



**Sala 5 ex Consiglio regionale
3 giugno 2003
V.le Silvani, 6 – Bologna**



Mobilità e sicurezza. Autonomia dei ragazzi e organizzazione della città

Seminario a cura di Camina (ANCI) e della regione Emilia Romagna - Bologna

Seminario, organizzato da Camina e dalla Regione Emilia-Romagna, rappresenta un'occasione di dialogo fra esperienze significative, promosso con l'intenzione di evidenziare e valorizzare progetti e procedure che si sono dimostrate valide nell'affrontare il tema del rapporto fra mobilità e infanzia nell'ambiente urbano. I progetti presentati, tra i quali sono considerati anche i percorsi (sicuri) casa - scuola, non si esauriscono con la realizzazione di modifiche all'assetto fisico della viabilità, ma implicano riflessione sulla cultura della mobilità e sul senso dell'abitare, nonché collaborazione interistituzionale e promozione di dinamiche di rete nel territorio. Perché l'infanzia? L'idea è che i bambini e i ragazzi siano una risorsa (non solo persone da tutelare e proteggere, ma cittadini oggi e soggetti di diritto), e che vadano coinvolti con metodologie idonee, nell'analisi degli scenari, nell'individuazione dei problemi e nella elaborazione delle proposte. Siamo convinti che ciò aiuti bambini e bambine a migliorare le loro competenze, incrementando il livello di autonomia e la fiducia nelle proprie capacità. La presenza e l'impegno dei bambini e dei ragazzi all'interno di tali progetti, inoltre, sollecita il coinvolgimento degli abitanti del territorio in cui si opera, preparando la comunità ad accogliere i cambiamenti che essa stessa contribuisce a determinare



Programma del seminario

Saluti

Assessore **Alfredo Peri**, Assessorato alla mobilità e trasporti - Regione Emilia-Romagna

Assessore **Gianluca Borghi**, Assessorato alle politiche sociali - Regione Emilia-Romagna

Presentazione del seminario

Roberto Raffaelli, Direttore Generale

Programmazione territoriale e sistemi di mobilità - Regione Emilia-Romagna

“Per una mobilità dal volto umano”

Aldo Bacchiocchi, Sindaco di San Lazzaro di Savena

“Udine e i percorsi sicuri casa-scuola: l'importanza dell'approccio partecipato”

Emanuela Alberini, referente gruppo “Salute bambini” – Progetto Città Sane e Agenda 21, Comune di Udine

”Sviluppo dell'uso della bicicletta e interventi per la sicurezza di pedoni e ciclisti a Imola”

Giancarlo Sgubbi, Mobility manager,

responsabile del Servizio Mobilità, trasporti e sicurezza stradale del Comune di Imola

“Perché a scuola a piedi e in bicicletta e perché la gita in bicicletta!!”

Gianfranco Zavalloni, Dirigente Scolastico Scuola Media "G.Pascoli" Gatteo (FC)

Realizzazioni e programmi dell'Osservatorio regionale sull'educazione stradale

Vezzali Bergamini Emanuela, presidente dell'Osservatorio

Iniziative e programmi regionali per la mobilità sostenibile

Sandra Botti, Paola Bassi

Agenzia Trasporti Pubblici, Servizio Mobilità urbana e locale, Regione Emilia-Romagna

Conclusioni

Valter Baruzzi, responsabile formazione Centro Camina

Presentazione del seminario

Roberto Raffaelli, Direttore Generale

Programmazione territoriale e sistemi di mobilità - Regione Emilia-Romagna

Affrontare i problemi dell'infanzia, anche in termini settoriali, si tratti di salute, sicurezza, mobilità, di spazi e di servizi, qualunque approccio insomma porta inevitabilmente a confrontarsi con il problema della qualità e sicurezza dell'ambiente e dell'organizzazione delle nostre città. Il tema infanzia sollecita infatti, forse come nessun altro, l'attenzione degli adulti e costituisce perciò un potente fattore di sollecitazione della partecipazione dei cittadini alla discussione di questioni che pure hanno una forte valenza tecnico-specialistica.

Desidero anche sottolineare come la tematica della "partecipazione" abbia rappresentato uno dei tratti distintivi dell'Emilia Romagna fin dalla sua costituzione. Uno slogan che venne molto utilizzato negli anni 70 fu quello di "Regione aperta" a sottolineare la volontà della Regione di sollecitare la partecipazione dei cittadini come metodo per rafforzare il consenso e l'efficacia stessa delle scelte.

Credo che negli argomenti che stiamo indagando oggi ci sia qualcosa che può contribuire a rinnovare ed a dar nuova forza alla partecipazione.

Nell'affrontare molti problemi dell'attuale società, così complessa, i tecnici ed i politici sono spesso consapevoli di non disporre di soluzioni sicure e sperimentate. La partecipazione diventa allora una risorsa per ricercare e sperimentare, con l'apporto creativo di tutti, risposte innovative e più adeguate a questioni anche con forte contenuto tecnico.

A questo riguardo è significativo che ai casi più interessanti di partecipazione "di successo" stia contribuendo in modo sostanziale l'atteggiamento aperto e collaborativo dei progettisti nel rapportarsi con i cittadini. Col concorso di tecnici che hanno capito come nel dialogo con i cittadini non perdano nulla delle proprie competenze, ma anzi le valorizzino, si sviluppano così percorsi progettuali nei quali le trasformazioni urbane superano i limiti del fatto tecnico e vengono concepite in modo più globale.

E' importante che queste iniziative si allarghino ed anche che se ne diffonda la conoscenza attraverso la costituzione di una sorta di rete delle "best practices" .

Un tema assai importante a cui dovremmo dare crescente attenzione è quello della figura del "facilitatore", di colui che assume cioè il compito di favorire la partecipazione anche riducendo gli ostacoli che possono venire dall'uso di un linguaggio a volte molto specialistico e che è uno dei fattori che può determinare il successo o meno di un'esperienza .

Sono questi alcuni dei principali temi che emergeranno dagli interventi dei relatori che partecipano all'iniziativa di oggi, frutto di una proficua collaborazione che si è avviata tra alcune direzioni generali della regione, gli enti locali, con l'apporto decisivo di Camina. Una collaborazione che dovremo proseguire ed a questo proposito informo che si sta lavorando alla predisposizione di un protocollo di accordo per la cooperazione su questi temi tra Regione Emilia Romagna, ANCI ed altre Associazioni degli enti locali, coinvolgendo anche Camina per l'essenziale supporto tecnico che è in grado di dare

Intervento di Aldo Bacchiocchi, Sindaco di San Lazzaro di Savena
"Per una mobilità dal volto umano"

Ringrazio Camina per l'invito, San Lazzaro di Savena rientra in quella categoria di aree urbane, definite "non luoghi".

Noi, con molte difficoltà e problemi, abbiamo e stiamo cercando di entrare nel merito di una riscoperta della nostra realtà al fine di renderla più conoscibile e vivibile. Ci

rendiamo conto che, soltanto facendo tesoro dell'impulso disinteressato dei bambini e delle bambine, ovviamente con i loro facilitatori, forse riusciremo ad introdurre elementi che contrastino l'anonimia e favoriscano invece una conoscenza consapevole dei luoghi.

In questa realtà, appunto di cintura urbana, abbiamo lavorato in una frazione, la Ponticella, molto insediata, in qualche modo immodificabile per uno sviluppo intensivo che ha pregiudicato per molto aspetti gli spazi; ci siamo misurati con l'aiuto dei bambini e delle bambine per cercare di tracciare percorsi sicuri casa-scuola.

Abbiamo decifrato le esigenze dei più piccoli, che sono state confrontate in laboratori molto partecipati con i genitori, con i commercianti e con la parrocchia.

Questa esperienza dei percorsi sicuri casa-scuola è diventata una griglia interpretativa della vita di questa frazione, mettendo in comunicazione mondi separati e siamo arrivati ad un progetto esecutivo che sarà finanziato e attuato.

Il 31 maggio '03 i bambini e le bambine hanno sperimentato il percorso virtuale che diventerà concreto; questa è una prima esperienza che abbiamo fatto in un quartiere specifico di San Lazzaro di Savena.

L'altra esperienza che stiamo facendo in un territorio che fino a poco tempo fa era solamente ad uso agricolo, privo quindi di una storia civica e che oggi, costellato di belle ville, è diventato una realtà urbanizzata, il nostro obiettivo è quello di farlo diventare una realtà civica. In questo contesto, noi cerchiamo di affrontare il tema delle piste ciclabili, che diventano, dal nostro punto di vista, lo strumento per riuscire a percorrere un nuovo territorio comunale in modo da renderlo conoscibile e fruibile. Per fare questo dovremo favorire gite scolastiche per creare un nuovo senso di appartenenza e contrastare il rischio dell'anonimia, tipico della cosiddetta "area delle cinture urbane".

L'infanzia e l'adolescenza, la ricchezza del mondo delle scuole, sono quelle risorse che consentono di affrontare, con una comunicazione che si diffonde a macchia d'olio, i temi della cultura dello sviluppo sostenibile.

Alla regione Emilia Romagna mi permetto di lanciare un messaggio: la platea dei piccoli e medi comuni è una platea disponibile per essere terreno di un grande laboratorio. Se la Regione vorrà essere sempre di più federazione di città e territori e non ente sovraordinato che incombe pesante sui "mondi vitali" della nostra vita di relazione, dovrà avere e stipulare un patto di solidarietà con i piccoli e medi comuni e questo andrà a vantaggio anche delle città capoluogo e delle aree metropolitane.

Per concludere, noi lavoriamo su un terreno che lambisce l'utopia e la nostra ambizione è fare l'utopia concreta perché vogliamo rilanciare la vita di relazione; la mobilità nasce come esigenza della vita di relazione. Oggi la mobilità è separatezza, scontro, immobilismo egoistico, noi vogliamo partire riscoprendo luoghi nuovi delle piccole e medie città per costruire una cultura.

Intervento di Emanuela Alberini, referente gruppo "Salute bambini" – Progetto Città Sane e Agenda 21, Comune di Udine

"Udine e i percorsi sicuri casa-scuola: l'importanza dell'approccio partecipato"

Nella Regione Emilia Romagna si lavora molto sulle tematiche trattate oggi, mentre, nella mia Regione, ancora no.

Solo Udine si è mossa da qualche anno su questi temi. Dal '96 l'Amministrazione comunale ha aderito al progetto "Città sane" (progetto O.M.S.), ed io sono stata incaricata di essere la referente del gruppo "Salute dei bambini 0-14".

Sin dall'inizio le attività del mio gruppo hanno privilegiato il discorso mobilità dei bambini, rendendoci conto che ormai anche nella nostra città i bambini erano ovunque trasportati in macchina e si rendeva urgente un "cambio di rotta".

Abbiamo allora cominciato a sperimentare il progetto "A scuola ci andiamo da soli" e la scelta è caduta sulla scuola elementare che stava frequentando mio figlio.

La fase iniziale è stata entusiasmante perché siamo riusciti a stimolare genitori ed insegnanti sull'importanza di soddisfare i bisogni dei più piccoli.

Gli obiettivi generali che ci muovevano erano i seguenti:

Cambiare la città, renderla più sicura, ripensare alle strade come luoghi di comunicazione ed incontro e recuperare atteggiamenti di cooperazione per una città più solidale.

Successivamente abbiamo esteso il progetto ad altre tre scuole sulle 38 complessive. La sperimentazione, con fasi alterne, è andata avanti per 4/5 anni, tra mille difficoltà: ha cominciato anche a risentire dell'assenza di un Piano Urbano del Traffico. Le strade erano sempre troppo trafficate e diventava difficile chiedere ai genitori di "mollare" i bambini perché andassero a scuola a piedi o in bicicletta.

Nel 2000 l'adesione del comune ad Agenda 21 e l'incarico ad un professionista per lo studio del Piano Urbano del Traffico ci han fatto capire che era il momento di cambiare strategia, che era urgente coinvolgere tutte le scuole con un lavoro finalizzato alla raccolta delle criticità dei percorsi dei bambini.

Da che cosa partire? Dall'indicatore europeo B 6, sviluppato con un questionario destinato ai 6600 bambini e ragazzi delle scuole elementari e medi. I dati elaborati del questionario ci dicevano che il 60% dei bambini va a scuola in automobile.

Nel contempo abbiamo iniziato a svolgere un lavoro più intersettoriale, coinvolgendo Assessorato dell'istruzione, ecologia, polizia municipale, lavori pubblici, l'azienda sanitaria, il centro di alimentazione e nutrizione, il policlinico universitario, associazioni varie e la scuola.

Oltre al questionario, abbiamo organizzato, con l'aiuto del policlinico universitario e dell'azienda sanitaria, un seminario rivolto a genitori e insegnanti. Relatori sono stati un pediatra e uno psicologo dell'azienda sanitaria e i tecnici del comune.

La fase successiva ha previsto l'organizzazione di una serie di incontri di lavoro che hanno coinvolto tutte le scuole cittadine. Ai genitori e agli insegnanti chiedevamo di studiare, scuola per scuola, i percorsi che avrebbero potuto fare i bambini. Percorsi che sono stati poi sperimentati dai bambini stessi in quattro giornate nei mesi di marzo aprile maggio e giugno 2002.

Il 1° ottobre 2001 è stata la giornata dell' "International walk to school day" a cui Udine ha aderito insieme ad altre città italiane.

Tutte le indicazioni e le osservazioni prodotte in seguito alla sperimentazione dei percorsi sono servite al professionista incaricato dal comune di redigere uno studio di fattibilità, forse la cosa più originale del nostro progetto: una schedatura di tutte le scuole cittadine con l'indicazione degli interventi strutturali per eliminare le criticità dei percorsi casa-scuola. Questo documento è stato presentato come "osservazioni" al PUT ed è stato recepito.

Il Piano Urbano del Traffico è stato approvato il 2 settembre 2002.

A ottobre quest'anno partirà il concorso "A scuola ci andiamo a piedi, in bici e in bus, in compagnia di Topo Topazio".

Topo Topazio sarà la mascotte dei bambini e cercherà di far capire loro, con un linguaggio appropriato, l'importanza di andare a scuola lasciando a casa l'auto.

Alla fine del mese di ottobre le classi che si saranno comportate meglio riceveranno un premio.

Desideriamo anche ampliare il discorso sui risparmi delle risorse con il progetto "La Sco2mmessa", che è nato anni fa dall'associazione ambientalista tedesca "Amici della terra". Questo progetto fa in modo che i bambini, con tutta una serie di azioni, vadano a risparmiare sui consumi della carta, il riciclo dei rifiuti e la mobilità sostenibile.

A Sondrio l'anno scorso si è tenuto un convegno sulla mobilità scolastica. Udine vi ha preso parte ed è nata l'idea di costituire un gruppo di lavoro permanente fra comuni ed associazioni interessati.

Quest'anno ci siamo ritrovati a Firenze in aprile, dove si è tenuto un convegno su "Salute, ambiente e bambini", dopo questo convegno abbiamo deciso di organizzare una mailing list nazionale in modo da poter aggregare Comuni, Regioni, ecc, che abbiano voglia di confrontarsi su questi temi.

Intervento di Giancarlo Sgubbi, Mobility manager, responsabile del Servizio Mobilità, trasporti e sicurezza stradale del Comune di Imola
"Sviluppo dell'uso della bicicletta e interventi per la sicurezza di pedoni e ciclisti a Imola"

L'esperienza che vi porto è quella degli ultimi cinque anni di lavoro svolto, che, dal punto di vista metodologico, ha avuto il suo avvio con la redazione e l'approvazione del Piano Urbano del Traffico. Questo genere di problemi ha bisogno di strumenti, di un inquadramento programmatico generale entro il quale collocare tutti i temi da affrontare, e questo proprio per far combinare tra loro esigenze diverse.

Siamo quindi partiti nel 1998 con la realizzazione del piano del traffico. L'approccio a questo lavoro non è avvenuto in modo "burocratico", ma è stata l'occasione per affrontare in maniera complessiva il tema della mobilità, quindi i vari aspetti legati alla circolazione veicolare, a quella ciclistica, al trasporto pubblico e alla sicurezza stradale.

Molto spesso ci si dimentica che gli strumenti a disposizione consentono interventi diversi rispetto a quelli che siamo abituati a vedere nelle nostre città. Prendiamo ad esempio i finanziamenti della Legge 366/98: ci si dimentica che questa legge prevede anche che ogni volta si mette mano alla ristrutturazione di una strada bisogna considerare in modo da consentire su di essa lo svolgimento della mobilità ciclistica. Siamo partiti dagli strumenti tradizionali proprio per rendere migliore l'uso della bicicletta in città.

Ultimamente queste tematiche stanno diventando sempre più patrimonio comune, non a caso un disegno di legge di modifica del codice della strada prevede, per il piano del traffico, un approccio più organico rispetto ai temi quali la protezione degli utenti della strada più a rischio ma anche la riduzione dell'inquinamento, del consumo energetico e la sicurezza stradale, introducendo proprio la possibilità di meccanismi di miglioramento dell'uso delle strade, utilizzando quegli strumenti di moderazione del traffico che si conoscono e che sono in uso in città italiane e soprattutto europee.

In un estratto del disegno legge del codice stradale si fa riferimento, per la predisposizione del piano del traffico, a tutta una serie di strumenti di lavoro di cui oggi si ricomincia a parlare, pensiamo al tema degli spostamenti casa-lavoro, ai piani di settore per la sicurezza stradale, che diventano patrimonio dei nostri Enti e che devono trovare la propria applicazione organica all'interno di strumenti di pianificazione della mobilità.

Questi sono gli obiettivi che un piano del traffico deve avere e cioè il miglioramento delle condizioni di circolazione, ma a partire dalla mobilità pedonale e ciclabile fino ad arrivare alla circolazione e sosta delle automobili. C'è poi il tema importantissimo del miglioramento della sicurezza stradale e non quello non meno importante della riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico e del risparmio energetico. Questi fattori sono importanti nella scelta degli obiettivi e delle strategie per affrontare tali problemi.

Alcuni dati riguardanti Imola: si è appurato che l'uso delle automobili private ha raggiunto medie molto elevate anche per spostamenti brevi (inferiori ai 1,5 Km); vi è una rilevante presenza di fattori inquinanti nell'aria (benzene, polveri sottili, ecc.); vi è un alto tasso di mortalità di ciclisti e pedoni sulla strada; in più risulta molto scarso il dato riguardante l'utilizzo dei mezzi pubblici.

Tutto ciò per spiegare perché la nostra amministrazione ha deciso di investire di più sull'uso della bicicletta come un vero e proprio mezzo alternativo di trasporto, sfruttando sicuramente la predisposizione topografica e la tradizione.

Il primo obiettivo è stato quello di puntare allo sviluppo della rete ciclabile, questo anche in termini quantitativi oltre che qualitativi. Si è visto che Imola era ad un livello piuttosto basso e quindi abbiamo cercato di incentivare il concetto di rete: è inutile incentivare le persone ad usare la bicicletta quando poi ci sono delle interruzioni importanti lungo le piste ciclabili. Questo però non è sufficiente, è necessario utilizzare un approccio al tema della mobilità che tenga conto anche della necessità di integrare i diversi componenti che utilizzano la rete stradale. Abbiamo quindi preso come esempio i paesi anglosassoni, la Svizzera e regioni italiane come la Lombardia e il Piemonte.

La strategia sviluppata riguarda sia lo sviluppo della rete ciclabile che la messa in sicurezza dei punti critici, nonché l'aspetto legato alla promozione di campagne informative e quindi il tema dell'educazione alla mobilità. Siamo quindi giunti ad una rete ciclabile che oggi arriva a coprire circa 50 km di percorsi con una media di 800 m/1000abitanti.

Lungo le strade principali si è cercato di lavorare su percorsi ciclabili separati e protetti, alcuni in fase di esecuzione. Lungo le strade secondarie invece si sono fatti interventi più semplici e veloci da realizzare e cioè percorsi misti (pedonali e ciclabili); in alcuni casi si è semplicemente tracciata la segnaletica orizzontale sulla strada, definendo una corsia ciclabile, in modo da indicare agli automobilisti uno spazio riservato.

Un altro intervento, che mira a mettere in sicurezza i punti più critici come le zone in prossimità della scuole per dare maggior protezione agli attraversamenti pedonali e ciclabili, riguarda la realizzazione di elementi che evidenziano appunto la presenza dell'attraversamento grazie all'introduzione del salvagente, di elementi di separazione, ecc. Inoltre abbiamo puntato molto sulle rotatorie, attrezzandole per l'attraversamento dei ciclisti e dei pedoni.

È molto importante lavorare anche sulle strutture a servizio delle biciclette, come i portabiciclette e i parcheggi per le stesse.

Abbiamo inoltre iniziato a coinvolgere i bambini e le bambine in alcuni progetti legati alla costruzione di percorsi casa-scuola, proprio perché si è visto che è importante costruire una cultura dell'uso di questi interventi insieme ai più piccoli.

C'è ancora molto da lavorare, anche sui comportamenti della gente. La sfida è forte quando si mette in competizione l'uso del "motore" con altri mezzi di trasporto. La prospettiva è quella di estendere la rete ciclabile, ma anche di darle visibilità maggiore, cercando di adoperarsi per mettere in continuità quei tratti che ancora oggi mancano per cercare di mettere in sicurezza i nodi critici.

Un concetto cui crediamo molto è che se lavoriamo con e per i bambini, per rendere più sicura e vivibile la città, i risultati che si ottengono sono poi utili anche per le altre fasce di cittadini.

Intervento di Gianfranco Zavalloni, Dirigente Scolastico Scuola Media "G.Pascoli" Gatteo (FC).

"Perché a scuola a piedi e in bicicletta e perché la gita in bicicletta!"

Parto dicendo che ho fatto per 17 anni il maestro di Scuola Materna e attualmente lavoro come preside in una Scuola Media . Mi sono laureato in Economia e Commercio con una tesi in Pianificazione territoriale, una materia che tratta le tematiche e gli argomenti di cui parliamo oggi. Grazie al professore Carlo Doglio, con cui mi sono laureato, ho partecipato a varie lezioni "andando a piedi" per Bologna. Durante queste lezioni lui spiegava come Bologna aveva pianificato il suo territorio e l'organizzazione della città nel corso della storia.

Questo è sicuramente un bell'esempio da tenere presente come modalità del "fare scuola". Una modalità viva, concreta, che permette di calarsi nel territorio.

Carlo Doglio, nell'80, portò in Italia Ivan Ilich, autore del libro interessantissimo "Energia ed equità", dove si dice perché la bicicletta è l'unico mezzo non violento che è possibile usare nella società e perché l'automobile, se va più veloce dei 30 Km/h, diventa mezzo di trasporto violento.

Sto parlando di tematiche che hanno un aspetto filosofico, ma che sono importanti per capire in che contesto siamo oggi collocati.

Quando un dirigente del comune di Cesena arriva a dire "...il nostro obiettivo è passare da 10 a 7 morti all'anno sulle strade del nostro territorio" non ci siamo proprio. Non è questo un obiettivo: il vero obiettivo, la svolta avviene quando l'obiettivo è di arrivare a 0 morti.

Credo che sia sufficiente "copiare" dal mondo anglosassone. Ho avuto la possibilità di vedere la situazione in Olanda, che è un esempio di cosa ha voluto dire andare "verso la cultura della bicicletta". Sarebbe molto utile, per tutti i tecnici comunali che si occupano di queste tematiche, toccare con mano e vedere coi propri occhi la situazione olandese.

A tal proposito è giusto aprire una parentesi, io sono uno di quelli che negli anni '80 ha contribuito perché nascesse la federazione italiana "Amici della bicicletta".

Parlavo dell'Olanda, ma si potrebbe portare come esempio la Svizzera, la Colombia, dove nell'85 una città come Bogotà si contavano 80 km di zona riservata a cicli e pedoni.

Arrivo ora alla questione "bicicletta a scuola". Premetto che sono preside di una Scuola Media inferiore e l'anno scorso un insegnante di lettere della mia scuola, che è anche assessore alla pubblica istruzione del Comune di San Mauro Pascoli, mi propose l'idea di incentivare i ragazzi e le ragazze ad andare a scuola in bicicletta o a piedi attraverso un concorso dal titolo "Conoscere e riconoscersi nel territorio a scuola a piedi o in bicicletta".

Con l'aiuto di un bidello, siamo arrivati a contare più di 100 automobili, che ogni giorno accompagnano i ragazzi al mattino su 250 alunni iscritti.

Il concorso-grande gioco consisteva nell'accumulare 1 punto ogni volta che si viene a scuola in bicicletta o a piedi. Per premio abbiamo pensato a delle mantelline antipioggia e caschi per la bicicletta.

Il progetto è stato realizzato con i tecnici comunali, con i quali si è studiato il territorio insieme anche ai ragazzi. Poi si sono coinvolti gli anziani dell'AUSER e l'Amministrazione Comunale. Il tutto è partito dopo aver presentato il progetto ai genitori degli alunni dando loro il più possibile la garanzia di tutela.

Dopo un anno, ancora la maggior parte dei giovani della scuola, nonostante il concorso sia terminato, viene a scuola a piedi o in bicicletta e si contano non più di 20 ragazzi che invece vengono ancora accompagnati in automobile.

Alla conclusione di questo concorso è stata fatta una bicicletтата da San Mauro Pascoli fino a San Mauro a Mare. Da qui l'idea di promuovere gite scolastiche a piedi o in bicicletta. Abbiamo sperimentato la fattibilità della cosa anche grazie all'aiuto dei vigili urbani. I costi inoltre sono molto contenuti ed è un modo per conoscere il territorio in cui si vive. Il tutto permette di sperimentare una esperienza di autonomia molto significativa, soprattutto per questa età.

Gli spostamenti casa-scuola spesso non vanno oltre i 2,5 Km.

Alcuni giorni fa – in un incontro pubblico a Gatteo, alla presenza del Sindaco - Don Oreste Benzi ha fatto la proposta provocatoria di eliminare il servizio scolastico dei pulmini. Idea ottima, ovviamente a patto che si garantiscano percorsi sicuri destinati alle biciclette e ai pedoni.

E poi perché come Regione Emilia Romagna non proponga una serie di "percorsi minori" per raggiungere località estremamente significative del nostro territorio...soprattutto con le "gite in bicicletta".

A scuola a piedi o in bicicletta.

Incentivare gli studenti di San Mauro ad andare a scuola in bicicletta o a piedi. È quanto si propone di fare l'iniziativa "*Sulle strade senza paura*", realizzata dalla Scuola Media, dalle elementari e dal comune di San Mauro Pascoli (Assessorato alla Scuola, Comando di Polizia Municipale e Ufficio Tecnico). Un progetto che prevede la messa in campo di diverse iniziative, per creare un nuovo rapporto dei giovani con la strada all'insegna della responsabilità e della sicurezza.

Punto di partenza di questa iniziativa è il progetto, denominato in maniera significativa, "**A scuola o a piedi o in bicicletta. Conoscere e riconoscersi nel territorio**", riservato in modo particolare ai ragazzi delle scuole medie. L'obiettivo è quello di incentivare i giovani a recarsi a scuola con un mezzo proprio (piedi o bicicletta), in modo da poter riscoprire il paesaggio circostante, evitando nello stesso tempo gli ingorghi di auto quotidianamente presenti presso le scuole e migliorando la qualità dell'aria. Tutto questo mettendo in protezione il centro del paese attraverso la presenza negli incroci maggiormente pericolosi di un vigile oppure un volontario dell'Auser, che aiuteranno gli alunni nella circolazione. Si prevede inoltre la realizzazione di alcune piste ciclabili, in corsia riservata, lungo le vie a senso unico in modo che pedoni e ciclisti possano andare a scuola a proprio agio.

Come è organizzata l'iniziativa?

L'iniziativa si articolerà in questo modo: a tutti i ragazzi delle scuole sammauresi nei prossimi giorni sarà consegnata una tessera personalizzata. Agli studenti che ogni giorno si recheranno a scuola con un mezzo proprio gli insegnanti, con l'aiuto dei bidelli, vidimeranno la tessera con una firma attestante l'arrivo a scuola non in automobile. Al termine dell'anno scolastico i ragazzi che avranno totalizzato il numero maggiore di firme riceveranno in premio un casco protettivo per bicicletta oppure una mantellina, a scelta dell'alunno. Importante per la riuscita dell'iniziativa è la collaborazione dei genitori degli alunni, a cui è stato presentato il progetto in due diversi incontri.

L'altra iniziativa, riguarda la promozione di un concorso sulla sicurezza stradale, rivolto alle scuole elementari (classi IV° e V°) e medie (I°, II°, III°) di San Mauro. Tema del concorso, la sicurezza stradale, vista attraverso la realizzazione di un disegno su un pannello in legno di grandi dimensioni (1 metro x 1 metro), donato gratuitamente dalla ditta Cocif. Termine di consegna degli elaborati sarà il 27 aprile prossimo, mentre i lavori saranno esposti pubblicamente in una manifestazione sulla sicurezza stradale in programma metà maggio. La giuria che vaglierà gli elaborati sarà composta dal Sindaco di San Mauro, dalla Direttrice Didattica di San Mauro Pascoli, dal Preside della scuola Media di San Mauro Pascoli, dal Responsabile del Comando di Polizia Municipale, dal Responsabile dell'Ufficio Tecnico comunale. Questi premi ai vincitori del concorso: per quanto riguarda le scuole elementari fra tutte le opere consegnate ne verrà premiata una per le classi IV, una per le classi V. Agli alunni di questa classi verrà consegnato a scelta un caschetto o un impermeabile da bicicletta, e offerta una giornata al mare accompagnati dai vigili. Per la scuole Medie verrà premiata un'opera della classi I, un'opera della II e un'opera delle III. Le scolaresche vincitrici potranno trascorrere "una giornata al mare" in sella alla bicicletta accompagnate dai vigili. Inoltre agli alunni di questa classi che abitano lontano dalla scuola e si servono dei pulmini comunali per raggiungerla, verrà assegnato in premio l'impermeabile da bicicletta anche senza la consegna del tesserino.

Dal mese di febbraio il Comando di Polizia Municipale di San Mauro Pascoli inizierà le lezioni di sicurezza stradale nelle scuole elementari e medie sammauresi. Il progetto, giunto alla sua undicesima edizione, si pone l'obiettivo di indicare agli studenti percorsi didattico-educativi, con la consapevolezza di un comportamento responsabile. L'iniziativa

coinvolge tutte le classi delle scuole dell'obbligo di San Mauro Pascoli, per un totale di oltre 100 ore. Nelle vesti di insegnanti tre addetti del comando di Polizia Municipale sammaurese, che oltre alle tradizionali lezioni sulla segnaletica stradale, si soffermeranno su tutto ciò che riguarda la sicurezza stradale (uso del casco, delle cinture di sicurezza, gli effetti della velocità, ecc.). Dopo tanta teoria, infine, spazio alla pratica con una verifica del grado di apprendimento in sella alla bicicletta, su un percorso disegnato dai vigili sammauresi. Al termine del corso premio per tutti con la consegna del patentino di guida ai giovani in erba.

La gita in bicicletta

Una proposta didattica alle classi per conoscere meglio il proprio territorio.

Quello delle gite scolastiche è oggi "un grande affare". Nel corso di tutto l'anno, ma in particolare nei mesi di marzo, aprile, maggio su è giù per l'Italia è tutto uno spostarsi di autobus ad uno o due piani. Gli studenti italiani fanno almeno una gita all'anno. C'è un vero e proprio mondo economico che vive su questo evento. Agenzie viaggi, alberghi, società specializzate nell'offrire pacchetti "chiavi in mano". E che quello dei viaggi di istruzione sia un settore che tira, lo dimostra il fatto che su questo argomento ci sono anche diverse iniziative fieristiche in Italia. Una di queste si chiama perfino Borsa del Turismo Scolastico. Eppure pochi si soffermano a riflettere sull'importanza della gita dal punto di vista didattico. Non intendo parlare dell'itinerario o della località da visitare. Vorrei soffermarmi sul perché e sul come si organizza una gita. Ho l'impressione che al di là di qualche ricerca (su internet o su qualche libro di geo-storia), gli studenti non siano molto coinvolti nella gita scolastica. Spesso andare in gita o in una città o in un'altra non cambia, l'importante per i ragazzi è andare. E l'idea di andare in altri luoghi per motivi di turismo (scolastico in questo caso) se un tempo era un privilegio dei ricchi e dei nobili, oggi è un'opportunità per la maggioranza dei cittadini (e degli studenti). E' un mercato che si allarga e investe tutte le età. Pensiamo che - a proposito sempre del mondo fieristico - in questi giorni si è svolto anche il primo *Salone dei viaggi e delle vacanze 0-12*.

Viaggiare nel mondo a partire da casa nostra

Non ci sono limiti spesso alla possibilità di viaggiare. Ed è sempre più frequente che gli studenti effettuino viaggi in paesi europei. Molte terze, delle scuole medie inferiori in cui sono dirigente scolastico, hanno fatto in questi mesi viaggi di alcuni giorni con destinazione la sede del Parlamento Europeo, a Strasburgo, nel nord della Francia. Eppure spesso, questi ragazzi, hanno raramente viaggiato e percorso le strade della centuriazione romana, che si snodano nei dintorni della via Emilia, nelle zone di San Mauro Pascoli, Gatteo o Savignano sul Rubicone. Si viaggia, ci si sposta di migliaia di chilometri... eppure non si conoscono i territori e gli ambienti in cui viviamo. E' necessario, direi urgente, tornare a fare gite nei luoghi in cui abitiamo e in cui viviamo, nel nostro comune, nella provincia, nella nostra regione. E si tratta di partire dalla nostra scuola, percorrerne i dintorni, esplorarli, conoscerne la storia e le particolarità.

Mi verrebbe da affermare che è impossibile essere e sentirsi europei se non si conoscono i propri luoghi di vita, se non si hanno le radici ben salde sulla nostra terra. Così, la maniera più naturale per conoscere i nostri ambienti è quella di muoversi a piedi o in bicicletta.

Si tratta di prepararsi, di allenare la mente dei ragazzi e il corpo a questo evento che sicuramente è molto più coinvolgente per i nostri studenti. E' chiaramente questa una scelta che capovolge completamente la modalità con cui i ragazzi si spostano sul territorio. Oggi abbiamo "studenti trasportati" quasi esclusivamente su un mezzo a motore meccanici (in genere automobili). Qui la questione è chiaramente di tipo psico-pedagogico: un ragazzo autonomo, che sa muoversi da solo, acquisisce sicurezza, matura competenze psicomotorie, raggiunge una sua autonomia. Si passa dalla filosofia dell'automobile alla "ciclosfia".

Ma la gita in bicicletta non è pericolosa?

Quella della pericolosità e della sicurezza è sicuramente la prima obiezione che viene fatta sia da genitori che da insegnanti. In attesa che la nostra società modifichi la filosofia di spostamento dai mezzi automobilistici a quelli ciclistici, e si predispongano piste ciclabili (spesso è sufficiente interdire nelle strade meno importanti il traffico motorizzato a non residenti) l'unica soluzione provata è sicuramente quella di contattare il comando dei vigili urbani e chiedere un accompagnamento. E' una soluzione fattibilissima e sperimentata, E per concludere non possiamo che riconoscere che quella della bicicletta - e del suo uso - è sicuramente una delle opportunità per fare "educazione stradale"

La bicicletta, una tecnologia appropriata dalle grandi doti

La bicicletta ha tutta una serie di aspetti positivi che la rendono ecologicamente, socialmente, politicamente ed economicamente una delle tecnologie più appropriate.

- **È versatile e maneggevole.** Con la bicicletta si può andare praticamente dappertutto e non necessita di grandi conoscenze per essere ben mantenuta e riparata.

- **Consuma poche risorse.** A parte i 10/20 chili di materie prime di cui è composta, la bicicletta non ha bisogno di carburanti, e, se ben costruita, la sua durata è di vari decenni.

- **È efficiente, anche con il trasporto di carichi.** Si è ampiamente dimostrato che, per distanze di circa 5 km., anche con il trasporto di carichi, la bicicletta è il veicolo più veloce.

- **Offre notevoli opportunità di lavoro.** Con piccoli investimenti iniziali, biciclette, con l'eventuale aggiunta di borse, portapacchi o carrettini, e tricicli offrono ai disoccupati buone opportunità di lavoro, come è dimostrato in molti paesi del sud della terra. Può contribuire a facilitare la prestazione di alcuni servizi sociali. In molte zone del sud della terra, la bicicletta è l'unico veicolo utilizzabile da parte di medici, infermieri, ostetriche, maestri, ecc., per raggiungere popolazioni isolate.

- **Non richiede grandi investimenti per le infrastrutture.** La bicicletta, oltre ad occupare meno spazio, non necessita di autostrade, nè di parcheggi immensi, nè di sistemi complicati di semaforizzazione e tanto meno di distributori di carburante.

- **È ecologicamente inoffensiva.** Eccetto, forse, piccoli squilibri nell'estrazione iniziale e nella lavorazione dei metalli con cui è costruita una bicicletta, questa non emette nè gas di scarico nè rumori molesti.

- **Fa un uso efficiente dello spazio pubblico.** Lo spazio, cioè, occupato da una bicicletta per la strada o nei parcheggi è complessivamente 10/15 volte minore di quello di un'automobile.

- **Contribuisce a migliorare la salute della persona.** Mentre la vita sedentaria sta creando gravi problemi di arteriosclerosi e malattie cardiache, la bicicletta mantiene l'individuo ad un livello di esercizio motorio adeguato alla sua salute.

- **Contribuisce a creare un clima di pace nella città.** Il rumore, l'inquinamento, il congestionamento del traffico, la scarsità di aree verdi e di luoghi di ricreazione, sono situazioni legate all'eccessiva diffusione di mezzi motorizzati che creano un clima di tensione e di aggressività. La bicicletta riduce ed annulla tutto ciò.

- **Può contribuire a creare una società più stabile.** Una persona che acquista una bicicletta o un triciclo incrementa la sua capacità di decidere e quindi la sua autonomia. Poiché, da solo, può raggiungere il posto di lavoro, può realizzare lavori ambulanti ed essere maggiormente indipendente nella scelta del lavoro.

- **Favorisce la riduzione dell'indebitamento estero e la dipendenza di un paese.** In molti paesi del sud del pianeta la distribuzione del petrolio dipende da un'unica raffineria centralizzata. Questo crea condizioni di forte dipendenza dai paesi occidentali. Anche la costruzione di automobili o camion dipende, spesso, da grandi industrie occidentali. La bicicletta non abbisogna di carburante e buona parte dei pezzi di cui è costituita può essere realizzata in piccole officine artigianali locali.

Intervento di Vezzali Bergamini Emanuela, presidente dell'Osservatorio. Realizzazioni e programmi dell'Osservatorio regionale sull'educazione stradale

La Regione Emilia- Romagna, prima attraverso il proprio progetto di legge sull'uso obbligatorio del casco per tutti i conducenti delle "due ruote" ed il programma " Educazione stradale - educazione per la vita" e successivamente con l'Osservatorio per l'educazione stradale e la sicurezza, ha posto alla base del proprio lavoro: l'esigenza di affermare il principio fondamentale della "cultura della sicurezza stradale", obiettivo che ha cercato in tutti i modi di diffondere nel territorio sollecitando la partecipazione di tutti i soggetti sia pubblici che privati, direttamente o indirettamente interessati al problema della sicurezza stradale.

Non a caso oggi diciamo che l'Emilia Romagna rappresenta un laboratorio sperimentale in cui si lavora e si agisce insieme, per una maggiore sicurezza stradale per tutti.

Con uno sforzo costante e continuo ha cercato di diffondere il concetto di cultura della sicurezza stradale in tutti i settori dell'amministrazione regionale, delle amministrazioni locali, in tutte le sedi possibili. Credo che questa sia la vera novità, nel panorama nazionale: una Regione che si è posta l'obiettivo di agire non solo in tempi brevi ma soprattutto con programmi a medio ed a lungo termine al fine di modificare comportamenti individuali e collettivi, scelte istituzionali e non, azioni dei singoli sia privati che pubblici e, soprattutto di investire sulla formazione della utenza agendo per fasce di età e tipologia di utenti della strada. Una scelta complessa e difficile che ha messo di fatto in discussione il modo di interpretare la realtà, di pensare, di agire, modificando anche sistemi ormai cristallizzati, di lettura del fenomeno degli incidenti stradali, stimolando tutti a valutare non solo le loro conseguenze, ma soprattutto le cause andando il più in profondità possibile. Non c'è angolo del territorio regionale in cui non si cerchi di introdurre il concetto di sicurezza analizzandone tutti gli aspetti, in primo luogo quelli di tipo comportamentale e strutturale ed organizzativo

Un altro aspetto che è importante sottolineare è la metodologia di lavoro che l'Osservatorio ha adottato per perseguire tali obiettivi: la strategia degli accordi e delle intese e l'attivazione di un interessante sistema rete.

Numerosi sono i soggetti che hanno competenze in materia; che si impegnano in tante aree diverse, da quelle formative, a quelle di controllo e vigilanza a quelle ancora di scelte strutturali ed organizzative. Numerosissime sono le esperienze che vengono condotte in tema di sicurezza stradale. Oltre ad averle avviate e stimolate la difficoltà maggiore per l'Osservatorio è stata quella di portare a sintesi questa rete di esperienze, queste diverse volontà e disponibilità ad agire, di portarle a sistema a rete, superando la frammentazione, la sovrapposizione, la parcellizzazione degli interventi per un metodo di lavoro che preveda obiettivi, comuni e condivisi.

Accordi ed intese per lavorare insieme è stata la strategia adottata, partendo da una esigenza minima di non sovrapporsi gli uni con gli altri fino ad arrivare a concordare insieme programmi di lavoro fra vari settori, con evidente maggiore produttività degli stessi, con minor dispendio di risorse ed energie. Credo che il sistema di accordi, intese e rete di esperienze si sia diffuso su tutto il territorio regionale e non solo.

Oggi l'Osservatorio è presente in molti tavoli di lavoro organizzati da Province, Comuni, Prefetture, Aziende sanitarie, Associazioni di volontariato, settori economici, ecc. E' presente ed operativamente attivo come stimolo e coordinamento delle diverse azioni che vengono intraprese: la Regione ha indicato tra le proprie priorità del DPEF il problema della sicurezza e tale presenza sul territorio è un'altra scelta strategica che oggi può essere messa in campo per andare oltre, passare quindi dalle fasi di sensibilizzazione e diffusione della cultura della sicurezza stradale alla fase di maggiore realizzazione possibile.

Un altro punto del nostro lavoro è la costante ricerca delle forme di comunicazione più idonee allo scopo da perseguire.

La fascia di età su cui abbiamo lavorato di più è quella dei giovani soprattutto sul loro problema del ritorno a casa sicuro dopo le serate di evasione e divertimento.

Per quanto riguarda l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole le esperienze condotte in anni precedenti si sono trasformate in scelte "ufficialmente" valide nel 1994 con l'accordo quadro firmato dall'allora Sovrintendenza e dalla Regione.

Senza forzature, abbiamo fatto sì che le scuole si appropriassero di questo tema e diventassero protagoniste, creando esperienze, che oggi si diffondono a macchia di leopardo. Con importanti realizzazioni culturali e didattiche innovative.

Con l'impegno dell'Osservatorio infatti si è anticipata di fatto la scuola dell'"autonomia" con la scuola in grado di programmare anche azioni non strettamente curricolari.

Ora è necessario andare più in profondità, la sensibilizzazione ha avuto molto successo, ma è necessario che la scuola si trasformi veramente e, con l'aiuto degli Enti locali, dei vari soggetti che ruotano intorno ad essa, possa trasformare l'educazione alla sicurezza stradale non in un semplice concetto di acquisizione delle regole della strada ma di importante preparazione dei ragazzi ad una loro mobilità sicura.

Vorrei soffermarmi su un altro punto molto importante che può maggiormente far riflettere nell'ambito di questo incontro: grandissima parte degli errori che vediamo fare dai ragazzi risalgono a comportamenti acquisiti nella prima infanzia: il concetto di regola, l'affermazione di sé attraverso l'auto, certe manifestazioni di non ottemperanza delle norme, l'attenzione o meno al percorso che viene fatto. Quanto può influire il comportamento degli adulti, soprattutto di quelli più vicini ai bambini?

Il bambino che sale in automobile con i genitori (o che accompagna il genitore ad acquistare l'auto) è un bambino allegro che assorbe con grande facilità quello che viene fatto e detto

E' stato fatto anche un lavoro conoscitivo con i concessionari per vedere l'atteggiamento dei genitori quando acquistano un'automobile; oggi tale atteggiamento è cambiato: l'acquisto rappresenta un successo, è chiaro che se l'attenzione degli adulti è rivolta solo al budget e alle prestazioni della vettura, questo influisce sul bambino e da parte della scuola è difficile sradicare tale atteggiamento.

Concludo citando due importanti programmi su cui stiamo lavorando: il Patentino per la guida dei motorini e la preparazione alla patente di guida, argomenti che la scuola si appresta ad inserire nei suoi programmi in virtù e grazie allo sforzo comune di lavorare per obiettivi anche molto concreti. In base allo spirito di collaborazione che abbiamo instaurato da anni.

Intervento di Sandra Botti e Paola Bassi, Agenzia Trasporti Pubblici, Servizio Mobilità urbana e locale, Regione Emilia Romagna "Iniziative e programmi regionali per la mobilità sostenibile"

Sandra Botti

Vorrei inquadrare le tematiche legate al tema "Mobilità e sicurezza" e alle iniziative avviate dalla regione Emilia Romagna, in particolare nel settore dei trasporti pubblici e locali.

La mobilità sicura è un obiettivo in realtà partito con la legge regionale 15/94, come una novità concettuale. La Regione ha cominciato a svolgere un'azione "promozionale" rispetto Enti locali e soggetti che hanno la diretta competenza nel settore della mobilità urbana; la Regione, con la sua competenza strutturale ha integrato le azioni della mobilità urbana con quelle proprie di gestione del trasporto pubblico e locale e questo ha dato molti

stimoli. Si è iniziato con una concertazione tra Comuni, Provincie, Aziende dei trasporti; si sono fatti passi avanti e, attraverso la partecipazione, si sono definiti degli obiettivi per darsi delle regole affinché si costruisca un rapporto con i cittadini legato alla capacità di dare informazioni sulle politiche che si adottano e sui risultati che si intendono raggiungere.

Oggi la Regione e gli Enti locali delle città con più di 50.000 abitanti, le Provincie e il Ministero hanno aderito insieme ad un'intesa per darsi degli obiettivi per il miglioramento della qualità dell'aria; di conseguenza la mobilità e la sicurezza sono un obiettivo che, non solo permette di vivere meglio, ma contribuisce anche al risparmio energetico.

Siamo partiti anche a livello Europeo, quindi confrontandoci con altri Stati dell'Europa; la prima esperienza di Benchmarking a questo livello è partita nel 2000 con la partecipazione di 13 Stati. Si è tenuto conto di un indicatore molto importante e cioè la velocità media degli autobus urbani, un mezzo pubblico si muove bene in città quando il traffico è limitato e quando vi sono infrastrutture adeguate (corsie preferenziali, semafori, ecc.). La nostra Regione, rispetto questi due parametri, si pone ad un livello medio-alto, per quanto riguarda invece la ciclabilità ad un livello medio-basso, molto alto è anche il fattore degli incidenti.

Quali azioni sono state promosse? Interventi per il miglioramento della qualità urbana, della sicurezza dei pedoni, ma anche miglioramento delle piste ciclabili, aree pedonali, offerta di un trasporto pubblico di qualità. Faccio ora riferimento al tema più attuale riguardo gli investimenti 2003 – 2005, vi è stato un accordo tra Provincie, grandi Comuni che ha portato ad azioni di breve periodo sulla limitazione della circolazione per due giorni a settimana a targhe alterne. Gli investimenti a medio-lungo termine su cui stiamo facendo un lavoro di concertazione riguardano la definizione dei lavori da portare avanti.

C'è oggi una nuova volontà e attenzione alla partecipare dei soggetti che desiderano il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano anche attraverso la modificazione dei comportamenti individuali. In effetti, nelle domeniche e nei giovedì a targhe alterne, c'è stato un certo miglioramento del livello delle emissioni inquinanti e una effettiva condivisione dell'iniziativa di limitazione della circolazione delle auto, che quindi rende necessarie azioni più strategiche.

A lungo periodo si continua a promuovere interventi ed investimenti sui mezzi pubblici per gli scarichi dei gas, il potenziamento della mobilità ciclistica, da monitorare per attuare politiche adatte alle diverse situazioni locali, si pensi alla sostituzione di 1600 autobus prevista e in parte attuata tra il 2002 e il 2005, questo può portare ad una riduzione complessiva dell'inquinamento.

Si lavora anche per la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali urbani e casa-scuola ritenendo questo argomento di particolare rilevanza e tale da consentire non solo l'ulteriore sviluppo di sinergie tra diversi settori degli Enti locali e nella stessa Regione, ma anche un diretto coinvolgimento delle istituzioni e soprattutto dei cittadini-utenti, in special modo dei genitori e dei ragazzi nella ricerca di soluzioni condivise che incidano anche in modo duraturo sugli stili di vita .

Paola Bassi

Desidero fare una puntualizzazione su alcuni dati di sintesi inerenti alla L. 366/98, che sostanzialmente è un proseguimento della L. 208/91 e che, rispetto a quest'ultima, ha uno spettro più ampio di tipologie di intervento consentendo di realizzare dalle piste ciclabili ai percorsi di tipo ambientale-naturalistico, ad azioni quali cartografiche tematizzate e altre di tipo collaterale prevedendo inoltre un concorso tra Regioni e Ministero dei Trasporti

Sicuramente la mobilità ciclo-pedonale è uno degli aspetti maggiormente legato alla sicurezza, in quanto definisce porzioni di territorio dove è possibile circolare liberamente in sicurezza, specialmente per le fasce d'età deboli (bambini/e ed anziani).

Con la L.366/98, che prevede la possibilità di accedere ai finanziamenti per province, comuni e comunità montane, sono stati inseriti all'interno del programma complessivo di graduatoria regionale circa 200 interventi su circa 300 domande presentate.

Il programma regionale della L. 366/98, strutturato in tre riparti collegati ai finanziamenti ministeriali; si è concluso quest'anno con l'ultima delibera, che ha posto il finanziamento agli ultimi 10 interventi, per cui, a fronte di una programmazione molto più ampia, siamo riusciti a mettere a punto circa 58 interventi per un valore complessivo di 30.000.000 Euro.

Questi interventi hanno avuto tipologie molto differenti, la percentuale più alta degli enti che hanno fatto richiesta di contributo è legata ai Comuni, la lunghezza dei percorsi è stata prevalentemente di circa 10 Km, ma qualcuno si è avvicinato anche ai 50 Km, specie quelli di tipo naturalistico-ambientale.

Un altro aspetto interessante riguarda il costo per chilometro per tali percorsi, che si aggira intorno ai 25.000 Euro, per interventi di sistemazione fino ad arrivare a 40.000 Euro per quelli in ambito urbano.

La quota di finanziamento complessiva, sommando quella delle Regioni a quella del Ministero, è arrivata al 66% del costo complessivo.

Un altro aspetto, che si collega al tema del seminario di oggi, è il tema dei percorsi sicuri casa-scuola; ci sono Comuni che hanno scelto di lavorare anche su questo tipo di interventi come Anzola dell'Emilia e San Lazzaro di Savena. Tutti gli interventi che sono stati finanziati rientrano nel piano urbano del traffico, cioè in una programmazione comunale già strutturata.

Altro elemento importante è quello della cantierabilità; entro il 2003 infatti si prevede il completamento circa il 40% degli interventi ammessi a contributo.

Credo sia questo un buon obiettivo come quello che su 58 progetti finanziati, solamente 3 hanno deciso di rinunciare al contributo.

Si auspica che gli Enti locali promuovano contestualmente all'utilizzo dei percorsi ciclabili una attività di monitoraggio, sia in fase precedente alla progettazione che in fase successiva, per meglio valutare l'effettivo riscontro in termini di costi benefici dell'opera realizzata.

Interventi da parte del pubblico

Luciana Toricelli

Sono una collaboratrice Camina e lavoro anche per il comune di Modena sul tema dell'infanzia e dell'adolescenza.

Modena sta lavorando da 7 anni sulla "sicurezza", in particolare ci sono due quartieri con circa 50.000 abitanti, che hanno lavorato con le scuole sulle tematiche oggi trattate. I risultati sono stati ottimi, il coinvolgimento è stato sia dei bambini che dei cittadini, ad esempio i negozianti.

Ma il mio intervento vuole focalizzare l'attenzione su un altro punto: l'altro giorno ho letto un articolo sulla Repubblica inerente al 29 Maggio, giorno in cui ricade la settimana dell'infanzia. Dall'Osservatorio Nazionale sullo sfruttamento minorile, viene data una cifra allarmante: 8.000 bambini dai 7 ai 14 anni chiedono l'elemosina sulla strada; dietro ciascuno di essi c'è un mercante che guadagna dai 50 ai 100 Euro al giorno.

Ci troviamo oggi nella paradossale situazione di essere coloro che promuovono la restituzione delle strade ai più piccoli e, nello stesso tempo, ci sono alcuni bambini che dovremmo tenere lontani dalle stesse.

Chiedo agli amministratori di "pensare" l'infanzia come parametro per parlare di qualità della vita.

Corrado Busello, comune di Bologna

So che in alcuni paesi del Nord Europa la figura del Mobility Manager ha una priorità sulla mobilità scolastica, cioè aiuta e facilita l'organizzazione delle famiglie dei bambini rispetto i percorsi sicuri casa-scuola. Volevo sapere se in Italia la normativa vigente ha degli spazi rispetto ad una apertura del Mobility Manager in questo ambito.

Risposta da parte di Giancarlo Sgubbi

Dal punto di vista normativo, gli spazi ci sono tutti, perché è vero che in Italia questo tipo di figura è stata introdotta con decreto ministeriale, ma è anche vero che, soprattutto in ambito europeo, è una figura nata spontaneamente.

A scuola, nelle nostre città, è stato posto il tema di stimolare su questo argomento, specie alle superiori, attraverso la nomina in ciascuna classe di una figura che ricopra il ruolo di Mobility Manager, ma esperienze concrete concluse non ne ho da riportare ma nulla vieta comunque che questo si possa fare.

Conclusioni di Valter Baruzzi, responsabile formazione Centro Camina

Le parole chiave emerse dagli interventi sono:

- **complessità**: le tematiche della mobilità e della sicurezza hanno una matrice complessa, che chiama in causa sia l'organizzazione fisica delle strade sia quella della cultura della mobilità, tra loro strettamente connesse;
- **infanzia**: c'è il tema della difesa e della promozione dei suoi diritti, ma è presente anche la consapevolezza che il dialogo e la collaborazione con bambini e ragazzi, produce benefici per tutta la comunità;
- **partecipazione**: questo tema rimanda al piano dei diritti dell'infanzia, ma c'è la consapevolezza che la partecipazione non è una scelta ideologica, ma una scelta correlata all'esigenza di efficacia dei progetti di cambiamento;
- **cultura della strada**: si richiama qui il tema della civitas, le occasioni di socialità e di sviluppo umano; l'autonomia e i legami tra le persone e i luoghi.

Sono anche stati fatti alcuni esempi emblematici stamattina, come quello del noto parere dell'Avvocatura di Stato: pare che in questo apparente ordine ci siano delle regole che stimolano i dirigenti scolastici a disinteressarsi del benessere dell'infanzia, facendo scelte che apparentemente si fondano invece sulla necessità della sua tutela. Ci sono regole che tutelano soprattutto gli adulti, alcuni ruoli e funzioni, ma non rispondono ai bisogni di crescita dei ragazzi.

Proprio dall'approccio con i ragazzi abbiamo visto come sia importante, se vogliamo cambiare la cultura, toccare anche il tema del sistema premiante, altra parola chiave. Ci debbono essere riconoscimenti per chi sa innovare, penso all'intersectorialità ad esempio, bisogna incentivare chi opera superando stereotipi organizzativi e tradizioni operative rigide, e quindi in controtendenza.

Interessante l'intervento dal pubblico riguardante i bambini immigrati che vivono sulle nostre strade: ciò chiama in causa il modello di sviluppo del nostro Paese: mobilità, energia, impronta ecologica e di conseguenza devastazione di altre parti del mondo provocate dalla necessità di procurare energia... sono aspetti che ci mettono in relazione con le altre parti della Terra. Sul piano dei diritti quindi la domanda può essere così formulata: "Come possiamo tutelare i diritti della nostra infanzia, senza calpestare quelli dei bambini che vivono in altre parti del mondo e imparando a rispettare anche i diritti dei bambini di altri paesi che oggi vivono insieme a noi?"

Anche questo aspetto conferma la matrice complessa di queste tematiche e mi auguro che noi, consapevoli dell'interdipendenza dei fenomeni, sappiamo muoverci con concretezza realizzando progetti, anche piccoli, ma che siano coerenti e che, se anche non soddisfano tutti gli obiettivi, garantiscano passi avanti un po' a tutti i livelli: da quello locale a quelli più ampi, regionale, nazionale... E oltre.