



Regione Emilia Romagna

Assessorato alle Politiche Sociali.
Immigrazione. Progetto Giovani.
Cooperazione internazionale.



bambini e bambine si fanno strada
percorsi sicuri casa-scuola e altri percorsi di autonomia
a cura di Valter Baruzzi

Editrice La Mandragora



I quaderni di Camina 1



Regione Emilia-Romagna

Assessorato alle Politiche Sociali.
Immigrazione. Progetto Giovani.
Cooperazione internazionale.



bambini e bambine si fanno strada

percorsi sicuri casa-scuola e altri percorsi di autonomia

a cura di Valter Baruzzi

Editrice La Mandragora

ISBN 88-88108-50-5

© 2002 Editrice La Mandragora s.r.l.

via Selice, 92 - 40026 Imola (Italy)

Tel. 0542/642747 Fax 0542/647314

e-mail: info@editricelamandragora.it

Progetto grafico e impaginazione:

[mu]design, Imola

Presentazione	7
Premessa	9
1. A proposito d'infanzia e di città	13
1.1 Chi è il bambino più felice d'Europa?	15
1.2 Le nostre città non sono a misura di persona	18
1.3 Città e consumo, immaginario e coscienza civile	20
1.4 Nostalgia del passato?	23
1.5 Troppo soli o troppo accompagnati?	27
1.6 L'autonomia s'impara	31
1.7 Strade di ieri e strade di oggi	34
2. A scuola ci vado con gli amici e con le amiche	43
2.1 La legge Turco e l'autonomia dei ragazzi	45
2.2 Le idee nuove hanno una storia	51
2.3 I fattori in gioco nella progettazione dei percorsi sicuri casa-scuola	61
2.4 Lo scenario d'avvio	69
2.5 Obiettivi e indicatori valutativi	74
2.6 Una strategia delle alleanze	77
2.7 La raccolta dei dati per descrivere la situazione iniziale	93
2.8 Tempi e tappe del progetto	109
2.9 Comunicazione	115
2.10 L'esperienza di San Mauro Pascoli	118
2.11 Percorsi sicuri e urbanistica partecipata in rete	126

Presentazione

Alle parole seguono i fatti.

Direi proprio così, nel presentare la collana di “quaderni del lavoro” prodotta dalla collaborazione tra la Regione Emilia-Romagna ed il Centro regionale delle città amiche dell’infanzia e dell’adolescenza.

La Legge regionale n. 40/1999 ci ha consentito di far emergere esperienze diffuse e di riflettere su di esse, facendole diventare volano di ulteriori progetti.

Il primo volume della collana ci propone un tema emblematico: trasformare le nostre città per farle diventare terreno ospitale di quel percorso casa-scuola che è peculiare dell’irripetibile esperienza di vita dei bambini e delle bambine, delle loro famiglie e degli insegnanti.

Tra casa e scuola non c’è il deserto, non ci debbono essere insidie. È un tema di straordinarie applicazioni per tutti, a partire dalla tutela della salute.

“Percorsi sicuri casa-scuola” indica, pertanto, una strategia di prevenzione di carattere generale.

Prevenzione per la salute, si è detto; attenzione all’ambiente; sensibilità per la vita di relazione; contrasto al disagio; fiducia nella solidarietà; pratiche di autonomia per favorire la coesione sociale.

Si può, forse, dedurre, dalle esperienze in atto in tante città della nostra regione, una richiesta di qualità di governo: l’argomento è quantomai attuale e scottante.

Il contributo di questo “quaderno di lavoro” non è perciò, a nostro avviso, di poco conto.

Buona lettura, quindi, ma, soprattutto, buon lavoro ed un grazie a quanti, e sono tanti, praticano con passione, ogni giorno, la loro esperienza di vita con i bambini e le bambine.

Gianluca Borghi
*Assessore alle Politiche Sociali.
Immigrazione. Progetto Giovani.
Cooperazione internazionale
della Regione Emilia-Romagna.*

Questo quaderno si occupa di infanzia e città e, in particolare, della realizzazione di percorsi sicuri che consentano ai ragazzi una maggiore libertà di movimento in città, a piedi e in bicicletta, e ai genitori la serenità e la fiducia di lasciare più autonomia ai figli.

Si rivolge a operatori, amministratori, dirigenti e operatori comunali e, più in generale, a quanti abbiano interesse a promuovere progetti a favore dell'autonomia dei ragazzi e della sostenibilità urbana, allo scopo di fornir loro informazioni che siano di sostegno alla progettazione di azioni e interventi a favore di una più intraprendente e sicura mobilità dei ragazzi, con particolare riguardo ai percorsi casa-scuola.

Non si tratta di un manuale.

È qualcosa di più, nel senso che il testo si sofferma su aspetti di carattere generale che rendono l'idea della complessità dell'argomento e tenta di recuperare le tracce di un cammino che viene da lontano, per riprendere le fila di un discorso frammentato in mille rivoli. Un discorso rivitalizzato dalla tessitura della Legge 285/97 e dalla progettualità delle "città sostenibili dei bambini e delle bambine", che hanno rappresentato un punto di svolta importante nelle politiche con e per l'infanzia nel nostro Paese¹.

È qualcosa di meno di un manuale, perché non dice "come si fa" indicando una strada, ma esplicita nodi strategici ed esigenze metodologiche, fornendo esempi tratti dalla documentazione dei progetti dei comuni che partecipano ai laboratori del centro Camina e di altri comuni impegnati da tempo nella stessa direzione. In un certo senso questo testo può considerarsi un work in progress, destinato ad arricchirsi nel tempo con la documentazione di strumenti, metodi e risultati dei tanti progetti in corso.

Il tema dei percorsi sicuri per ragazzi, pedoni e ciclisti, può essere considerato da diverse angolature. Vi è chi ritiene che riguardi soprattutto lavori pubblici e

¹ In Emilia-Romagna l'attenzione su queste tematiche è stata rafforzata dalle L. 40/99 (entra in www.consiglio.regione.emilia-romagna.it, clicca "banche dati", clicca "cerca leggi"), dal Protocollo d'intesa fra Regione e Centro Camina dell'Anici (vedi in www.camina.it). In tema di sicurezza stradale va inoltre ricordato l'impegno dell'Osservatorio sulla sicurezza stradale (vedi 2.2.3, pag. 57).

polizia urbana, che debbono fare bene il loro lavoro, mettendo in sicurezza alcuni attraversamenti, predisponendo una maggiore vigilanza in prossimità delle scuole ed, eventualmente, realizzando educazione stradale perché i ragazzi utenti della strada rispettino le regole.

Altri partono dal presupposto che l'autonomia dei ragazzi sia tema di pertinenza di famiglie e scuola, che debbono insegnare a figli e scolari come si sta al mondo, quali siano i rischi e i pericoli cui si va incontro girando per la strada, insegnando le regole (insieme ai vigili urbani) e la cultura della sicurezza, anche con l'esempio (il riferimento è alle madri e ai padri automobilistici).

Seguendo il filo del ragionamento ci si rende progressivamente conto di quanto articolata sia la rete dei soggetti che hanno titolo per essere protagonisti di questa progettualità.

Intendiamoci: un comune può agire in fretta e senza tante storie, facendo un piano di miglioramento che, con costi ragionevoli, preveda di sistemare qualche parcheggio, mettere in sicurezza alcuni attraversamenti e regolare i flussi del traffico attorno alle scuole più a rischio, comunicandolo agli interessati e realizzandolo in tempi brevi. Ci sono oggi molte esperienze e anche "manuali" che le descrivono e insegnano come si fa².

Noi pensiamo che le cose siano un po' più complesse e che sia importante il coinvolgimento dei ragazzi e dei rappresentanti dei vari "interessi" presenti nel territorio in cui si interviene.

In primo luogo perché questo genere di progetti non si occupa solo della struttura stradale e dei flussi di traffico, ma anche degli atteggiamenti e dei comportamenti delle persone, chiamando direttamente in causa consuetudini e stili di vita personali: si pone obiettivi non banali, che si possono raggiungere meglio adottando metodologie partecipative e ricercando la collaborazione della "comunità".

Quando inoltre gli indirizzi strategici sono chiari, le competenze, l'organizzazione e i metodi adeguati, il lavoro sulla sicurezza dei percorsi casa-scuola, può divenire l'occasione per affrontare più in generale il tema dell'accessibilità a livello urbano: che significa interrogarsi sull'intera rete dei percorsi che collega le case e

² Alcune indicazioni in proposito:

- Marc Houvet, Alain Roullier, *Sicurezza sul percorso casa scuola. Agire insieme. Manuale per i genitori, i docenti e le autorità*, GMT-SI/ATA, Bioggio, 1992.

Si può richiedere all'Associazione Traffico e Ambiente (Ata), Gruppo per la moderazione del traffico della Svizzera italiana (GMT-SI), via Gaggio, 6934 - Bioggio, tel. 091.505029. Vedi anche sito web: www.tinet.ch/GMT/ dove è possibile avere indicazioni su materiali più recenti e sul modo di acquistarli.

- AA. VV. *Sicurezza sul percorso casa-scuola*, Upi, Berna, 1995.

Si può richiedere all'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (Upi), Casella postale 8236, CH - 3001 Berna. Vedi anche il sito web: www.upi.ch

- AA. VV. *Io e la mia città: a scuola ci andiamo da soli*, Cd Rom prodotto dal Comune di Fano,

in collaborazione con la Regione Marche e l'Unione Europea, nell'ambito del progetto europeo Life ambiente 97, ENV/IT/00091, maggio 2000.

- Maristella Campello, *Percorsi sicuri casa-scuola*, Cd Rom prodotto dall'Ecoistituto del Veneto Alex Langer, Venezia, 2002. È attualmente in distribuzione, costa 20.000 lire e si può richiedere all'Ecoistituto del Veneto: tel. fax 041.935666 e-mail: info@ecoistituto.veneto.it

le scuole ai parchi, alla biblioteca e alla ludoteca, alle sedi dei centri giovanili (parrocchie, associazioni, ecc.), ai servizi...

Allargando i confini della riflessione in questo modo, si chiamano in causa la cultura dell'infanzia di una comunità, la qualità educativa di una città e, indirettamente, il modello di sviluppo di un territorio.

Come non riconoscere, allora, che le principali cause del disagio urbano di cui ci occupiamo sono riconducibili agli effetti del monopolio di cui gode "la combinazione auto-petrolio" nel nostro modello economico? Un monopolio che ha frenato la ricerca di altre tecnologie/culture del trasporto e dell'alimentazione e che contiene una contraddizione insanabile, in termini di insostenibilità ambientale e sociale. Si comincia così a parlare di pedoni, biciclette e sicurezza stradale, per passare necessariamente a temi strettamente correlati, quali la salute, le radici politico economiche dei problemi, ecc.

All'intervistatore che gli chiede se sia possibile fare qualcosa in proposito, Vincenzo Cocheo, specialista di malattie urbane, risponde: *"Si potrebbe fare molto, però finora si discute solo di palliativi. E intanto le mamme continuano a prendere la macchina per portare i bambini a una scuola che magari è a 200 metri di distanza dalla loro casa. Pensano che sia meglio, che così li proteggono dal freddo: è vero l'opposto"*.

È peggio andare in macchina? *"Certo, perché salgono su un'auto gelata senza fare alcun movimento. Poi respirano gli inquinanti che la loro macchina contribuisce a produrre e l'effetto delle micropolveri risulta rafforzato"*.

Lei parla dell'irritazione dell'apparato respiratorio?

"Non solo. Più dell'80 per cento delle polveri che si trovano in città deriva dai tubi di scappamento delle auto e dagli impianti di riscaldamento. Sono miscele di idrocarburi che si sublimano: a contatto con l'aria fredda passano direttamente dalla forma gassosa a quella solida. E in questo passaggio inglobano metalli che funzionano da catalizzatori della trasformazione del biossido di azoto in acido nitrico. Quindi l'impatto sui bronchi di queste particelle, che hanno un diametro di pochi millesimi di millimetro, non è solo quello dell'urto meccanico: sono vettori di sostanze fortemente irritanti. E quando una membrana è irritata diventa più sensibile all'azione di virus e batteri. Così i tempi di un'influenza si allungano e le bronchiti durano una stagione".

Dunque non resta che fare la danza della pioggia e sperare che sia un temporale a pulire il cielo?

"La danza della pioggia bisognerebbe farla davanti ai palazzi di chi dovrebbe stanziare i fondi per il trasporto pubblico, che è l'unica medicina efficace, e non lo fa".

All'obiezione del giornalista circa la mancanza di fondi, Cocheo risponde: *"L'inquinamento costa più dei tram"*³.

La scelta di occuparsi di percorsi sicuri potrebbe apparire marginale e insignificante di fronte all'ampiezza dei problemi. Noi pensiamo invece che il tema del-

³ Antonio Cianciullo, *Bronchi assediati da virus e batteri*, in la Repubblica, 21 gennaio 2002, pag. 4.

l'infanzia, le strategie e i metodi partecipativi⁴ volti a coinvolgere tutti gli "attori" e a far dialogare fra loro responsabilità e saperi diversi, offrano formidabili occasioni di confronto e presa di coscienza, che vanno ben oltre lo specifico tema, per aprirsi ad una riflessione sul senso dell'abitare e sulla cittadinanza.

Il quaderno è diviso in due parti.

Nella prima si parla di **infanzia e città**, accogliendo alcuni stimoli che provengono dalla stampa quotidiana, ma anche facendo riferimento – sia pure in maniera leggera – a testi di esperti e a qualche testimonianza autobiografica, che aiutano a meglio comprendere le questioni principali.

La seconda parte recupera la **memoria** di alcune tappe significative del percorso pedagogico e culturale verso la consapevolezza educativa del rapporto fra infanzia e città, offre **tracce di lavoro esemplificative**, affrontando principalmente questioni organizzative e nodi metodologici.

Non si entra nel merito delle soluzioni tecniche, alle quali il centro Camina sta dedicando uno specifico laboratorio formativo: nell'ultima parte del quaderno si segnalano tuttavia alcuni **siti web** che documentano esperienze interessanti e presentano suggerimenti tecnici ed esemplificazioni.

14 febbraio 2002

Valter Baruzzi

⁴ Per quanto riguarda il tema della partecipazione di bambini e adolescenti, che non approfondiremo in questo quaderno, facciamo riferimento a:

- Raymond Lorenzo, *Futuri passati e futuri possibili*, in *Cittadini in crescita*, Rivista del centro nazionale di documentazione ed analisi per l'infanzia e l'adolescenza, Anno I / n. 2-3, Istituto degli Innocenti, Firenze, 2000.

- Roberto Maurizio, *Bambini e adolescenti: quale partecipazione?* in *Cittadini in crescita*, Rivista del Centro nazionale di documentazione ed analisi per l'infanzia e l'adolescenza, Anno II / n. 1, Istituto degli Innocenti, Firenze, 2001.