delle famiglie si coinvolgeranno anche bambini e ragazzi, che essendo i beneficiari ultimi e principali del progetto debbono essere posti in condizione di apprendere e di fare esperienze, di mettere in gioco le loro competenze, la loro gioia di vivere, il loro desiderio di gioco, di socialità, di scoperta e d'avventura, divenendo protagonisti essi stessi, al pari dei loro genitori. Una strategia partecipativa coerente si fonda sull'esigenza di contattare e coinvolgere in tutte le fasi di svolgimento di un progetto le persone cui l'intervento è rivolto: dall'analisi delle criticità all'identificazione degli obiettivi, dall'implementazione del progetto al monitoraggio delle azioni e alla valutazione dei risultati. Al di là di ogni considerazione di carattere etico o culturale, è infatti dimostrato che il coinvolgimento e la responsabilizzazione dei beneficiari di un progetto assicura sempre i risultati migliori. In primo luogo perché li rende protagonisti del cambiamento, favorendo il loro impegno consapevole e poi perché ogni processo partecipato si configura anche come un'occasione di apprendimento in cui si veicolano informazioni e si rafforzano gli strumenti culturali e le motivazioni di chi è coinvolto.

Un'ultima osservazione: le persone che sperimentano direttamente un processo partecipato offrono più garanzie di mantenere nel tempo i comportamenti virtuosi acquisiti e c'è una buona probabilità che diverse di loro si trasformino in promotrici del cambiamento nei loro ambienti di vita, oltre l'orizzonte temporale dei progetti promossi.

Detto questo, bisogna pur dire che i Pedibus sono un ragionevole compromesso: di autonomia infatti ce n'è poca, ma intanto i bambini camminano e fanno esperienza e meno auto li accompagnano a scuola. Nel frattempo il comune può migliorare la sicurezza di alcune parti di città che lo richiedano, l'azienda sanitaria continua a promuovere la salute, la scuola si occupa di educare i bambini alla mobilità e alla sicurezza stradale, i genitori fanno fare ai figli esperienza in strada a piedi e in bicicletta.

**Valter Baruzzi**  
Direttore Scientifico Associazione Camina





## Mobilità casa-scuola e sviluppo del bambino: il tema dell'autonomia

Il tema dello sviluppo dell'autonomia nel bambino è strettamente legato al tema della mobilità: spostarsi da solo è infatti tra le prime libertà che un figlio richiede al genitore, già dall'età della scuola elementare. Ne parliamo con *Virna Degli Esposti*, psicologa e psicoterapeuta sistemica.

Lo sviluppo del bambino è un processo molto lungo: è una fase del ciclo vitale che inizia alla nascita e coincide con i primi 20 anni di vita ed oltre allo sviluppo fisico vero e proprio interessa l'ambito dello sviluppo della personalità.

La fase dello sviluppo più rilevante ai fini del tema della mobilità autonoma casa scuola è la fanciullezza. Questa fase corrisponde a grandi linee con il periodo della scuola elementare, dai 6 agli 11 anni, e rappresenta il momento in cui si sviluppa il pensiero logico concreto e il bambino inizia a considerare l'esistenza degli altri al di fuori del nucleo familiare.

Nell'età scolare ha luogo l'adattamento alle regole, che vengono interiorizzate, fatte proprie e non solo imposte, così come si ha la consapevolezza dell'uguaglianza davanti alla legge. Il nodo centrale che lega lo sviluppo ai temi della mobilità casa - scuola è lo sviluppo dell'autonomia del bambino: autonomia deriva dal greco, significa capacità di darsi delle norme. Autonomia definisce infatti l'aver regole nostre, agite senza che nessuno ce le debba ricordare. Regole di vita alle quali rispondiamo in qualunque momento e che sono necessarie per definirsi appunto "autonomi".

- *L'autonomia è innata o appresa?*  
Di certo ha entrambe le nature. L'essere

umano nasce in una situazione di enorme dipendenza, e quindi di non-autonomia, tuttavia con una grande capacità di autoregolarsi. Si pensi al neonato che è già in grado di farci capire quando deve dormire, svegliarsi, mangiare. C'è quindi una parte di autonomia innata, legata alla legge della sopravvivenza, che è una capacità che accomuna tutti. È una risorsa che anche il bimbo si porta dietro: il resto però, è da imparare e da esercitare.

- *Esiste un momento giusto per concedere l'autonomia ai figli?*

No, esistono forti differenze temporali fra i bambini nello sviluppo delle diverse competenze, e di questo bisogna tenere conto. È un processo di adattamento che varia in base alle capacità del bimbo. Il fatto di concedere autonomia dipende da una capacità speciale che sta nel rapporto genitore-figlio: è in questa relazione che il bambino comunica quando si sente pronto per una nuova conquista. Quando il bambino è pronto però è importantissimo che anche il genitore lo sia. L'autonomia infatti non è un processo unidirezionale: il bambino non diventa autonomo se l'adulto non lo consente.

- *Nella fanciullezza dunque un bimbo può dirsi abile ad un qualche tipo di mobilità autonoma? La sua percezione delle distanze e dei pericoli ed il suo sviluppo sensoriale sono sufficienti?*

È di certo un processo graduale. Il bimbo sviluppa delle capacità rispetto ad una mobilità autonoma a partire dalle sue conoscenze e percezioni ma, in questa fase della fanciullezza, deve coltivarle sempre con il controllo dell'adulto. Dev'essere un percorso di crescita con un traguardo

che gli permetterà poi, nella adolescenza di essere autonomo al 100%.

- *Quali possono essere le conseguenze di controllarlo anche quando il bambino non ne ha più bisogno?*

Il rischio principale è quello di allungare il periodo di dipendenza e dilazionare così la conquista dell'autonomia, limitando le risorse del bambino. Si rischia di dipingere il mondo come un posto minaccioso e questo non aiuta i ragazzi ad esplorarlo. È più utile invece tentare di guidarli a discernere ed a prendere consapevolezza con il mondo fuori da casa.

È importante concedere la libertà gradatamente, non da tutto a niente come accade per esempio tra le scuole elementari e le scuole medie: qui spesso si passa dall'accompagnare sempre il bimbo a scuola in macchina in quinta a lasciarlo, in prima media, completamente solo nei suoi spostamenti. È essenziale lavorare su piccole conquiste progressive dove lui possa sperimentarsi.

- *Nel rapporto insegnanti genitori capita a volte di trovarsi in conflitto sulla valutazione dell'autonomia del bambino. Le maestre spesso ritengono un bimbo pronto quando i genitori ancora non sono dell'idea di allentare il controllo. Come si può mediare?*

Innanzitutto l'auspicio è che nell'educazione scolastica, al di là del tema specifico, vi sia una relazione di fiducia tra docenti e genitori, che metta in chiaro che le due parti lavorano insieme per la crescita e lo sviluppo armonico e positivo del bimbo. In questo caso specifico può essere utile proporre ai genitori esperimenti a tempo determinato: periodi di prova, che

possono essere utili e rassicuranti sia per il genitore che per l'insegnante, e che danno la possibilità di stabilire momenti di verifica e di non forzarsi a scelte a "tempo indeterminato".

- *Cosa significa spostarsi autonomamente per un bimbo?*

Innanzitutto il bambino sperimenta il senso dell'avventura, del mettersi alla prova per affrontare un'esperienza. Muoversi da soli significa soddisfare la curiosità, e in un certo senso percepire la vita come un gioco, conoscendo il mondo e ad affrontandolo, non con paura ma con vitalità e consapevolezza. Si possono anche fare nuove amicizie, fare chiacchiere la mattina prima di entrare in classe, attivare la mente ed il corpo prima della lezione.

L'attività fisica al mattino può essere considerata come la seconda "colazione" del corpo e della mente: è un modo per entrare in classe più svegli di quel che saremmo andando in macchina, dove non abbiamo contatto con nulla, né con gli altri, né con la natura. Con il movimento del corpo anche la mente viene sollecitata a viaggiare, assorbendo immagini e particolari della realtà, seguendo uno schema spaziale e temporale nel quale gli eventi si sviluppano strettamente collegati tra loro. Incontrando la natura e la città possiamo attivare la nostra parte creativa, emotiva, che diversamente è più difficile far risvegliare.

Spostandosi a piedi o in bici il bambino inizia ad usare la strada, la esplora, se ne appropria ed essa può diventare così familiare per lui, assumere una funzione educativa.

Si favorisce una visione dell'ambiente positiva, concreta, creativa ed ecologica. E si ricomincia ad apprezzare le piccole cose: il sole sul viso, un soffio di vento, i colori degli alberi.

- *Che rapporto c'è tra mobilità autonoma e autostima?*

La relazione è strettissima perché nel momento in cui si concede ad un bimbo l'autonomia, anche in un percorso casa scuola, gli si dice "sei in grado di". Questo attribuisce valore al proprio sé e al proprio mondo interiore, dando stima e valore alla propria dimensione come persona.

- *Una cosa che si sente dire spesso parlando di questi temi è che una delle difficoltà maggiori del bimbo a camminare piuttosto che arrivare in auto a scuola è la percezione della noia, cioè una distanza breve verrebbe percepita come eterna perché il bimbo si annoia. C'è qualche riscontro?*

Non sono assolutamente d'accordo. Il bambino non si annoia ma si diverte molto perché innanzitutto si muove e poi ha la possibilità di conoscere il mondo, appagando la curiosità, sviluppando la percezione e l'emozione, le sfere della persona che poi utilizzerà anche a scuola. Un conto è fare, ad esempio, un tema dopo aver dormito in macchina nel tragitto fino a scuola; un conto è farlo dopo aver percorso un tratto a piedi, magari con degli amici, confrontandosi ed attivandosi piano piano. Nel secondo caso si è di certo più creativi e si hanno più cose da raccontare.

**Sara Branchini**  
Centro Antartide, Bologna



foto: Ivano Bolondi

## I progetti di nove città

Si presentano di seguito i progetti sviluppati nelle singole città sul tema della progettazione partecipata dei percorsi casa-scuola. Si tratta di progetti fortemente connessi con le caratteristiche locali dell'area delle scuole coinvolte; tuttavia tutti hanno in comune un approccio di lavoro che si è ripetuto, adattato alle singole realtà.

Innanzitutto le metodologie utilizzate sono state condivise, riprendendo le tecniche

classiche della partecipazione: con varie modulazioni e combinazioni i progetti hanno incluso incontri di approfondimento con docenti, studenti o genitori, incontri di formazione specifici per i ragazzi sul codice della strada e sugli stratagemmi tecnici per la messa in sicurezza di strade e piste ciclabili. In molti progetti l'attività è entrata a far parte del programma didattico interdisciplinare dando luogo ad approfondimenti che hanno interessato le

diverse materie.

In tutti i casi si è pensato alla somministrazione più o meno facilitata di questionari e relativa elaborazione dei dati come monitoraggio iniziale e spunto di riflessione, allo svolgimento di focus group per l'individuazione dei problemi e soluzioni condivise, di workshop. Incontri sul campo ed analisi in loco con varie strumentazioni (contachilometri, codice della strada, rilevatori di emissioni, metodi di rilievo topografici e cartografici) hanno prodotto mappe e documenti anche multimediali che hanno contribuito a dare l'idea delle criticità. Successivi confronti con i tecnici comunali

sono stati occasione di verifica e primo passo per la realizzazione delle proposte. Le classi poi hanno in qualche misura curato la comunicazione del lavoro svolto al pubblico ed al resto della scuola.

In secondo luogo ogni esperienza ha come risultato ottenuto progetti concreti di intervento che si stanno realizzando in questi mesi sotto forma di piani esecutivi curati dagli uffici tecnici del comune, che hanno recepito le indicazioni dei ragazzi, e anche nella forma di percorsi di Pedibus o Bicibus strutturati secondo le esigenze e i suggerimenti degli studenti.

### Comune di Bologna

#### La scuola sulla buona strada

**CEA o altro soggetto cooperante col comune:**

Centro Antartide / Università Verde di Bologna - Referente: Marco Pollastri: 051 260921 marco.pollastri@centroantartide.it

**Composizione del gruppo intersettoriale:**

Comune di Bologna:  
- Settore Mobilità  
- Settore Scuola  
- Settore Salute - Ufficio Città Sane  
- Settore Ambiente  
- Settore Lavori  
Quartiere Savena  
Polizia Municipale  
Centro Antartide

**Scuole coinvolte e studenti:**

Scuola primaria San Domenico Savio

#### • Descrizione del progetto

Il progetto dà continuità ad un'iniziativa avviata negli anni scorsi nella scuola primaria "San Domenico Savio".

La scuola si trova nel Quartiere Savena all'estrema periferia est della città nell'ex-Villaggio INA. Il contesto nelle immediate vicinanze della scuola è caratterizzato da strade relativamente strette e di uso prettamente locale. È presente un'arteria ad intenso traffico, via Dozza, su cui sono in corso i lavori per la realizzazione del nuovo sistema di trasporto pubblico CIVIS. L'area si presta particolarmente alla promozione di una mobilità pedonale e ciclabile nei percorsi casa-scuola, anche grazie al fatto che proprio di fronte all'edificio scolastico passa una pista ciclabile. L'incentivazione di sistemi di mobilità più sostenibile permetterebbe di decongestionare le strade limitrofe all'edificio scolastico negli orari di entrata ed uscita da scuola.

Il tessuto sociale ha permesso l'avvio di un percorso partecipato che vedrà anche il contributo di associazioni di anziani e altre strutture di volontariato. Rimane comunque la necessità di interventi di messa in sicurezza di alcune aree limitrofe sia per uso pedonale che per quello ciclabile. Tali interventi sono già stati inclusi nel progetto che il Settore Mobilità del Comune ha messo a punto grazie all'attività avviata negli anni scorsi che ha visto la somministrazione di un questionario agli studenti ed ai genitori oltre ad alcune attività didattiche.

Le azioni messe in campo hanno l'obiettivo di estendere il più possibile l'ambito

d'intervento, non coinvolgendo solamente gli aspetti legati alla mobilità e alla salute ma anche la riscoperta del territorio nell'ottica che la fruizione a piedi e in bicicletta consente una maggiore consapevolezza del proprio contesto di vita sia da un punto di vista sociale che ambientale. Partendo da quanto già realizzato negli anni scorsi si è fatto il punto sui cambiamenti nelle abitudini di spostamento dell'utenza scolastica e nel contesto urbano, definendo un progetto esecutivo per gli interventi strutturali predisposti dal Comune. Nella fase successiva, si prevede di avviare attività didattiche nelle classi finalizzate ad un approfondimento sui temi della mobilità sicura, della storia del territorio, degli ecosistemi cittadini, dell'inquinamento e della salute. La scuola ed il Centro Antartide stanno inoltre organizzando incontri rivolti ai genitori ed agli insegnanti sui temi della mobilità sostenibile casa-scuola (ed in particolare per la presentazione degli interventi infrastrutturali), dei vantaggi per la salute dei bambini e dei vantaggi per lo sviluppo psicologico dei bambini che si concluderanno con la progettazione dei percorsi del Pedibus e del Bicibus. Si vorrebbe dare vita ad un tavolo permanente per riunire in maniera continuativa tutti gli stakeholders del progetto. Un incontro specifico con gli insegnanti che ha visto la partecipazione di Valter Baruzzi dell'associazione Camina è stato dedicato alla definizione delle modalità di integrazione nel POF della scuola di queste tematiche e di questa esperienza anche per gli anni a venire.

A conclusione del percorso educativo si prevede la sperimentazione dei Pedibus e Bicibus prima della fine dell'anno scolastico. I ragazzi svilupperanno una conoscenza del territorio, dal punto di vista sociale e naturalistico, individuando gli interventi di messa in sicurezza e inquadrando in un contesto più ampio. L'integrazione delle attività didattiche curriculari con il progetto di mobilità sostenibile casa-scuola è diventata una specificità della scuola e delle insegnanti che dovrebbe metterle in condizione di proseguire autonomamente anche nei prossimi anni.

#### • Elementi di interesse

I percorsi sicuri sono sviluppati all'interno di un'esperienza di conoscenza del territorio, dal punto di vista sociale, ecosistemico e non solo stradale: questo permette di radicare il comportamento in maniera ancora più profonda, collegandolo alle diverse attività didattiche

L'esperienza svolta in precedenza è tornata utile nello sviluppo di questa nuova fase anche al fine di monitorare il cambiamento dei comportamenti dalla rilevazione precedente

#### • Contributo

- *L'integrazione con la didattica: il Pedibus nel Piano dell'Offerta Formativa*

Il tema dei percorsi sicuri casa scuola nel nostro istituto era già stato trattato, ed ai genitori e ai bimbi era stato somministrato un questionario che chiedeva con quale mezzo venivano a scuola e quale avrebbero desiderato usare. I genitori, tra le motivazioni come fretta, freddo, zaino pesante, la facilità con la quale hanno la necessità di raggiungere in tempo breve il lavoro, dicevano che purtroppo erano costretti a usare l'auto. I bambini esprimevano invece il desiderio di venire in bici o a piedi, proprio perché a scuola avevano visto e percorso la pista ciclabile in una zona abbastanza sicura. I bambini hanno fatto disegni e testi, nei quali è emersa questa necessità. Sono state messe anche rastrelliere a scuola e con fatica abbiamo sensibilizzato i genitori.

Quest'anno abbiamo stretto accordi col Centro Antartide per rilanciare questo percorso. L'iniziativa già negli anni precedenti aveva previsto la conoscenza dell'ambiente: ciascun bambino doveva fare una mappa, dire quali erano le strade che percorreva in auto per andare a scuola, o anche a piedi o in bici. In un secondo momento sono stati rilevati i negozi, i rumori, gli odori, la zona vivibile dell'area, facendo capire che non esistono solo centri

commerciali ma c'è anche una vita che si sviluppa sulle loro strade. La piazza vicino alla scuola è stata pedonalizzata. Sono stati installati dei rallentatori in prossimità di incroci pericolosi. Era stata chiesta la presenza di assistenti civici su pista ciclabile pedonale che purtroppo non ci sono stati resi disponibili. Con i bimbi è stato fatto anche uno studio botanico dedicato agli arbusti e alle piante presenti in zona. Quest'anno abbiamo ricominciato puntando molto sui più piccoli: dato che la zona è fruibile a piedi e i docenti si mettono in contatto fra di loro e coi genitori disponibili ad accompagnarci, abbiamo ridisegnato i percorsi disponibili puntando molto anche sull'orientamento, sulla cartografia. Ai genitori e agli insegnanti sono stati proposti incontri per far riflettere sulla sicurezza stradale, sulla psicologia del bambino, il processo di crescita e il rapporto ambiente/stili di vita e salute. Sono stati coinvolti anche nella progettazione di Pedibus e Bicibus.

Il progetto nel nostro istituto è inserito nel Piano dell'Offerta Formativa: un'occasione di sviluppo delle attività curriculari, non un extra che si aggiunge. E la scuola collaborando non si appesantisce, ma trova un metodo che consente di utilizzare le risorse in maniera diversa. Una progettualità che consente alla scuola di trattare il tema della mobilità e della sicurezza stradale mettendo in collegamento le tematiche curricolari.

#### Aurelia Romanini,

*insegnante della scuola San Domenico Savio di Bologna*





## Comune di Cesena

### Progetto "Percorsi sicuri casa-scuola"

**CEA o altro soggetto cooperante col comune:**

Anima Mundi

**Composizione del gruppo intersettoriale:**

Anima Mundi (CEAS)  
Comune di Cesena:  
- Servizio Ambiente, Settore Tutela dell'Ambiente e del Territorio  
- Servizio Sostenibilità ambientale  
- Settore Lavori Pubblici  
- Servizio Mobilità e Trasporti Settore Infrastrutture e Mobilità  
- Servizio Progettazione ed Esecuzione Lavori Settore Infrastrutture e Mobilità  
- Settore Formazione e Istruzione  
- Settore Pubblica Istruzione  
Polizia Municipale  
Centro per le Famiglie

**Scuole coinvolte e studenti:**

2° circolo didattico: scuole primarie Moretti, Alighieri, Pascoli  
Scuole Secondarie Viale della Resistenza e Villarco  
7° circolo didattico: scuola primaria Don Milani



#### • Descrizione del progetto

L'intervento dedicato ai percorsi sicuri casa-scuola ha riguardato il quartiere dell'Oltresavio, in particolare la zona della via Savio quale "stradale interzonale" sulla quale confluiscono i principali flussi di mobilità del quartiere da e per il plesso scolastico "Villarco" (che comprende la Scuola Primaria "Marino Moretti" con 204 iscritti e la Scuola Secondaria di 1° grado "Via Certaldo" con 230 iscritti). L'attività di progettazione partecipata ha inteso promuovere ed aumentare la mobilità ciclo-pedonale degli utenti delle scuole all'interno di un progetto di messa in sicurezza dell'intera sede stradale di Via Savio con realizzazione di una nuova pista ciclabile e attraversamenti ciclo-pedonali protetti nel tratto compreso tra via Romea e via Po (lunghezza intervento m. 1600). Questo intervento infrastrutturale è stato sospeso proprio per introdurre la progettazione partecipata; il progetto relativo al percorso sicuro casa-scuola è inserito in un'iniziativa più ampia di "moderazione del traffico, riduzione dei flussi veicolari e sicurezza della mobilità debole" su gran parte della cosiddetta "circonvallazione sud" in cui rientra via Savio. Il plesso scolastico "Villarco" è collocato a metà strada della stessa via Savio, in un punto in cui confluiscono varie strade locali. Nel quartiere esiste una grande sensibilità e un buon numero di "ciclisti" che da tempo chiedono soluzioni concrete ed interventi per promuovere la mobilità so-

stenibile. In particolare in questo luogo è necessario applicare questo tipo di metodologia, basata su una buona gestione di un processo partecipativo, educativo e di comunicazione, in quanto l'intero quartiere sarà interessato nei prossimi anni da un diffuso intervento di strutture per la mobilità ciclabile e pedonale per tutti i plessi scolastici, centri ricreativi, parchi, strutture sportive, ecc.

Il progetto ha visto incontri di approfondimento sull'educazione stradale in classe e successive osservazioni in strada, durante le quali i bambini hanno anche intervistato i passanti per rilevare le loro opinioni. Gli studenti hanno poi esposto il risultato delle ricerche in una assemblea a cui hanno partecipato genitori e docenti, oltre a rappresentanti del Comune e degli altri enti coinvolti.

Sono stati prodotti volantini e l'attività ha avuto la sua conclusione in una grande festa al parco, animata dalla Polizia Municipale, l'Associazione Controvento, Amici della Bici: in questa sede sono state raccolte altre idee e pareri.

#### • Elementi di interesse

- Ruolo molto attivo dei genitori che insieme all'associazione genitori della scuola ed il quartiere stanno organizzando i Pedi-

bus per valorizzare le attività svolte a scuola favorendone l'efficacia tramite la loro collaborazione, fornendo ai bambini esperienze concrete

- Il materiale realizzato dai bimbi durante le uscite è stato anche occasione per comunicare il progetto e far riflettere sui nostri comportamenti e sui pericoli della strada

#### • Contributo

- Mobilità sicura e famiglie

Il benessere, la salute dei cittadini, la possibilità di migliorare le condizioni ambientali, la viabilità della città, sono al centro delle discussioni e delle problematiche dell'amministrazione del Comune di Cesena, e molte delle comunicazioni del Comune ai cittadini insistono su questi temi. Questo ha sollecitato le famiglie ad acquisire un nuovo concetto di mobilità e alla consapevolezza della necessità di migliorare le condizioni ambientali sia dal punto di vista fisico che sociale. Il progetto Pedibus nella nostra città è stato recepito dalle famiglie in maniera molto positiva. Due sono gli aspetti fondamentali. Il primo è dato dal fatto che le famiglie si rendono conto che i ragazzi sono sempre sotto il loro controllo e hanno perso molto in autonomia di movimento e capacità di fare delle esperienze. In secondo luogo le famiglie desiderano vivere bene nella propria città e nel loro quartiere.

Queste esigenze sono emerse soprattutto nelle giornate sperimentali del Pedibus che hanno visto la partecipazione attiva dei genitori, che hanno vissuto l'esperienza insieme ai bambini, rilevando con loro i punti di criticità e dando dei suggerimenti.

Non solo. Questi momenti ci hanno dato anche la possibilità di rilevare che la salute dei bambini, la loro crescita, autonomia e benessere, non sono solo desideri dei loro genitori, ma è la città intera che ne sottolinea l'importanza e le promuove, a partire proprio dal Comune e dal Quartiere.

La disponibilità al cambiamento delle abitudini è emersa soprattutto perché le famiglie si rendono conto di quanto sia positivo andare a scuola a piedi o in bici, magari assieme ad altri. Dal punto di vista fisico si fa prevenzione sanitaria nei bimbi, perché il camminare fa bene alla salute e aiuta a prevenire sovrappeso ed obesità. Ci sono poi anche aspetti che hanno a che fare con la persona, come la riduzione dello stress, della solitudine e la possibilità di relazionarsi durante il tragitto con altri bambini, che insegna

ad interagire in maniera più positiva col prossimo. E infine ci sono anche gli aspetti sociali: durante questi percorsi i bimbi imparano non solo le regole stradali ma anche le regole della convivenza fra di loro, e questo è importante soprattutto oggi che affrontiamo così tanti problemi educativi all'interno della scuola.

Come si pongono le famiglie nei confronti della scuola e del Comune?

Una città sana, lavora per il proprio miglioramento, fatto attraverso un lavoro mirato e coordinato. Per questo nei confronti della scuola le famiglie si pongono con uno spirito di collaborazione: hanno promosso un comitato di genitori che collabora coi referenti delle varie scuole, docenti, dirigenti e altri uffici, dando anche un contributo pratico per ridurre al minimo gli intoppi burocratici, come per esempio l'uscita libera da scuola.

In secondo luogo si è collaborato per inserire questo progetto nel Piano di Offerta Formativa per dare la possibilità di essere sviluppato nelle attività didattiche, affinché i bimbi possano lavorare in modo diretto, parlare delle loro emozioni e riflessioni relative alle attività, come hanno fatto nei "quaderni delle esperienze". Quindi come Comitato Genitori ci siamo responsabilizzati per sensibilizzare altre mamme e papà riguardo al progetto, raccogliendo anche i volontari, e creando un gruppo di lavoro che si è coordinato con le varie associazioni di quartiere. Per quel che riguarda il Comune, le famiglie comprendono l'importanza del ruolo delle istituzioni all'interno del progetto, consapevoli che la progettualità vera e propria nasce negli enti pubblici, che hanno risorse e possibilità di avere una visione d'insieme. Quello che i genitori richiedono al Comune è che i progetti vengano realizzati e si giunga ad avere una sicurezza tangibile per i bimbi, mettendo in sicurezza le piste ciclabili, creando nuove piste e percorsi protetti, e che il Comune interagisca realmente con famiglie ed associazioni per trovare soluzioni condivise da tutti. Ci sono certo momenti conflittuali con le istituzioni, ma le strategie partecipative, che dovrebbero essere alla base dell'esercizio della cittadinanza democratica, non hanno come scopo l'essere tutti d'accordo in partenza ma l'affrontare insieme i nodi problematici, argomentando, mettendosi in gioco e trovando le soluzioni più opportune, più concrete e realizzabili, per quel momento e quella data realtà.

**Patrizia Canzanella**

Associazione Culturale Genitori Dante Alighieri di Cesena



foto: Comune di Cesena

**Comune di Ferrara**
**Progetto per la messa in sicurezza di due attraversamenti ciclo-pedonali localizzati nelle immediate vicinanze di tre plessi scolastici**
**CEA o altro soggetto cooperante col comune:**

 Centro Idea del Comune di Ferrara  
 Referente: Elisabetta Martinelli  
 0532.744674  
 e.martinelli@comune.fe.it

**Composizione del gruppo intersettoriale:**

 Centro IDEA (CEAS)  
 Comune di Ferrara:  
 - Servizio Ambiente  
 - Servizio Mobilità e Traffico  
 - Informagiovani - Servizio Giovani  
 Città Bambina  
 - Istituzione dei servizi educativi, scolastici e per le famiglie

**Scuole coinvolte e studenti:**

 Liceo Classico Ariosto  
 Scuola secondaria di primo grado M. Boiardo

**• Descrizione del progetto**

L'area dell'intervento si trova nella zona nord-ovest di Ferrara, il quartiere Arianuova, ricostruito negli anni '50, compreso tra il centro cittadino, la zona rinascimentale della città e le Mura monumentali di Ferrara. Il quartiere vede la presenza di molte unità abitative e di un polo scolastico costituito da scuole superiori, una scuola secondaria di primo grado, una scuola primaria, due scuole d'infanzia ed un nido. Sono presenti due strade di intenso traffico. Nel caso del Liceo Classico dividono la sede dalla sua succursale. Nell'ora di ingresso e uscita dalle scuole il traffico è intenso per via della presenza sia di mezzi privati dei genitori che accompagnano bimbi e ragazzi a scuola, sia di mezzi pubblici, vista la presenza nelle scuole superiori di ragazzi provenienti da tutta la provincia di Ferrara.

Un primo progetto ha coinvolto alcune scuole del polo scolastico per rilevare la percezione dei ragazzi relativa alla mobilità sicura ciclopedonale e al valore attribuito alla mobilità sostenibile. Nel maggio 2005, con il coordinamento del Centro Idea, il Liceo Classico Ariosto, il Liceo Scientifico Roiti e l'Istituto Tecnico Commerciale Monti hanno svolto un percorso di progettazione partecipata dal quale sono emerse proposte recepite successivamente dagli uffici tecnici del Servizio Mobilità del Comune.

Gli istituti coinvolti nel progetto in corso di realizzazione avevano già partecipato alla precedente esperienza.

Il progetto ha visto la somministrazione di questionari per coinvolgere nuovamente i ragazzi riguardo alla percezione di pericolosità di alcuni attraversamenti ciclopedonali e per stimolare la riflessione sulla mobilità sostenibile. È seguita l'elaborazione e la discussione dei dati emersi dalla ricerca, insieme ad un approfondimento sulle strategie di messa in sicurezza delle strade. L'esperienza è continuata quindi con un percorso di progettazione partecipata e di collaborazione con i tecnici del Comune, per l'individuazione di nuovi interventi. Il percorso oltre ad avere valenza progettuale e pratica, è stato utile per aiutare i ragazzi ad approfondire le tematiche in oggetto e a sviluppare cittadinanza attiva e responsabile.

**• Elementi di interesse**

- I focus group, che partivano dalla discus-

sione e progettazione in gruppi più piccoli e arrivavano a concordare soluzioni con un gruppo più grande sono stati una metodologia efficace, in grado di dare voce a tutti e di lasciare ciascuno con la sensazione di aver padroneggiato l'intero processo e portato il proprio contributo.

- La similarità delle soluzioni proposte dai ragazzi e quelle elaborate dai tecnici ha dato l'idea della concretezza della riflessione e valorizzato il lavoro degli studenti.

**• Contributo**

- L'utilizzo delle tecniche e dei metodi di partecipazione

A Ferrara si è lavorato facendo collaborare quattro servizi del Comune valorizzando tutte le competenze disponibili. All'inizio il lavoro è stato svolto con un liceo classico,

coinvolgendo una classe per ogni livello scolastico, e con una scuola media. Ora si prosegue con le scuole medie ed elementari: le fasce di età coinvolte vanno dunque dai 6 ai 19 anni.

Il metodo utilizzato, che è stato declinato via via per fasce d'età, può essere riassunto in alcune parole chiave:

**Trasparenza.**

Per poter lavorare bene è importante sapere di quali risorse economiche si dispone. Bisogna chiarire l'obiettivo, condividere le proposte, raccontare cosa esiste, cosa si può fare, cosa abbiamo realmente tra le mani.

Se abbiamo in mente di proporre interventi infrastrutturali bisogna chiarire con bambini e ragazzi (che sono i nostri cittadini di riferimento) quali sono gli strumenti e quali i mezzi che abbiamo a disposizione per arrivare a mettere in sicurezza le criticità emerse.

**Esperienza.**

Il rischio è quello di avere dei bambini e ragazzi che passano dall'essere accompagnati in macchina dai genitori, al muoversi col motorino, senza fasi intermedie. Questo è un punto che abbiamo provato a rilevare, con questionari e percorsi, cercando di capire il perché di questa scelta. Anche i ragazzi si sono resi conto che spesso manca la conoscenza e l'esperienza del territorio che vivono.

Da qui la proposta di uscire dalla classe e fare passeggiate di quartiere per capire le criticità: quali e dove. E unire le esperienze dei tragitti diversi, costruendo un'altra modalità di lavorare: gli incontri laboratoriali, portati avanti con varie attività di gruppo.

Due esempi di scuole: col liceo classico abbiamo formato dei gruppi misti, con studenti dalla prima alla quinta, per farli confrontare con le tematiche dei grandi e

dei piccoli e cambiare il proprio punto di vista capendo le esigenze altrui. Alle medie abbiamo lavorato di più sulla mobilità a piedi e in bici con una piccola proiezione sullo spostamento con gli scooter.

**Crisi:**

Individuare i punti di crisi di un percorso aiuta a capire anche quali possono essere le potenzialità di soluzione. Per esempio, l'assenza di attraversamenti pedonali per arrivare a scuola, che fa sì che il ragazzo non sia autorizzato ad andare solo e si senta ostacolato.

Si prendono allora le criticità e le si fanno diventare motore, stabilendo delle linee di intervento da portare avanti, con la progettazione partecipata, per arrivare ad azioni concrete. A Ferrara siamo già riusciti a realizzare due degli interventi infrastrutturali proposti con i laboratori tra bambini e ragazzi e si sta svolgendo una raccolta di dati della nuova percezione di sicurezza in quel percorso. In parallelo stiamo tentando di agire sul nuovo asse viario coi progetti di quest'anno, Pedibus e messa in sicurezza dei punti critici, che permettano ai genitori di dire "proviamo a mandare il ragazzo da solo".

Davvero queste esperienze promuovono l'educazione alla cittadinanza. La cittadinanza democratica in fondo richiede che ciascuno di noi abbia delle idee e degli argomenti, li sappia elaborare, esporre e abbia occasione di confrontarsi. È un'esperienza che aiuta bambini e ragazzi, spesso per la prima volta, a mettersi in gioco vivendo un'esperienza che produce risultati concreti, con un'attenzione al processo ma anche ai risultati.

**Giuseppe Santangelo**

architetto e collaboratore del Centro Idea, facilitatore del progetto Pedibus di Ferrara





## Comune di Forlì

### Percorsi ciclopedonali sicuri casa-scuola

#### CEA o altro soggetto cooperante col comune:

Anima Mundi  
Referente: Alessandra Gariup - 0547612520  
alessandra@animamundi.it

#### Composizione del gruppo intersettoriale:

Comune di Forlì:  
- Servizio Pianificazione e Programmazione del Territorio  
- Servizio Viabilità Area Lavori Pubblici  
- Servizio Diritto allo Studio  
Anima Mundi (CEAS)  
Fiab - Amici della Bicicletta di Forlì  
ASAPS - Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale

#### Scuole coinvolte e studenti:

7° circolo didattico (scuola Bersani)  
4° circolo didattico (scuole Fabbri, Peroni e Rivalta)  
1° circolo didattico (scuola Saffi)  
6° circolo didattico (scuola Tempesta)  
Scuola secondaria 1° grado "Via Ribolle" (scuola Zangheri)  
Comitati genitori

#### • Descrizione del progetto

Il progetto ha visto il coinvolgimento di scuole collocate in zone diverse, ma ugualmente interessate da problematiche di sicurezza e viabilità. Per la scuola primaria Bersani, quartiere di Coriano, si prevede un intervento per la realizzazione di un percorso ciclopedonale protetto di accesso su via Europa e via Lambertelli. Il progetto preliminare è già stato definito con la partecipazione del Comitato genitori della scuola e degli Amici della Bicicletta di Forlì. La scuola lavora da diversi anni sui temi dell'educazione stradale coinvolgendo attivamente studenti, insegnanti e genitori.

È stato fatto un aggiornamento dei problemi già individuati negli anni precedenti con una nuova indagine.

La positiva esperienza di dialogo con gli stakeholder ha stimolato l'Amministrazione comunale a coinvolgere con forme di partecipazione simili altre scuole, dove la progettualità in atto testimonia una particolare sensibilità verso i temi ambientali e dove, negli scorsi anni scolastici, sono state sperimentate attività "vado a scuola da solo".

Ne è un validissimo esempio la Direzione Didattica 4 Circolo con le Scuole Primarie Fabbri, Peroni e Rivalta, che ormai dal 2004 lavora ininterrottamente con il Comitato Genitori sulla tematica della sicurezza, portando a compimento moltissimi progetti didattici e attività, fra cui il Pedibus.

È stato svolto un lavoro enorme che ha visto la partecipazione della Dirigente, degli insegnanti, dei genitori e degli alunni portando alla progettazione di diverse linee di Pedibus che sono entrate in servizio durante questo anno scolastico. Sono stati formati "conducenti" e "controllori dei Pedibus" in coordinamento con le varie agenzie, enti e persone fisiche chiamate ad attivarsi nella gestione del servizio (ATR, Vigili Urbani, ...).

Il lavoro svolto è servito all'Amministrazione comunale per recepire indicazioni dalle famiglie, dagli insegnanti e dagli alunni per i prossimi interventi viari nelle zone interessate.

I futuri interventi comunali in programma

prevedono la realizzazione di percorsi ciclopedonali protetti per le scuole primarie Saffi e Tempesta e per la Scuola Secondaria di primo grado Zangheri.

Ciascuna scuola ha inserito il progetto nelle attività scolastiche come programma di educazione ambientale e stradale ed ha partecipato con numerose classi ad incontri con esperti esterni teorici e pratici al fine di stimolare l'attenzione degli alunni, soprattutto i più piccoli, per queste tematiche. L'obiettivo è quello di riuscire a costituire gruppi Pedibus/Bicibus anche in queste scuole facendo così crescere l'autonomia dei bambini e dei ragazzi.

#### • Elementi di interesse

- La presenza di progetti con storie consolidate ha permesso di orientare le nuove attività e di renderle più efficaci  
- Singolarità del progetto Pedibus, realizzato in alcuni casi senza accompagnatori fissi: i bimbi si muovono in autonomia, vigilati da genitori e volontari che si trovano lungo il percorso.

#### • Contributo

- *Autonomia, responsabilità e mobilità scolastica dei bambini*

Il tema della mobilità sicura casa-scuola riguarda la responsabilità, una responsabilità che deve essere condivisa, che nasce dall'apprendimento delle regole della convivenza civile e si sviluppa tra attività trasversali alla pratica didattica, dentro alle quali sta anche il discorso della sicurezza in generale e della sicurezza stradale nello specifico.

La scuola è stata sollecitata a rimettere al centro la persona, il senso civico, la responsabilità collettiva ed individuale. La scuola primaria in cui ha sede di direzione del Circolo Didattico che dirigo è molto grande, è frequentata da più di 560 alunni, e quindi sono tanti i genitori che accompagnano e ritirano i bimbi da scuola in pochi minuti al mattino e al pomeriggio.

La congestione attorno ai due ingressi è massima, sebbene si trovino in zona a 30 km/h con dossi, velocità però spesso non rispettata. Si tratta cioè di una zona protetta ma in cui la responsabilità individuale non viene agita, con conseguente insorgere di problemi.

Abbiamo deciso dunque di avviare i percorsi sicuri casa scuola a piedi, in maniera leggermente diversa dal Pedibus, in una modalità più libera, meno a fila indiana, forse più evoluta: la fortuna di questa scuola è il suo posizionamento in un quartiere protetto in una zona delicata di periferia, vicino alla zona industriale che è circondata da assi viari molto trafficati.

I percorsi sicuri si svolgono perciò nelle strade che sono dentro al catino "sicuro" circondato dagli assi viari. Abbiamo dei punti di raccolta e lascito dei bambini: da qui loro vengono a scuola a piedi da soli, senza la guida dell'adulto perché lungo i percorsi sono posizionati anche i genitori e gli anziani del quartiere che vigilano in prossimità degli attraversamenti.

Facciamo anche di più: io come dirigente lascio andare i bimbi di quarta e di quinta a casa a piedi da soli, nell'ambito di questo "catino".

Il parere dell'Avvocatura dello Stato rispetto alla mobilità in autonomia degli alunni è stato elaborato proprio su richiesta di un dirigente scolastico di Forlì che aveva la scuola ubicata sul viale della stazione, zona notoria per il traffico ses-

suale maschile all'interno della quale dunque non era auspicabile lasciare da soli bimbi piccoli. Il dirigente pose il problema all'Avvocatura dello Stato che rispose dichiarando che non è possibile fare uscire uno studente da scuola se non accompagnato da un genitore o da un suo delegato. Da quest'episodio è partito l'irrigidimento che da dieci anni caratterizza le norme sul tema. La stessa avvocatura è stata più volte sollecitata da dirigenti scolastici della nostra città in questi ultimi anni perché trovasse la modalità per riaprire queste maglie così rigide.

Questo perché a Forlì sei circoli didattici su nove sono impegnati sui temi dei percorsi sicuri casa scuola, e quindi questa domanda di maggiore libertà nasce da un percorso consolidato, che ha alle spalle un lavoro serio di formazione degli alunni. Prima abbiamo lavorato sulla mobilità a piedi, dando ai bambini il patentino del "buon pedone"; in questo caso un genitore della scuola, presidente Fiab Forlì, ci ha affiancato nel percorso.

Con i più grandi si è lavorato anche alla patente del "buon ciclista": quest'anno prevediamo anche di insegnare ai ragazzi la manutenzione della bicicletta. È una richiesta che arriva anche nell'ambito del consolidato coinvolgimento delle famiglie, e degli insegnanti che a fatica hanno accettato di condividere questa responsabilità.

Con queste esperienze all'attivo e coordinandoci con l'Avvocatura dello Stato abbiamo elaborato un formulario che possa permettere al bambino di uscire da solo: non è una liberatoria ma è un modulo che prevede una serie di osservazioni e valutazioni congiunte da parte della famiglia, degli insegnanti, del dirigente scolastico che si incontra con il singolo genitore.

È una valutazione sinergica del senso di responsabilità del ragazzino, della sua attitudine al rispetto alle regole, del suo sapersi atteggiare in mezzo agli altri.

A volte si dice anche no, nei casi in cui il ragazzino o ragazzina siano poco adatti.

È dunque il nostro un percorso profondo e ricco, in cui la responsabilità è davvero condivisa tra scuola, genitori e collettività.

*Barbara Casadei dirigente scolastico della direzione didattica 7 di Forlì*

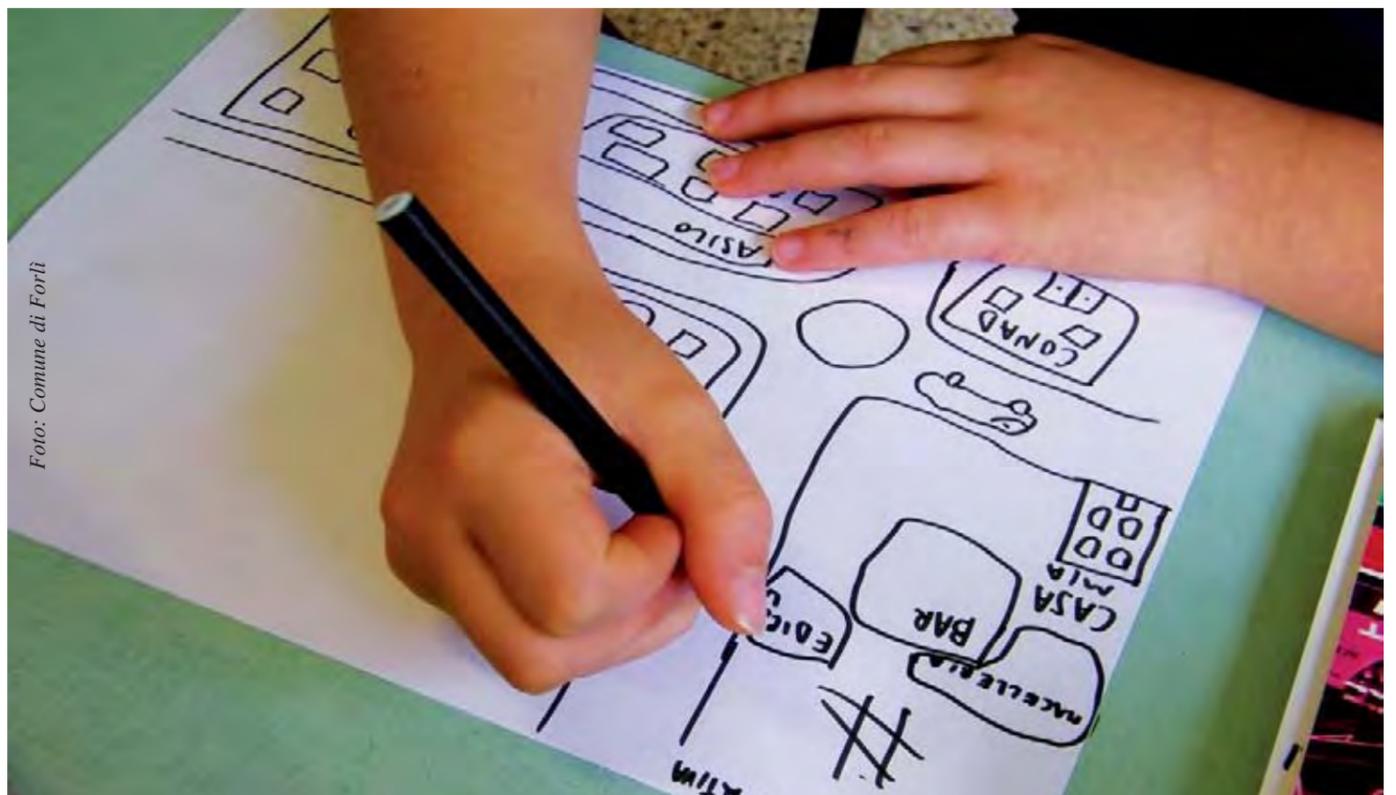


Foto: Comune di Forlì

## Comune di Modena

### Riqualificazione dell'area antistante il plesso scolastico M.L.King a Portile completamento dei percorsi pedonali di collegamento

**CEA o altro soggetto cooperante col comune:**

Ufficio Agenda 21 Comune di Modena e CEASS L'Olmo- Ana Maria Solis  
0592034338 asolis@comune.modena.it

**Composizione del gruppo intersettoriale:**

Comune di Modena:  
- Settore Pianificazione Territoriale, Trasporti e Mobilità  
- Servizio Progettazione Reti e Gestione Traffico:  
- Servizio Procedure e atti amministrativi urbanistica:  
- Ufficio Agenda 21 e CEASS L'OLMO  
- Settore Decentramento  
- Settore Istruzione-MEMO  
- Settore Politiche delle Sicurezze e Città Sane Circostrizione n.3

**Scuole coinvolte e studenti:**

Scuola Primaria Martin L. King

#### • Descrizione del progetto

Il progetto prevede la riqualificazione dell'area antistante il plesso scolastico M. L. King in via San Martino di Mugnano, nella frazione di Portile. L'intervento si prefigge di migliorare situazioni che provocano disagio negli utenti, in particolare nelle categorie deboli. Il progetto ha l'obiettivo di riqualificare gli spazi antistanti la scuola, migliorare i percorsi pedonali, le aree verdi e quelle di sosta per agevolare la sostenibilità degli spostamenti nei percorsi casa-scuola, promuovere nei cittadini l'acquisizione di una forte consapevolezza critica nell'uso del territorio e suscitare una maggiore partecipazione e condivisione della scuola nella progettualità della città. Con i ragazzi si è innanzitutto

redatta una mappa delle criticità del territorio. Il Comune di Modena ha organizzato per docenti e genitori attività di formazione alla mobilità sostenibile come problematica complessa che coinvolge aspetti di urbanistica, autonomia soggettiva e socialità che incidono sulla vita delle persone e della città.

La scuola poi ha costituito un gruppo di coordinamento composto da insegnanti e genitori per inserire pienamente il progetto nelle attività di educazione ambientale e stradale. Il gruppo di coordinamento scolastico lavorerà in stretto contatto con i tecnici della Pubblica Amministrazione. Le classi hanno rilevato i percorsi dei bambini ed individuato i problemi con la collaborazione dei tecnici comunali. In base all'analisi dei percorsi sono stati definiti i punti di incontro, le fermate e il percorso

del Pedibus. Il gruppo di coordinamento ha proposto all'Amministrazione interventi finalizzati a far crescere la sicurezza stradale e l'educazione alla mobilità sostenibile. A conclusione delle attività si prevede di organizzare un seminario per comunicare i risultati dell'esperienza svolta.

#### • Elementi di interesse

- La comunicazione dell'esperienza tramite seminario finale è un valido strumento al fine del coinvolgimento degli altri cittadini.
- L'applicazione degli strumenti partecipativi nell'ambito di una comunità locale così ridotta ha permesso un coinvolgimento corale della realtà interessata dalle tematiche della viabilità.

#### • Contributo

*- Il ruolo dei CEAS nella prospettiva del lavoro intersettoriale*

Il Centro di Educazione Ambientale e allo Sviluppo Sostenibile l'Olmo è stato promosso dal Comune di Modena e nasce dal processo partecipativo dell'Agenda 21. Da qui deriva una sorta di "matrice genetica" che spiega la nostra attenzione a questi temi. In questo campo il Centro supporta anche l'azione del Comune. Ci troviamo pertanto ad interagire con diverse strutture e servizi e partecipiamo a gruppi di lavoro promossi dalla regione in tema di ambiente e salute. È proprio a partire da questa esperienza che il progetto relativo ai percorsi casa-scuola è diventato occasione per costituire un gruppo intersettoriale riconosciuto istituzionalmente. Ora come CEASS abbiamo le "carte in regola" e siamo legittimati a chiedere ai colleghi degli altri servizi collaborazione nell'attuazione di attività di Educazione alla Sostenibilità. Ciò valorizza il ruolo del CEASS dentro l'istituzione e la sua possibilità di mettere a disposizione risorse, metodologie, relazioni, modalità di lavoro



foto: L. Bolondi

innovative.

I CEAS lavorano in modo olistico, per questo possono creare una intelligenza sistemica all'interno dell'organizzazione e sviluppare relazioni tra settori diversi. Anche in tema di partecipazione il ruolo dei centri di educazione alla sostenibilità può essere chiave. La pubblica amministrazione è chiamata a lavorare in modo partecipativo e la cittadinanza è sollecitata a partecipare a questi progetti. C'è spesso però un gap fra l'ente e i cittadini, perché spesso manca da entrambe le parti una cultura della partecipazione. Da qui il ruolo del CEASS per formare i cittadini alla partecipazione e per indirizzare l'amministrazione. Si porta così nei Comuni e nella Regione la consapevolezza dell'importanza del lavoro collaborativo, che non è né semplice né scontato, assieme al know how necessario per gestire la conflittualità e imparare a lavorare con fattori imprevedibili.

#### Anna Maria Solis

responsabile dell'ufficio Agenda 21 del Comune di Modena e responsabile del Centro di Educazione ambientale e allo sviluppo sostenibile L'Olmo.



foto: Comune di Modena



## Comune di Piacenza

### CARONTE - Da casa a scuola in sicurezza

#### CEA o altro soggetto cooperante col comune:

CEA-Infoambiente  
Olga Hainess, 0523-492171  
infoambiente@comune.piacenza.it

#### Composizione del gruppo intersettoriale:

CEA Infoambiente  
Comune di Piacenza  
- Servizio Ambiente e Mobilità  
- Gabinetto del Sindaco, Ufficio Partecipazione e Sicurezza  
- Servizio alla Formazione  
- Servizio Infrastrutture e Manutenzione  
Polizia Municipale

#### Scuole coinvolte e studenti:

Scuola Media Inferiore "Italo Calvino"  
Scuola Media Inferiore "Anna Frank"

#### • Descrizione del progetto

Il progetto Caronte coinvolge due scuole medie inferiori delle quali una, la Italo Calvino, è inserita in una zona periferica della città, ad una distanza di 1-1,5 km da un quartiere residenziale costruito negli anni '70, oltre i limiti del territorio urbano. Dal quartiere Besurica proviene la maggior parte dei ragazzi che frequentano la scuola media Italo Calvino di via Boscarelli.

La seconda scuola, Anna Frank, situata in via Manzoni, è inserita nel tessuto del quartiere Farnesiana, costruito negli anni '60, da dove provengono i ragazzi che in prevalenza frequentano questa scuola.

Il buon collegamento degli istituti con il proprio quartiere diventerebbe molto importante per gli spostamenti casa-scuola dei ragazzi e delle ragazze.

Peralto, i nuovi percorsi ciclabili sicuri con l'organizzazione e razionalizzazione fra i vari tratti già esistenti servirebbero indubbiamente anche agli stessi abitanti come collegamenti tra il quartiere residenziale e il centro città, cosa che potenzialmente eviterebbe la congestione di diverse arterie stradali cittadine.

Tra la scuola media Anna Frank e il quartiere Farnesiana esiste già un pista ciclopedonale, ma questa, soprattutto nell'ultima parte verso la scuola media, non è percorribile in totale sicurezza. Ben separata e protetta dal traffico delle strade principali, anche tra la scuola media Italo Calvino e il quartiere Besurica esiste già una pista ciclabile. Tale percorso, in un tratto, pro-

segue in direzione del centro storico senza alcuna deviazione che consenta di arrivare direttamente alla scuola.

In un primo momento la scuola Anna Frank è stata teatro di incontri di informazione ed approfondimento rivolti ad alunni, genitori e studenti, seguiti dalla distribuzione di questionari. In seguito le attività in classe hanno divulgato tra gli alunni i principi della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale attorno alle scuole.

Si è valutato anche il grado di conoscenza del codice della strada, in particolare riguardo all'uso sicuro della bicicletta nel traffico cittadino, facendo osservare il traffico veicolare attorno alla scuola, ed esaminando le difficoltà incontrate nel muoversi in bici.

Si è poi passati alla progettazione partecipata e all'individuazione di soluzioni condivise in relazione agli itinerari per arrivare a scuola in bicicletta.

Questionari sono stati distribuiti e poi raccolti anche nella scuola Italo Calvino, con il coinvolgimento diretto e la sentita adesione anche dei genitori.

A conclusione, si è svolta una comunicazione dell'intervento volta a promuovere l'uso della bici come mezzo di trasporto sostenibile, facendola conoscere e studiare. Si prevede anche una fase di verifica degli interventi, tecnici e non solo, con i ragazzi coinvolti.

#### • Elementi di interesse

- Il questionario distribuito ai ragazzi ed

ai genitori ha permesso di valutare con precisione il livello della percezione dei problemi e dei bisogni.

- Il lavoro svolto esclusivamente sulle scuole medie ha permesso di lavorare sull'uso della bicicletta in particolare: interessante l'attività di promozione e comunicazione verso l'esterno sulla bici come mezzo di trasporto piacevole e sostenibile.

#### • Contributo

- *Il rapporto tra mobilità scolastica e qualità ambientale*

Piacenza è una città di medie dimensioni, con circa centomila abitanti, una città dove la mobilità in generale, come in tutte le città di pianura, è affidata principalmente al mezzo motorizzato privato. Da tempo l'amministrazione comunale ha ben presente che la qualità dell'ambiente urbano è fortemente influenzata dai mezzi che vengono utilizzati per spostarsi: ci sono aspetti della mobilità che interagiscono con la fisica e la chimica dell'aria, con i livelli acustici, con le emissioni climateranti.

Ci sono anche aspetti legati all'occupazione impropria degli spazi: una città congestionata, in una parola, è poco vivibile.

Nell'ambito della mobilità urbana, la mobilità scolastica rappresenta una percentuale alta e di difficile governabilità. Per i ragazzi delle medie e i bambini delle elementari questa è determinata sostanzialmente dalla mobilità dei genitori che li portano a scuola in macchina. In città, comparando i dati 2000 e 2010, l'uso della bici e dei piedi è diminuito mentre è aumentato l'uso dell'auto. Ciononostante i ragazzi e genitori percepiscono chiaramente i problemi di carattere ambientale causati dall'uso della macchina.

Siamo di fronte cioè ad una sorta di schizofrenia: da un lato l'uso della vettura privata genera dei problemi dei quali ci si rende conto; dall'altra questa comodità è irrinunciabile. Molti genitori, descrivendo il loro percorso, raccontano che escono da casa con i figli in macchina, vanno a scuola e poi a lavorare: si muovono, al minimo, fra tre punti diversi, e questo significa inevitabilmente servirsi della macchina. Così si genera la congestione del traffico in orari di punta e, più in generale, un aumento dei chilometri percorsi e quindi un intensificarsi dell'uso dell'auto.

La soluzione non può che essere quella di permettere ai ragazzi di muoversi da soli, e questa è una via che l'amministrazione comunale sta percorrendo da tempo con gli accessi sicuri alle scuole e i Pedibus,

che a Piacenza sono molti diffusi. Nelle scuole medie si punta alla mobilità ciclabile, che da casa a scuola è teoricamente praticabile. Ci si scontra però con una serie di problemi di carattere infrastrutturale: le città sono costruite e strutturate per l'auto più che per pedoni e bici.

Di certo, spostare le modalità di mobilità dall'auto del genitore all'uso della bici o all'andare a scuola a piedi o con trasporto pubblico scolastico comporta una serie di vantaggi generali e ed anche locali relativi all'area dove è ubicata la scuola. Una delle scuole in cui è stato realizzato il progetto è in una zona con moderazione della velocità a 30 km/h: la riduzione della velocità nell'area ha comportato un miglioramento della qualità ambientale della zona, una diminuzione degli inquinanti atmosferici e dei livelli acustici e soprattutto un aumento del grado di sicurezza della mobilità dei ragazzi.

Con la progettazione partecipata si sviluppa un'esperienza di contatto coi ragazzi, che rilevano i problemi e sono in grado di progettare soluzioni tecnicamente appropriate.

I ragazzi che abbiamo incontrato ci hanno dato consigli utili e soluzioni vere. Le attività, tra le altre cose, hanno avuto il pregio di accelerare interventi già programmati.

I progetti saranno realizzati presto. È senz'altro un risultato eccezionale il fatto che questo lavoro abbia influenzato seriamente il Comune nel mantenere una strada chiusa alle auto ed aperta solo a ciclisti e pedoni. Si è inoltre messa in moto la realizzazione, nelle vicinanze di un altro plesso scolastico, di un intervento di moderazione della velocità di cui si parlava da anni e mai realizzato.

È fondamentale che queste esperienze continuino. Spesso la sensibilità non si traduce in comportamenti diversi: la progettualità tende ad incunarsi in questa contraddizione. È qui che si cercano nuove metodologie per affrontare problemi complessi. Sulla mobilità scolastica è più facile intervenire che in ambiti più complessi, come ad esempio la mobilità veicolare di altro tipo o quella delle merci. Pur fra tante difficoltà, l'esperienza è stata positiva ed ha permesso alle persone che lavorano nel campo della progettazione della viabilità di sperimentare progetti partecipati e alla programmazione e alla progettazione della viabilità di entrare nel metodo della progettazione partecipata.

#### Daniela Rossi

Responsabile del servizio Ambiente del Comune di Piacenza







alunni, e da una Scuola dell'Infanzia Statale. È posizionata lungo una laterale della strada principale della frazione e risulta decentrata rispetto alla maggior parte dell'area residenziale.

La frazione si concentra infatti attorno ad un asse viario centrale che collega la SS9 con via Anna Frank e che è caratterizzata da un traffico di attraversamento intenso e da velocità elevate, nonostante la sezione stradale ridotta. La strada costituisce perciò un percorso particolarmente critico, pericoloso per gli utenti deboli.

Le strade secondarie che si dipartono dalla via principale sono invece tracciati rurali storici, con sezioni molto ridotte e traffico esclusivamente residenziale. La ristrettezza delle sezioni stradali costituisce una criticità per l'utilizzo da parte di ciclisti e pedoni. Dato il contesto territoriale il bacino d'utenza è molto ampio e coinvolge anche frazioni limitrofe.

Le caratteristiche sono state analizzate dai bambini e dai genitori, anche tramite la somministrazione di questionari. È stato costruito un plastico tridimensionale con gli elementi significativi dei percorsi e le loro criticità. A partire dal plastico sono state tracciate mappe e proposte operative che gli studenti hanno presentato ai tecnici del Comune ed ai genitori durante la festa della scuola.

• **Elementi di interesse**

- La metodologia viene qui applicata a un contesto extraurbano, che nonostante l'ampio bacino di affluenza della scuola tenta di favorire modalità di spostamenti sostenibili e salutarie.

- Per raccontare il progetto è stato scelto lo strumento del video, per un'efficacia più diretta anche in termini di comunicazione del paesaggio rispetto alla pubblicazione scritta.

• **Contributo**

- *La valenza strategica della mobilità scolastica*

Il Comune di Reggio Emilia ha una grande tradizione in tema di mobilità e scuola: progetti di Pedibus e Bicibus hanno coinvolto quasi 600 bambini su una popolazione scolastica della scuola primaria di circa 8.000 alunni. Nel tempo però ci siamo

• **Descrizione del progetto**

L'ambito territoriale di intervento, la frazione Gavasseto, è un'area rurale di pianura, localizzata nella parte sud est del Comune di Reggio Emilia. Il territorio è caratterizzato dalla dispersione insediativa propria della pianura emiliana, sia di tipo storico (edifici colonici legati all'appoderamento diffuso), che recente (nuovi insediamenti residenziali singoli o plurifamiliari).

La struttura scolastica che serve la frazione e il suo circondario è costituita dalla scuola primaria "4 Novembre" frequentata da 116

## Comune di Reggio Emilia

### Girogavasseto

**CEA o altro soggetto cooperante col comune:**

Servizio Politiche Ambientali  
Centro Educazione Alla Sostenibilità  
Referente: Iolanda Bolondi, 0522-456566  
iolanda.bolondi@municipio.re.it

**Composizione del gruppo intersettoriale:**

Comune di Reggio Emilia  
- Servizio Politiche per la Mobilità  
- Servizio Politiche Ambientali  
- Servizi di Ingegneria

**Scuole coinvolte e studenti:**

Scuola Primaria "4 novembre" di Gavasseto

accorti che il progetto non poteva risolversi in un rapporto fra la scuola e il Comune. Il tema della mobilità scolastica coinvolge la città intera: le scuole sono enormi generatori di traffico, lo si vede soprattutto nella stagione invernale e nelle ore di entrata ed uscita dei ragazzi, la città quasi si paralizza. Il servizio mobilità ha pertanto trovato una soluzione: mettere in rete chi si occupa di mobilità in città. Ha dato vita a un "Manifesto per una mobilità sicura sostenibile autonoma nei percorsi casa scuola". Esistevano già tante esperienze, come il Pedibus ma non solo, c'erano tante persone che si occupavano del tema, ed è stato chiesto a queste di sottoscrivere, a partire da alcune premesse condivise, una serie di azioni concrete per migliorare. L'attenzione alla salute era una delle premesse principali, assieme alla necessità di sviluppare mobilità sostenibile, alla crescita culturale e alla presa di coscienza da parte dei bambini della loro autonomia, la capacità di essere partecipi e di diventare grandi, di prendere in mano un pezzo della loro vita fosse anche solo sul percorso casa scuola.

Il Manifesto è stato sottoscritto da tutte le 15 direzioni didattiche di Reggio Emilia, da tutte le circoscrizioni e dall'Agenzia per la mobilità, dai vari settori del Comune (mobilità, tecnici, eccetera), dall'Arpa, dalle Aziende sanitarie e dall'associazione "Tutti in bici" della Fiab. Sono state sviluppate varie azioni, alcune anche molto innovative. Abbiamo chiesto ad ogni scuola di nominare un "mobility manager scolastico", cioè un referente per tutto ciò che riguarda la mobilità per la scuola. Questo ha dato vita a una rete di mobility manager scolastici con i quali ci incontriamo, mettendo a punto anno per anno una serie di interventi anche strutturali: valutiamo le richieste della scuola e, in base alle priorità e alle risorse disponibili, riusciamo a dare risposte concrete ai bisogni. Un'altra azione che sta dando ottimi frutti è il rapporto con la Federazione Italiana Medici e Pediatri: lo stile di vita che si acquisisce nella fascia 0-11 anni, che è quella in cui si inserisce la scuola primaria accompagna tutta la vita. Questo è stato spiegato dai medici in tutte le scuole. La collaborazione coi pediatri è continuativa e c'è un rapporto molto quotidiano coi pediatri per favorire questo tipo di comunicazioni a insegnanti e genitori.

Questa esperienza che molte scuole stanno sviluppando nel nostro intento non resterà frammentaria ma andrà a comporre un progetto condiviso: stiamo creando coi maestri un pacchetto didattico sulla mobilità sostenibile, e cioè, una serie di progetti già pronti da sperimentare nella propria scuola senza dover ripartire sempre da capo. Sono progetti standard che possono venire declinati a seconda della scuola o dell'età dei bambini. Si può così attingere a qualcosa di già pianificato e sperimentato. Il progetto sta portando un contributo importante alla vita della frazione, infatti si è intervenuti con una variante al piano di moderazione del traffico - già finanziato dal Comune di Reggio Emilia - e il progetto Percorsi Sicuri Casa Scuola è andato ad arricchire questa progettazione, che era stata principalmente comunale, con il contributo della scuola in primis e poi di tutta la popolazione.

**Laura Degl'Incerti Tocci**

Servizio Politiche per la Mobilità del Comune di Reggio Emilia



**Comune di Rimini****Una città per tutti, progettazione e messa in sicurezza di un percorso ciclopedonale Casa-Scuola presso il Centro Studi Colonnella****CEA o altro soggetto cooperante col comune:**Associazione Pedalando e Camminando.  
Referente: Gianfranco Rossi  
3397141913**Composizione del gruppo intersettoriale:**Comune di Rimini:  
- Direzione Infrastrutture Mobilità ed Ambiente  
- Ufficio Mobilità  
Polizia Municipale  
Associazione Pedalando Camminando**Scuole coinvolte e studenti:**Liceo scientifico Einstein di Rimini  
Istituto Tecnico per Geometri O. Belluzzi di Rimini.**• Descrizione del progetto**

Il progetto "Una città per tutti" aveva l'obiettivo di coinvolgere i giovani degli Istituti superiori del Centro studi della Colonnella, per individuare le situazioni più critiche della rete di mobilità tra la scuola e la città, per far emergere le loro proposte e dare loro la possibilità di esprimerle nel percorso di progettazione partecipata.

Sono state individuate proposte per superare le situazioni critiche dovute:

a) al conflitto fra traffico veicolare e pedonale presente nel principale polo scolastico riminese;

b) alla mancanza di qualità degli spazi urbani: strade prive di marciapiedi e alberi, separazione rigida dello spazio scuola dallo spazio strada, eccessiva invadenza delle auto sulle strade e nei cortili delle scuole, scarso rispetto della regolamentazione dell'uso dello spazio pubblico.

Sono state elaborate alcune proposte d'intervento. Nell'ambito del progetto sono stati promossi momenti di confronto con tecnici e rappresentanti delle istituzioni locali, favorendo l'interazione con gli studenti in un'ottica di cittadinanza attiva e di partecipazione alla vita della comunità locale. Le caratteristiche della mobilità della zona sono state descritte ai ragazzi attraverso cartografie e dati che evidenziano la tipologia degli spostamenti: quanto tempo impiegano studenti e lavoratori per arrivare nel Centro Studi, mezzi di trasporto utilizzati, parcheggi, ecc.

I ragazzi sono stati infine accompagnati, assieme ad una persona che si sposta su carrozzina, lungo un itinerario ed invitati a rilevare (con disegni, relazioni, foto, brevi film) le situazioni problematiche: marciapiedi mancanti, interrotti, occupati in modo improprio, caos all'entrata e all'uscita dalle scuole, presenza di barriere architettoniche. Dopo aver elaborato e somministrato un questionario finalizzato a conoscere la disponibilità dei ragazzi a cambiare modalità di trasporto, a quali condizioni e per raggiungere quali obiettivi, sono state individuate delle priorità d'intervento condivise e sviluppate dai ragazzi in piccoli gruppi.

Dopo un confronto con gli Amministratori del Quartiere, del Comune e della Provincia, sono state formulate proposte di intervento concrete, azioni e migliorie infrastrutturali. Tra le ricadute del processo partecipato è stato rilevato un aumento

dell'attenzione e un maggiore rispetto delle regole all'interno dell'area scolastica.

**• Elementi di interesse**

- Il lavoro nell'area scolastica ha permesso la creazione di un rapporto diverso con le regole da parte dei ragazzi, ed ha portato a riscoprire e comunicare il valore e la funzione degli spazi come la zona antistante alla scuola, i parcheggi, le aree di aggregazione spesso colonizzate dalle auto - La riflessione sulla disponibilità a cambiare i propri comportamenti ha allargato la riflessione dagli accorgimenti tecnico-urbanistici alla necessità di ridurre la circolazione con auto e motorini.

**• Contributo**

- *Mobilità scolastica e riqualificazione urbana*

Il progetto riminese è nato prima che in Comune da un gruppo di oltre 10 associazioni che si occupano di mobilità sostenibile, accessibilità, tematiche ambientali:

queste associazioni hanno proposto il coinvolgimento dei ragazzi delle scuole superiori (15-19 anni) in un laboratorio di partecipazione, coinvolgendo anche le famiglie ed i cittadini.

Con i ragazzi si è riflettuto sui percorsi che compiono per andare da casa a scuola e viceversa. Dei 4000 studenti che arrivano scuola ogni mattina a Rimini, solo 1000 sono i residenti. È stato elaborato un questionario per conoscere con quali mezzi e con quali tempi giungono a scuola.

È stata anche rilevata la percezione dei disagi per arrivare a scuola, cosa succede al suo interno e contemporaneamente la disponibilità a muoversi in modo diverso rispetto alla modalità attuale. La somministrazione del questionario era anche finalizzata ad un attivare un dialogo fra i ragazzi e le famiglie. Sono stati infine selezionati i temi per costruire alcuni progetti che coinvolgessero gli studenti. Abbiamo lavorato con tre classi, due del liceo scientifico e una dell'istituto per geometri, anche per valutare le loro capacità progettuali. All'inizio i ragazzi erano disorientati.

Esplorando le strade poi si è rilevato che essenzialmente sono state pensate per le auto: a volte non ci sono marciapiedi e c'è una regolamentazione limitata della sosta. Abbiamo lavorato con ragazzi di 17-19 anni che stanno prendendo la patente: da subito hanno cominciato riposizionarsi rispetto al loro orientamento all'auto, vedendo ad esempio come una ragazza in carrozzina si trovava ad affrontare marciapiedi mancanti, scivoli che non ci sono, passaggi occupati. Dopo questa esperienza sul campo hanno rimesso insieme le loro idee, hanno prodotto dei video e una documentazione fotografica interessante per la capacità di leggere e rappresentare il territorio.

Alla fine più del 70% si è dichiarato disponibile ad usare altri mezzi di trasporto, come i piedi o la bici per andare a scuola. Anche il trasporto pubblico è stato rivalutato: in partenza non era visto come alternativo al motorino. L'abbandono del

mezzo pubblico non è ideologico ma determinato dalle eccessive difficoltà di utilizzo, per esempio durante le ore di punta è difficile persino salire sui mezzi. C'è stato un approccio realistico al lavoro, con l'indicazione concreta su cosa fare per migliorare gli spazi della scuola.

Tra i suggerimenti quello di arredare le strade con alberi, allargare i marciapiedi anche per far crescere il piacere del camminare affiancati, chiacchierando. È stato inoltre rilevato che in questo bacino di circa 4000 studenti non esiste una piazza. Davanti alle fermate dei bus c'è un parcheggio: l'obiettivo sarà arretrarlo per lasciare spazio ad un punto d'incontro.

Un altro importante tema, emerso nell'incontro con gli assessori competenti del comune, della provincia e dei quartieri, è stato la messa in relazione di bisogni anche di commercianti e residenti. I ragazzi hanno potuto percepire le resistenze al cambiamento.

Non si è pensato solo alle opere da aggiungere: si è anche considerato che i cortili delle scuole sono molto grandi e spesso si trovano a fianco di strade congestionate per difetto di regolamentazione.

Invece dunque di proporre interventi molto costosi potrebbe essere sufficiente mettere in relazione gli spazi pubblici della scuola e gli spazi stradali. Un'altra proposta riguarda l'abbattimento di barriere che non sono solo fisiche (recinzioni delle scuole molto alte) per far dialogare gli spazi, dando la possibilità di accedere, parcheggiare.

Anche gli insegnanti sono stati chiamati a riflettere sull'uso della loro auto, spesso posteggiata nel cortile della scuola.

I ragazzi hanno dato spazio anche alla loro creatività proponendo di caratterizzare in modo particolare l'area della scuola con un nuovo arredo, regolamentando la velocità e costituendo una sorta di isola ambientale che aiuti il processo di cambiamento.

**Sandro Luccardi**

Consulente dell'associazione Pedalando Camminando di Rimini.





## Siamo tutti pedoni: la primavera della sicurezza stradale

Il 2010 ha portato novità per i pedoni: tra le ultime modifiche introdotte al codice della strada infatti, ce n'è una di grande importanza per la sicurezza di chi si sposta a piedi. Gli italiani che vanno all'estero si stupiscono di come gli automobilisti non solo si fermano per far passare chi transita sulle strisce, ma addirittura arrestino l'auto ancora prima che si sia cominciato l'attraversamento, semplicemente perché vedono una persona ferma vicino a delle strisce. Si tratta di una questione culturale, certo; ma non solo.

L'abitudine tutta italiana di lasciare piena precedenza alle auto aveva fino ad oggi anche una copertura legislativa: l'articolo 191 del vecchio codice della strada recitava infatti che "i conducenti devono dare la precedenza [...] ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali". Dunque la precedenza era dovuta solo a chi era già sulle strisce e stava già attraversando. Ma come si fa ad iniziare l'attraversamento su una strada trafficata se nessuno si ferma per farti passare? Bisogna buttarsi in mezzo alle auto sperando che una volta sulle strisce

esse si fermano? A questo problema pone rimedio la nuova fortunata formulazione dell'articolo, che da quest'anno dunque recita "i conducenti devono [...] altresì dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che si accingono ad attraversare sui medesimi attraversamenti pedonali".

La novità rivoluzionaria è contenuta nelle due semplici parole "si accingono" ed è una bella conquista per tutti coloro che si battono in difesa dei pedoni. Naturalmente, però, non basta. La sfida è riuscire a far sì che questo cambiamento linguistico diventi un comportamento abituale ed effettivo.

Ogni anno in Italia vengono uccisi più di 600 pedoni e oltre 20.000 vengono feriti. La maggior parte sono vittime del mancato rispetto delle regole da parte di chi guida automobili e scooter. Dietro a tante tragedie non c'è la fatalità o il caso, ma il mancato rispetto delle regole e del buon senso: basti pensare che circa un terzo dei pedoni morti vengono falciati mentre attraversano sulle strisce. Molti di quelli che chiamiamo impropriamente "incidenti" sono quindi evitabili. Da qui prende le mosse la campagna "Siamo tutti pedoni" che verrà realizzata in tutta Italia nel periodo 14 aprile-31 maggio 2011. La campagna è promossa dall'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza della Regione Emilia-Romagna insieme al Centro Antartide, ai sindacati dei pensionati Spi-Cgil, Fnp-Cisl e Uil, Auser, Unione Italiana dei Ciechi e tante scuole, istituzioni, associazioni sensibili ai diritti degli utenti deboli della strada.

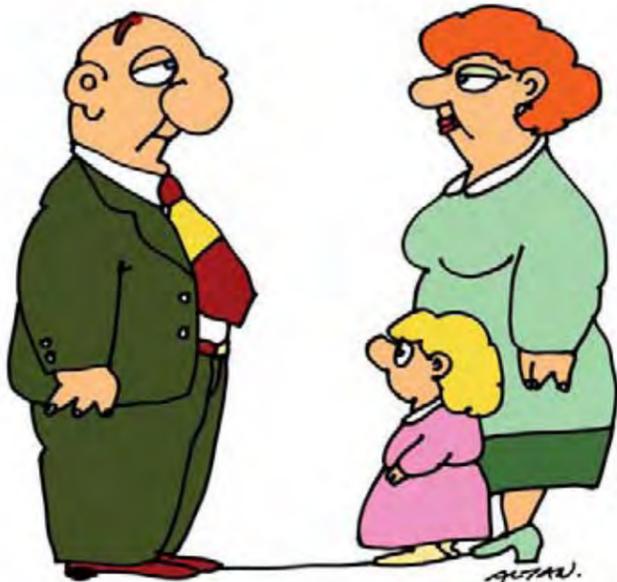
La campagna si svolge sotto l'Alto Patronato del Presidente della Repubblica. Coinvolge anche Piero Angela, Vito, il calciatore Marco Di Vaio, Giorgio Panariello, Vauro. Vuole far crescere la consapevolezza che la strage dei pedoni può essere drasticamente ridotta.

Facendo rispettare le regole, educando ad una nuova cultura della strada, rendendo strutturalmente più sicure le strade, attuando un'azione preventiva e repressiva più intensa ed incisiva, suscitando un protagonismo diffuso nelle istituzioni, nelle scuole, nella società. Vuole far riflettere anche sul valore del camminare: camminare fa bene alla salute, delle persone e della Terra. Chi cammina non inquina e non spreca energia.

Per adesioni e maggiori informazioni:  
Centro Antartide, tel 051.260921

OGGI  
ATTRAVERSO  
LA STRADA.

TELEFONA,  
QUANDO ARRIVI  
DALL'ALTRA  
PARTE.



### • Rispetto delle regole, un esempio: i limiti di velocità

Un pedone investito a 30 km orari ha solo il 50% di possibilità di sopravvivere. Il 10% di possibilità se investito a 50 km orari. Oltre i 60 km orari non ha speranza. Vale anche per i ciclisti. Il rispetto dei limiti di velocità nei centri abitati consentirebbe di diminuire significativamente il numero delle vittime. Sulle strade urbane si verifica quasi l'80% di tutti gli incidenti e si registra oltre il 70% dei feriti e più del 44% dei morti totali.

### • Bimbi in strada

I bambini per strada sono molto vulnerabili. Il loro campo visivo è ristretto ed hanno difficoltà nel concentrare l'attenzione su più cose nello stesso tempo e nel capire se un'auto è ferma o in movimento. Essendo bassi rimangono spesso nascosti agli occhi degli automobilisti. Sono portati a soddisfare i propri bisogni impulsivamente, sia che si tratti di rincorrere la palla o di raggiungere un amico che è dall'altra parte della strada. Quasi non hanno la percezione del pericolo, dei tempi di frenata, della velocità. I bambini, così come gli anziani e gli altri portatori di handicap, non potranno mai adattarsi al sistema di traffico che attualmente predomina nelle città. Appare evidente che il sistema di mobilità deve adattarsi alle necessità e alla vulnerabilità degli utenti deboli della strada e non viceversa.

### • Gli anziani e il diritto alla mobilità

Tra i più colpiti dall'insicurezza stradale ci sono gli anziani. La percezione della strada come luogo pericoloso li spinge ad isolarsi sempre più con inevitabili ricadute negative per la salute e per le relazioni. Considerando che gli anziani nelle nostre comunità sono sempre di più, si comprende l'importanza dell'impegno per tutelare il loro diritto di muoversi liberamente e senza rischi.

Gli anziani non si muovono agilmente nel traffico. Non sono in grado di "scattare" per evitare i pericoli o di attraversare la strada velocemente. Sono naturalmente anziani. Non si può chiedere loro di adattarsi al traffico, ma si deve chiedere a chi guida di rispettarli.