

ROMA



Comune di Roma
Assessorato alle politiche
di Promozione dell Famiglia
e dell'Infanzia
Dipartimento XVI

Progetto Internazionale
"La città dei bambini"

Istituto di Scienze e Tecnologie
della Cognizione
Consiglio Nazionale delle Ricerche

A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI

Manuale operativo per cominciare
a restituire la città ai bambini
e i bambini alla città

Francesco Tonucci
Pia Natalini



GANGEMI EDITORE

FRAT095

A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI

**Manuale operativo per cominciare a
restituire la città ai bambini
e i bambini alla città**

a cura di Francesco Tonucci e Pia Natalini

INDICE

Premessa

Il progetto “La città dei bambini”

Introduzione

Il crollo della mobilità dei bambini
La situazione italiana
Storie di ordinaria autonomia

Prima parte: A scuola ci andiamo da soli

Una proposta difficile
Difficile ma necessaria
Possibile a certe condizioni
Gli alleati

Seconda parte: Come fare il percorso metodologico

Terza parte: Le esperienze delle città

Quarta parte: Le proposte

Quinta parte: Aspetti giuridici

Appendice

Questionari
Schede scolastiche
Roma, Garbatella: Siamo gatti

Bibliografia

PREMESSA

Promuovere un progetto come “La città dei bambini” in una rete di città italiane, spagnole e argentine richiede notevoli risorse umane ed economiche. Le città chiedono di essere accompagnate specialmente nelle fasi iniziali del progetto e di ricevere suggerimenti per le varie attività.

D'altra parte ci sembra poco ragionevole che ciascuno debba inventarsi da capo il percorso e le soluzioni ai vari problemi. Meglio scambiarsi materiali ed esperienze per avere esempi e modelli per potersi muovere con maggiore facilità senza per questo rinunciare alle proprie peculiarità.

Nel 1996, quando si forma il Laboratorio Internazionale presso il CNR di Roma inizia la pubblicazione del Bollettino “La città dei bambini” e gli incontri, prima semestrali e poi annuali fra le città della rete. Obiettivo dell'uno e degli altri è promuovere lo scambio delle esperienze fra le città e fornire materiali di approfondimento sui vari aspetti e sulle diverse attività.

Nel 2002, mentre continuano gli incontri internazionali, si apre il sito web che sostituisce in gran parte il Bollettino nella presentazione e nell'approfondimento dei vari aspetti del progetto.

Con questo quaderno inizia la pubblicazione dei Manuali, strumenti semplici che intendono accompagnare e sostenere le città nella attivazione delle diverse iniziative. Si parte dal Manuale “A scuola ci andiamo da soli” non perché questa attività abbia qualche priorità sulle altre, ma semplicemente perché è quella sulla quale abbiamo più materiali già pronti per la pubblicazione. Seguiranno quelli sul Consiglio dei bambini e sulla Programmazione partecipata, mentre è già disponibile un piccolo Manuale su “Prima i pedoni” preparato dal Laboratorio

I Manuali, prodotti dal Laboratorio internazionale, vengono pubblicati con il contributo del Comune di Roma, che dal 2001 ha assunto un ruolo di città capofila nella rete.

Il Manuale è scritto innanzi tutto per gli amministratori perché trovino le motivazioni per promuovere questa importante esperienza di autonomia dei bambini. E' scritto per gli insegnanti affinché aiutino i bambini ad iniziare questo nuovo percorso di crescita. È scritto per gli operatori che devono organizzare le varie fasi dell'attività. È scritto anche per le famiglie che in queste pagine dovrebbero trovare aiuto e coraggio per superare le loro paure e per sviluppare il desiderio di preparare per i loro figli un ambiente migliore.

I materiali raccolti nel Manuale sono in gran parte prodotti dalle città della rete. Sarebbe opportuno che nuovi materiali, prodotti da altre città, venissero messi a disposizione di tutti inviandoli al Centro di Documentazione del Laboratorio internazionale del CNR di Roma. Successive eventuali ristampe del Manuale potranno offrire questi nuovi contributi.

INTRODUZIONE

La città dei bambini, il progetto

Negli ultimi decenni e in modo clamoroso negli ultimi cinquanta anni, la città, nata come luogo di incontro e di scambio, ha scoperto il valore commerciale dello spazio e ha stravolto tutti i concetti di equilibrio, di benessere e di stare insieme, per seguire solo programmi di profitto e di interesse.

Fino a poche decine di anni fa i poveri e i ricchi vivevano gli uni vicini agli altri. Adesso i poveri si sono trasferiti in periferia, i centri storici sono diventati uffici, banche, fast food, sedi di rappresentanza, alloggi ricchi e sofisticati.

I luoghi più belli del nostro paese sono negati al gioco e alla esperienza dei bambini, al passeggio e al ricordo dei vecchi.

Le periferie sono nate in pochi anni sotto la spinta prepotente della speculazione, senza piazze, senza verde, senza monumenti. La città non ha più abitanti, non ha più persone che vivono le sue strade, i suoi spazi: il centro è luogo di lavoro, di compere, di rappresentanza, non di vita; la periferia è il luogo dove non si vive, ma si dorme soltanto.

La città ha rinunciato ad essere luogo di incontro e di scambio e ha scelto come nuovi criteri di sviluppo la *separazione* e la *specializzazione* degli spazi e delle competenze: posti diversi per persone diverse, posti diversi per funzioni diverse. Il centro storico per le banche, i negozi, il divertimento; la periferia per dormire. Poi ci sono i luoghi dei bambini: l'asilo nido, il parco giochi, la ludoteca; i luoghi dei vecchi: l'ospizio, il centro anziani; i luoghi della conoscenza: dalla scuola dell'infanzia all'università; i luoghi per le compere: il supermercato, il centro commerciale; il luogo della malattia: l'ospedale.

La città come ambiente unitario sta scomparendo e sta diventando sempre di più la somma di luoghi specializzati, autonomi e autosufficienti. La separazione produce disagio, malessere, crea nelle persone lacerazioni con la propria storia, con i propri affetti, ostacola la comunicazione, l'incontro, la solidarietà.

In alcuni casi gli amministratori della città si sono fatti carico del malessere dei concittadini e hanno sviluppato la politica dei servizi. I servizi pubblici sono diventati il simbolo e il vanto della buona amministrazione: la specializzazione qualifica il servizio e compensa la separazione. Ai bambini e ai vecchi non si permette di vivere nella propria famiglia, nella propria casa, nella propria città, ma si offre loro il meglio che possono assicurare la moderna psicologia, pedagogia, pediatria, dietetica, geriatria.

La città la si dà ormai per persa, i migliori servizi aiutano a sopportarla, senza sperare di cambiarla. Padrona della città è ormai l'automobile che produce pericolo, inquinamento, occupazione del suolo pubblico. Le strade sono pericolose, ma in questa città dobbiamo vivere e, specialmente chi ha figli, sente la necessità e l'urgenza di trovare una soluzione. La soluzione che la nostra società fortemente sponsorizza è quella individualistica e privata: "innanzi tutto difendetevi". La casa viene pensata come un rifugio difeso da porte blindate, sistemi di allarme, videocitofoni e dotato di tutti i confort: fuori il pericolo, il traffico, la droga, la violenza; dentro la sicurezza, l'autonomia, la tranquillità.

Difendersi, risolvere ciascuno i problemi da solo, chiudersi in casa significa abbandonare la città.

La città abbandonata si fa ancor più pericolosa, aggressiva, disumana.

Ma esiste una seconda strada contraria alla difesa: è quella che rifiuta la rassegnazione e denuncia questo "progresso" contrario al bene pubblico, alla felicità dei cittadini, alla qualità della vita; è quella che considera il problema non individuale e personale, ma sociale e politico. E' la soluzione della partecipazione, della "occupazione sociale" della città, che chiede che la tendenza cambi senza rinunciare alla socialità e alla solidarietà.

Ripartire dal bambino

Negli ultimi decenni la città è stata pensata e progettata assumendo come parametro un cittadino medio *adulto, maschio, lavoratore*. In questo modo la città si è persa i cittadini non adulti, non maschi, non lavoratori, cittadini di seconda categoria, con meno o senza diritti. Di qui la proposta di sostituirlo con il *bambino*. Non si tratta di difendere i diritti di una componente sociale debole; non si tratta di migliorare i servizi per l'infanzia. Si tratta di abbassare l'ottica della amministrazione

fino all'altezza del bambino, *per non perdere nessuno*. Si tratta di accettare la diversità che il bambino porta con sé *a garanzia di tutte le diversità*.

Perché assumere il bambino come parametro? La scelta non vuol essere né provocatoria né paradossale, ha precise motivazioni psicologiche e sociologiche, importanti precedenti storici, un alto significato morale e anche un forte peso politico.

Le città, nel loro recente sviluppo, si sono dimenticate della maggior parte dei cittadini, dei bambini appunto, ma anche delle donne, dei giovani e degli anziani: sono state pensate solo per la categoria più forte, quella adulta e produttiva. Il potere del cittadino adulto lavoratore è dimostrato dall'importanza che l'automobile ha assunto nella nostra società, condizionando le scelte strutturali e funzionali di essa, creando gravi difficoltà per la salute e la sicurezza di tutti i cittadini. E' necessario ripensare la città riflettendo sulle esigenze delle varie età della vita, ma si presume che quando la città sarà più adatta ai bambini, sarà migliore per tutti.

Questo secolo può a ben diritto essere considerato il secolo del bambino. Oggi viene affermato con forza il suo diritto all'infanzia, a giocare, a frequentare la scuola, a non essere utilizzato per il lavoro. Il bambino non può essere offeso, non può essere picchiato, non può essere discriminato. I ricercatori cercano in lui le radici, le spiegazioni dell'uomo. Ma proprio in questo periodo storico il bambino delle città ricche dell'occidente è colpito da una sofferenza nuova sconosciuta ai suoi piccoli predecessori e ai suoi compagni più poveri: la *solitudine*, frutto del vertiginoso progresso e del crescente benessere.

La mancanza di compagnia in casa è resa più grave dalla impossibilità di andarsela a cercare all'esterno: fuori ci sono i pericoli, che spingono gli adulti a proteggere il bambino impedendogli di uscire ma nello stesso tempo di sviluppare autonomia e autodifesa. Il costo personale e sociale che deriva dalla impossibilità per i bambini di soddisfare le necessità primarie, come l'esperienza del gioco con i compagni e senza controllo adulto, in anni in cui si costruisce la personalità della donna e dell'uomo, è molto alto e pregiudica la formazione di adulti sereni, responsabili e capaci di affrontare la vita. I bambini non vanno protetti, ma "armati", dotati cioè di strumenti, di abilità, di autonomia. La sicurezza dei nostri bambini sarà funzione della fiducia che gli adulti sapranno riconoscere ai loro figli e non della paura e della protezione.

Fino a pochi anni fa, quando era massima la fiducia nelle soluzioni economiche, consumistiche e nelle indicazioni specialistiche, la affermazione che si potesse, che si dovesse ripartire dai bambini, avrebbe suscitato sorrisi di commiserazione e la patente di visionario o pazzo per chi la proponeva. Oggi proposte come questa suscitano l'attenzione di molti cittadini, di non pochi sindaci e di tutti i bambini.

Si comincia ad essere stanchi della prepotenza della città, si comincia a non poterne più.

Occorre pensare a soluzioni sociali di cambiamento reale dell'intera città, delle sue caratteristiche strutturali e dei comportamenti dei suoi abitanti. I bambini, fin da piccoli, sono capaci di interpretare i propri bisogni e di contribuire al cambiamento delle loro città. Vale quindi la pena dare loro la parola, chiamarli a partecipare, perché forse in loro nome e per il loro benessere è possibile chiedere ai cittadini adulti quei cambiamenti che difficilmente sono disposti ad accettare e a promuovere.

E' importante che sia chiaro fin dall'inizio che il progetto non riguarda solo i bambini, i loro problemi e i loro servizi, ma l'intera città. Si tratta di una proposta trasversale che coinvolge tutti i settori dell'Amministrazione, e per questo è affidata al sindaco e alla collegialità della sua Giunta. L'adesione delle città, infatti, viene data personalmente dal sindaco e confermata da una delibera del Consiglio comunale.

Il progetto suggerisce anche l'apertura di un Laboratorio "La città dei bambini" formato da un gruppo di lavoro, di solito dipendente dal Comune, che si dedica alla progettazione delle iniziative, alle esigenze e alle caratteristiche della città; che sa lavorare con i bambini dando loro la parola e difendendo le loro idee e le loro proposte.

Il Laboratorio è la struttura di elaborazione che rende operativa la scelta di assumere il bambino come parametro di valutazione, di cambiamento della città; tiene le relazioni fra gli amministratori e

i bambini; stimola il Sindaco e la Giunta al rispetto di questa nuova filosofia di governo; si tiene in contatto con il Laboratorio internazionale del CNR di Roma.

Il Laboratorio cittadino è anche il luogo dove si svolgono queste attività, dove si incontrano i diversi operatori che si occupano di infanzia (insegnanti, genitori, pediatri, assistenti sociali, ecc.), i bambini per gli incontri del Consiglio dei bambini, gli amministratori per le riunioni trasversali necessarie per portare avanti coerentemente ed efficacemente le varie fasi del progetto.

Un progetto internazionale

La prima città che ha aderito al progetto “La città dei bambini” è stata Fano nel 1991 a cui ne sono seguite molte altre e nel 1996 l’Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del Consiglio Nazionale delle Ricerche (ISTC del CNR) di Roma ha costituito un gruppo di ricerca per il supporto e il coordinamento delle città che aderiscono al progetto: il Laboratorio internazionale.

Questo cura la comunicazione con e fra le città attraverso la pubblicazione di un bollettino periodico “La città dei bambini”; poiché non esistono titoli di studio che garantiscano la capacità di promuovere la partecipazione dei bambini alla vita della città, il gruppo del CNR organizza incontri periodici e seminari di formazione per amministratori, operatori e tecnici delle città; raccoglie i materiali prodotti in un Centro di Documentazione internazionale.

Il progetto ha inoltre creato una serie di collaborazioni professionali con i settori della psicologia, della sociologia, della pediatria, dell’architettura, dell’urbanistica e naturalmente con quello della politica e delle amministrazioni locali.

Il progetto intende promuovere due dimensioni fondamentali nella vita dei bambini: la loro *autonomia* e la loro *partecipazione*. Per quanto riguarda la partecipazione vengono promosse due esperienze: il Consiglio dei bambini e la Progettazione partecipata; per quanto riguarda l’autonomia viene promossa l’esperienza “ A scuola ci andiamo da soli” che viene illustrata in questo manuale.

Il crollo della mobilità dei bambini

Se si osservano le modifiche che la città ha subito in questi anni, si nota come sempre più le strade e le aree pubbliche sono diventate luogo esclusivo delle macchine, perdendo progressivamente la loro funzione di luoghi pubblici. Fino alla scelta estrema e paradossale: per potersi muovere con sicurezza tutti i cittadini si muovono in auto, anche per distanze brevi, anche per accompagnare i bambini a scuola. A questo punto il pedone scompare e con lui scompaiono la preoccupazione di tutelare i suoi territori, i marciapiedi, le piazze e le sue esigenze e i suoi diritti.

La maggioranza dei cittadini ha difficoltà a percorrere a piedi le strade della città, ad attraversarle, ad andare alla posta, al mercato, a soddisfare autonomamente ai propri bisogni, ad esercitare un preciso diritto incluso in quello più generale di cittadinanza: quello di usare gli spazi della città, percorrerli a piedi con sicurezza. Il pedone non rivendica più la precedenza sulle strisce pedonali, aspetta semplicemente fino a che non ci siano più automobili in arrivo.

Per il bambino la situazione è se possibile ancora peggiore: trascorre la maggior parte del tempo in luoghi chiusi, dove svolge attività organizzate e controllate dagli adulti; ha una mobilità autonoma estremamente modesta e quindi non ha la possibilità di cercarsi degli amici per giocare o per condividere l'avventura di scoprire luoghi nuovi; non gli viene consentito di sperimentare rischi proporzionati alla crescita delle sue capacità.

Uscire di casa, percorrere le strade da solo, conoscere il suo ambiente è una esigenza importante nella crescita non solo sociale, ma anche cognitiva del bambino. Andare a piedi per i bambini è una necessità. Gli spostamenti degli adulti sono sempre più spesso dei trasferimenti, finalizzati ad un obiettivo, che iniziano per terminare nel tempo più breve possibile e che hanno nell'arrivo la loro unica ragione e giustificazione. I bambini si comportano invece in maniera completamente diversa. Essi vivono i loro spostamenti come percorsi, come una successione di momenti presenti, ciascuno importante per sé. E allora i tempi si allungano e la mente si riempie di immagini, di domande, di nuove scoperte.

“Io”, disse il Piccolo Principe, “se avessi cinquantatré minuti da spendere, camminerei adagio adagio verso una fontana...”¹

Purtroppo la possibilità di uscire dei bambini, la loro autonomia è inversamente proporzionale alla nostra: più noi adulti ci muoviamo in macchina più intasiamo spazi, inquiniamo l'aria, aumentando le difficoltà di autonomia dei nostri figli. E quando i bambini si muovono, sempre più frequentemente si muovono con noi in macchina e non riescono a fissare niente, a organizzare il loro spazio, a costruirsi la loro città.

La ricerca ci dice che il rischio è un elemento fondamentale della crescita. Lo sviluppo, quello vero che fa diventare grandi, non è promosso dagli insegnamenti degli adulti rispetto ai quali il bambino deve assumere un atteggiamento di obbedienza. Lo sviluppo vero è promosso dall'incontro personale con le cose nuove che non si capiscono, non si conoscono o non si sanno fare e dalla voglia di dominarle. Da questo sforzo nascono molte delle risposte che gli adulti considerano originali e creative nei bambini. Il superamento della prova e i complimenti degli adulti caricano il bambino di soddisfazione e lo mettono nelle migliori condizioni per proseguire nell'impresa e passare ad ulteriori difficoltà. Questo è l'itinerario necessario alla crescita di un bambino, il percorso attraverso cui la donna e l'uomo mettono le basi su cui costruire la loro storia futura.

Se una esagerata protezione impedisce al bambino qualsiasi esperienza personale e qualsiasi livello di rischio, allora il suo sviluppo è in pericolo. Un esempio è quello dell'autonomia di movimento: i bambini vengono accompagnati per mano fino a dieci, dodici anni e a quattordici si regala loro il motorino. Il salto è enorme, la voglia di libertà pure, mentre pochi e poveri sono gli strumenti di controllo dello spazio, degli ostacoli, delle proprie capacità e dei propri limiti. Spesso questa assurda mescolanza di elementi contraddittori produce disastri. Il bambino, se messo in condizioni ambientali favorevoli, sa valutare le difficoltà e le affronta nella misura e nel modo che più gli

¹ A. De Saint-Exupéry, *Il Piccolo Principe*, Bompiani, Milano 1997, p. 101

conviene e gli compete. Sulle prove superate nei vari settori costruisce le sue capacità, le sue difese, la sua personalità.

Il crollo delle autonomie infantili è uno degli effetti più clamorosi e più preoccupanti dei rapidi cambiamenti ambientali che negli ultimi decenni hanno compromesso la sopravvivenza delle città. Il progetto “La città dei bambini” assume come uno dei suoi obiettivi prioritari quello di restituire autonomia di movimento ai bambini nella convinzione che i bambini per strada possano crescere meglio e rigenerare la città.

Proponiamo il bambino come figura ‘scomoda’ perché rivendica cose che noi adulti non vogliamo concedere, proponiamo il bambino come prototipo di una città che deve cambiare.

La situazione italiana

All'inizio degli anni settanta, secondo alcune ricerche inglesi, circa l'80% dei bambini andava alla scuola elementare a piedi, senza essere accompagnato dai genitori. All'inizio degli anni novanta questa percentuale è crollata al 10%.

Per offrire una descrizione aggiornata delle condizioni infantili rispetto a questo problema in Italia, il CNR ha realizzato nel 2002 una ricerca sul livello di autonomia di movimento dei bambini di scuola elementare (sei-undici anni)¹.

Lo studio ha coinvolto un campione di più di milleduecento bambini in sei città, due del nord, due del centro e due del sud del Paese.

Per l'indagine sono stati utilizzati questionari, somministrati ai bambini e ai loro genitori, che indagavano su quale fosse la modalità adottata per andare da casa a scuola e da scuola a casa e quali attività pomeridiane svolgessero i bambini senza accompagnamento degli adulti nel loro quartiere (andare in bicicletta, andare in un negozio, in parrocchia, a giocare con gli amici).

Rispetto al percorso casa-scuola la ricerca rivela che complessivamente, secondo quanto dichiarano i bambini, va a scuola da solo il 13%, va a piedi accompagnato da un adulto il 17% e in macchina il 70%.

Sono naturalmente forti le differenze legate all'età: l'autonomia aumenta costantemente con il crescere dell'età, passando dal 5% in prima elementare al 24% in quinta, mentre cala in maniera speculare l'accompagnamento di adulti a piedi, ma rimane sostanzialmente invariato l'accompagnamento in automobile.

Non si registrano differenze rilevanti fra maschi e femmine contrariamente alla prevedibile maggiore autonomia dei maschi, mentre sono significative le differenze legate al livello culturale dei genitori e alla zona di appartenenza geografica.

Considerando il titolo di studio dei genitori, risulta che quelli con livello di studio più basso (fino alla licenza media) concedono una autonomia più alta ai propri figli rispetto ai genitori con livello di studio più alto (diploma superiore o laurea) e accompagnano meno in automobile. L'autonomia dei bambini passa dal 21% (genitori meno colti) al 10% (genitori più colti) e l'accompagnamento in automobile passa dal 62% al 71%.

Considerando la zona di appartenenza geografica è emerso che da nord a sud cresce il numero dei bambini che vanno a scuola da soli, passando dall'8% al nord, al 12% al centro, al 31% al sud; diminuisce l'uso dell'auto dal 76% al nord al 53% al sud; resta sostanzialmente invariato l'accompagnamento a piedi.

Da questi dati possiamo trarre alcune considerazioni.

L'andare a scuola da soli, che pochi anni fa era considerato un comportamento abituale e normale, viene oggi considerato praticamente impossibile.

Il livello di autonomia indicato dai genitori è sempre inferiore a quello dichiarato dai bambini. Non abbiamo una misura oggettiva e quindi non possiamo valutare quale indicazione sia più affidabile, possiamo però dedurre che i genitori pensano sia buona cosa che l'autonomia dei figli sia la più bassa possibile, mentre i bambini desiderano una autonomia maggiore di quella che riescono ad ottenere. Questo è dimostrato dalle differenze legate al livello culturale dei genitori e alla zona geografica di appartenenza, considerando che il sud rispetto al nord presenta un livello di sviluppo economico e sociale più basso.

L'autonomia dei bambini paga il livello culturale e sociale delle loro famiglie: più i genitori sono preparati culturalmente e appartengono a contesti sociali sviluppati più i bambini perdono autonomia, esattamente come l'autonomia di movimento dei bambini si riduce proporzionalmente all'aumento di autonomia di movimento dei genitori.

¹ La ricerca è stata condotta da F. Tonucci, A. Prisco, D. Renzi, A. Risotto dell'Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

In modo meno provocatorio possiamo dire che i dati raccolti dimostrano che si sta modificando profondamente e in modo preoccupante la definizione del ruolo di genitore. Mentre qualche decina di anni fa si considerava compito del buon genitore curare il distacco dei propri figli da sé e costruire la loro autonomia, oggi si considera buon genitore quello che non perde mai di vista il proprio figlio o comunque non lo lascia mai solo, senza un adulto che lo controlli. E come ogni cambiamento culturale si afferma inizialmente nelle categorie più colte e socialmente più elevate.

I dati che sono emersi attestano anche che l'autonomia dei bambini cresce costantemente con il crescere dell'età, come è sempre successo, ma oggi con enorme ritardo, che produce alcune gravi conseguenze nello sviluppo del bambino e nel rapporto parentale.

Vengono a cadere i momenti rituali dai quali sono garantiti alcuni passaggi e alcuni affrancamenti dal controllo familiare. La tutela diretta dei genitori tende a prolungarsi per tutta l'adolescenza e a volte a proseguire nella prima giovinezza, creando situazioni paradossali e pericolose. Si pensi, ad esempio, che solo il 25% dei bambini di 11 anni e solo il 50% degli allievi delle scuole medie di una città di provincia del centro Italia si muove da solo e la maggior parte di loro a 14 anni avrà un motorino. Non è difficile immaginare quale pericolo possa costituire l'improvvisa e totale libertà che un mezzo di trasporto offre ai ragazzi che non hanno potuto sviluppare adeguate competenze di organizzazione spaziale e di prevenzione rispetto agli ostacoli.

L'autonomia di movimento dei bambini è quasi scomparsa nelle età più importanti per il loro sviluppo, per la elaborazione di strutture cognitive spazio-temporali, per la costruzione di adeguati meccanismi di difesa rispetto alle difficoltà ambientali e per il riconoscimento delle sicurezze necessarie per i successivi livelli di autonomia.

La principale ragione che giustifica un atteggiamento ossessivamente protettivo dei genitori è la pericolosità dell'ambiente esterno ("la città non lo permette", dicono). Per questo aumentano le forme di controllo e di tutela esterni. Aumenta il numero dei bambini cui viene dato il cellulare per sapere in ogni momento dove si trovano; esiste un sistema applicato al cellulare del bambino che permette di controllare a distanza il suo percorso da casa a scuola; esistono braccialetti elettronici applicabili al polso del bambino, che permettono di localizzarlo attraverso il satellite; esiste addirittura un microchip sottocutaneo impiantato da una coppia inglese al proprio figlio che permette in ogni momento di sapere dov'è il bambino.

Dovrebbero sembrare a tutti soluzioni assurde e aberranti, vengono invece considerate ragionevoli se non necessarie. Assurde e aberranti perché si basano sull'ipotesi che la sicurezza del figlio si possa e si debba garantire dall'esterno, da parte del genitore o di un adulto al quale il bambino è affidato, anziché al progressivo sviluppo di capacità e di strumenti che il bambino stesso costruisce confrontandosi con la realtà esterna.

Di fronte a questa situazione infantile, considerata normale e anzi auspicabile dagli adulti, i bambini di Fano, interrogati sul perché a loro piacesse tanto andare a scuola da soli, hanno risposto più e più volte: "Perché così possiamo parlare fra di noi".

Una risposta semplice e insieme sconcertante. Significa che tutto quello che la città organizza per i piccoli, dallo sport alla ludoteca, dalle feste ai musei per bambini, non riesce a soddisfare il loro più elementare bisogno di comunicazione.

La città quindi ha la grande responsabilità di impedire ad una parte importante dei suoi cittadini la possibilità di soddisfare un diritto fondamentale: quello di utilizzare senza difficoltà e pericolo gli spazi pubblici per vivere le proprie esigenze di scambio e di gioco.

È per questo che un bambino del Consiglio dei bambini di Roma, davanti al Sindaco e al Consiglio comunale ha detto: "*Vogliamo da questa città il permesso di uscire di casa*".

Storie di ordinaria autonomia

Concludiamo questa parte introduttiva del Manuale con una piccola antologia di casi di autonomia ritrovata o negata, raccolta in questi anni. Alcuni di questi esempi verranno citati ancora nel testo, ma ci piace presentarli tutti insieme per suggerire ai lettori di continuare questa raccolta e di utilizzare i casi concreti raccolti negli incontri con le famiglie e gli amministratori.

Federico di sei anni di Roma

Federico è un bambino di sei anni, di Roma. La sua scuola non è molto lontana da casa, ma c'è da attraversare una strada di grande traffico per cui la mamma lo accompagna al mattino e lo riprende all'uscita. Un giorno la mamma non si presenta alla fine delle lezioni. Federico la aspetta un po' e poi decide che può tornare a casa da solo. A casa trova il padre che, meravigliato, gli chiede della mamma. *“La mamma non è venuta”* risponde il bambino. *“E tu come hai fatto a tornare a casa da solo”* replica il padre tra il meravigliato e il preoccupato. E Federico: *“Sono andato al semaforo, ho aspettato che fosse verde e poi mi sono messo vicino ad un signore che attraversava e ho attraversato con lui, poi sono venuto a casa”*.

Nicolaj bambino moldavo

Nicolaj è un bambino moldavo, anche lui ha sei anni e vive in una piccola città del Veneto. La mamma lo accompagna per il primo giorno di scuola e spiega alla maestra che il bambino tornerà a casa da solo perché lei lavora. Finite le lezioni la maestra saluta Nicolaj che si avvia fuori della scuola, ma passano appena pochi minuti e una collega della maestra si presenta in classe con Nicolaj per la mano dicendo: *“Questo è tuo? Te l'ho riportato perché stava uscendo da scuola da solo!”*. Nicolaj è preoccupato. La maestra lo incoraggia dicendogli che aspetteranno che le maestre se ne siano andate e poi lui potrà andare a casa. Il bambino esce di nuovo. La maestra, dopo aver messo a posto le sue cose sta uscendo dalla classe quando la raggiunge una mamma con Nicolaj per la mano: *“Signora maestra, ho trovato questo bambino da solo per strada e ho pensato di riportarglielo”* dice. Nicolaj piange perché comincia a temere di non poter più tornare a casa. La maestra ringrazia la mamma e consola Nicolaj. Lo fa aspettare un po' e poi gli dice di andare a casa. La maestra sta salendo sulla sua auto quando si presenta un vigile urbano con Nicolaj per mano. *“Signora maestra l'ho visto da solo, lontano da scuola e l'ho riportato qui”*. Nicolaj piange disperato. La maestra lo tranquillizza e spiega la situazione al vigile. Il vigile ascolta attentamente e alla fine conclude: *“Ho capito, questo bambino lo accompagno io a casa!”*.

Ragazzi di Prato

Agli allievi di una scuola media di Prato era stato chiesto di disegnare il percorso casa - scuola. Tutti i bambini avevano disegnato un solo percorso, tranne uno che aveva disegnato cinque itinerari differenti. La spiegazione è semplice. Si trattava di un bambino allevato in una famiglia molto rigida che gli impediva di uscire, se non per andare a scuola. E allora i viaggi verso la scuola erano diventati per lui l'unica evasione possibile, un'attività di esplorazione della città, di fare esperienze nuove, cambiando il più possibile i suoi itinerari.

Una bambina di Gabicce

Un bambina di terza elementare di Gabicce ha raccontato la sua “odissea” quotidiana in una assemblea di genitori. In risposta all'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" ha chiesto alla madre di poter andare a scuola in bicicletta. La madre l'ha seguita in macchina il primo giorno verificando che se la cavava bene e poi, nei giorni seguenti, è andata da sola. Il problema quotidiano è stato l'attraversamento della strada principale, molto trafficata. La bambina

scendeva dalla bicicletta e attraversava a piedi sulle strisce pedonali, ma le macchine non si fermavano. E ha dichiarato sconsolata: *"L'unica volta che mi ricordo che mi hanno fatto attraversare era una macchina straniera"*.

Una madre di Bologna

"Dopo averla sentita parlare a Bologna, ho preso il coraggio a due mani e da allora ho permesso a mio figlio Pietro, che ha dieci anni, di andare a scuola da solo. Questa novità nella sua vita ha consolidato il suo senso di autostima, lo ha reso improvvisamente più consapevole dei suoi mezzi e delle sue responsabilità. Mi sono sentita importante, fondamentale nella vita di mio figlio, perché finalmente ero in grado di far sì che lui potesse sentirsi autosufficiente, senza la mamma, senza il papà lì a controllare, guidare, suggerire. Penso sia solo un primo passo verso l'autonomia, di movimento e di pensiero. Sono stata felice che si sia reso conto che anche lui può fidarsi di noi". (Lettera di una mamma di Bologna dopo una conferenza sull'autonomia dei bambini)

Una Dirigente scolastica romana

"I bambini sono stati molto contenti di andare a scuola da soli perché hanno potuto parlare di più tra di loro, fare nuove amicizie, ma soprattutto hanno scoperto un tessuto sociale che prima era invisibile; hanno scoperto un quartiere che si è messo a loro disposizione; hanno scoperto, oltre ai genitori, altri adulti della città disponibili ad aiutarli, a salutarli, a rassicurarli".

Una bambina che piangeva

In una città che fra le prime aveva avviato l'esperienza "A scuola ci andiamo da soli", una bambina stava aspettando la mamma al luogo di incontro, ma la mamma non arrivava (forse si era dimenticata o aveva avuto dei contrattempi). La bambina piangeva. Un signore che la conosceva si è fermato a consolarla e ha proposto di accompagnarla in macchina a casa ad aspettare la mamma. Quando la mamma è arrivata a casa si è arrabbiata molto con il signore gentile e non ha mandato più la bambina a scuola da sola.

Una bambina ormai grande di Barcellona

"Il percorso era breve e semplice, ma il traffico, come in ogni quartiere della città era eccessivo. Per questo non trovavo mai il momento giusto per mandare i bambini a scuola da soli nonostante stessimo tanto vicino. A me sarebbe piaciuto che tornassero a casa per il pranzo ma non avevo tempo sufficiente per uscire dal lavoro, passare a prenderli, sedermi con loro a tavola e lasciarli di nuovo puntualmente a scuola per le lezioni del pomeriggio. Così loro mangiavano alla mensa scolastica e io a casa in cucina. Un giorno, mentre prendevo il caffè, ho sentito che la porta dell'appartamento si stava aprendo. Un brivido mi ha attraversato dalla testa ai piedi. Non aspettavo nessuno e le uniche persone che avevano la chiave di casa erano in viaggio. Non sapevo cosa fare. Alla fine mi sono decisa ad affrontare la situazione e, sporgendo la testa nel corridoio, ho visto mia figlia di sette anni che mi salutava con affetto. "Ma...", le ho detto fra l'incredulo e il sorpreso, "e tu che cosa ci fai qui?". "Sai", mi ha risposto la bambina, "avevo dimenticato un quaderno e siccome ricordavo che il portiere ha una chiave di casa, ho deciso di venire a prendermelo". Come se nulla fosse, la bambina è andata dritta a prendere il suo quaderno, mi ha dato un bacio ed è uscita con la chiave del portiere in mano. Io non ho avuto né il tempo né la capacità di reagire, così ho seguito i movimenti rapidi di mia figlia e, senza sapere come, mi sono ritrovata di nuovo davanti alla tazza di caffè pensando, per la prima volta, che mia figlia era diventata grande."
(Eulalia Bosch, ¿Quien educa a quién?, Barcelona, Laertes, pagg. 17-18)

PRIMA PARTE

A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI

“A scuola ci andiamo da soli”, una proposta difficile

Il progetto “A scuola ci andiamo da soli” è una proposta operativa, possibile ma complessa, che, attraverso la restituzione ai bambini di una adeguata autonomia motoria, invita le città ad iniziare il lungo percorso verso una mobilità più giusta e condivisa.

Si invitano i bambini delle scuole elementari, dai 6 ai 10 anni, ad andare a scuola a piedi con i loro compagni, non accompagnati da adulti.

Si poteva proporre ai genitori di lasciare uscire i bambini nel pomeriggio perché potessero incontrarsi con gli amici e giocare liberamente con loro, ma la risposta sarebbe rimasta individuale, il tempo e lo spazio difficilmente prevedibili e controllabili.

Nel percorso casa–scuola invece i bambini vanno insieme, in un tempo prevedibile, in un percorso breve, che si ripete ogni giorno e sul quale si possono immaginare interventi di miglioira e di maggiore sicurezza. Le ricerche fatte ci dicono che una volta conquistata l'autonomia di movimento sul percorso casa–scuola i bambini tendono a conquistare anche le altre forme di autonomia di movimento nel pomeriggio, per andare al negozio, a casa degli amici, in palestra, in parrocchia.

Ma allora perché una esperienza che tutti gli adulti di oggi hanno vissuto da bambini è così difficile da permettere ai propri figli?

La maggior parte dei genitori ritiene che sarebbe giusto lasciare più liberi i figli, ma che le condizioni sociali e ambientali non lo permettono.

Dalle esperienze che abbiamo maturato in questi anni è evidente che lo sviluppo della mobilità autonoma dei bambini è limitato non tanto dalla reale pericolosità dell'ambiente, ma specialmente dalla percezione che i genitori hanno dei rischi.

Per dare una risposta adeguata al bisogno di autonomia, di fiducia, di esperienze vere dei più piccoli, gli adulti devono essere aiutati: da un lato a superare la paura per i pericoli esterni prendendo coscienza che sono considerati più grandi di quanto non lo siano in realtà e, dall'altro a rivalutare le capacità dei loro figli che sono quasi sempre sottovalutate.

L'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" è difficile da realizzare proprio perché deve combattere contro una duplice paura dei genitori: la paura del pericolo fisico rappresentato dal traffico delle automobili e la paura del pericolo morale rappresentato dalle persone pericolose, malintenzionate, rappresentate in modo emblematico dalla terrorizzante figura del pedofilo.

Per quanto riguarda il primo punto, le limitazioni di autonomia sono dovute più alle paure degli adulti che non alle reali incapacità dei bambini rispetto ai pericoli del traffico. Gli incidenti stradali, per esempio, sono da loro considerati come gli eventi più probabili. Al contrario, recenti studi indicano che il più alto numero di incidenti automobilistici mortali che coinvolgono i bambini sono quelli che capitano quando sono in auto con i loro genitori.

Il traffico

Il vero pericolo per i bambini-pedoni, e per i pedoni in genere, non sono gli incidenti ma è il traffico che soffoca le nostre città. Gli amministratori cercano di introdurre dei miglioramenti facilitando la mobilità automobilistica, ampliando le carreggiate, collocando semafori intelligenti, creando parcheggi sotterranei. Si tratta di provvedimenti che, pur producendo benefici temporanei, contribuiscono ad aumentare ulteriormente il traffico peggiorando sempre di più la mobilità pedonale.

L'alternativa vera è che la strada torni ad essere quella parte fondamentale della città che permette ai cittadini di spostarsi a piedi, di incontrarsi, di conoscersi, di aiutarsi; che permette ai bambini di passeggiare, di giocare, di andare a scuola, a fare la spesa, a cercare un amico. Di questo hanno bisogno i cittadini per tornare a sentirsi membri di una comunità, di questo ha bisogno la città per tornare ad essere un ambiente vivibile, sano, sostenibile. I bambini per strada costringono a rovesciare le gerarchie, costringono ad interventi che favoriscono la sicurezza e rallentano la circolazione, almeno all'interno dei quartieri. Questa è la scelta che da molti anni la maggioranza dei paesi europei ha operato e che sta dando buoni risultati.

Su questa linea si inserisce la proposta solo apparentemente banale di invitare i bambini ad andare a scuola da soli senza gli adulti che li accompagnano e che costringe tutti gli abitanti del quartiere a modificare qualche aspetto dei loro comportamenti.

Le famiglie supereranno i timori legati al traffico automobilistico se gli amministratori faranno tutto quello che è in loro potere per rendere realmente più sicura la città. Si potranno applicare le norme che tutelano i pedoni, per esempio vigilare sul rispetto dell'articolo 191². Si potranno realizzare i cambiamenti strutturali che favoriscono pedoni e ciclisti, in alternativa a quelli che da sempre hanno favorito gli automobilisti. Alcuni esempi interessanti di questi interventi sono i marciapiedi continui senza interruzioni per i passaggi carrai (saranno le auto a salire sul marciapiedi per entrare); le strisce pedonali rialzate, a livello di marciapiedi in modo da costituire un percorso continuo e privilegiato anche per le categorie più deboli; i semafori con tempi favorevoli ai pedoni; le zone a traffico limitato; i dissuasori di sosta per le auto.

Sarà determinante far capire alla maggioranza dei cittadini quanto sia importante, e vantaggiosa per tutti, questa esperienza che vede coinvolti ed uniti vari settori dell'Amministrazione.

I pericoli sociali

Per quanto riguarda la seconda grande paura degli adulti, quella per i pedofili, è bene ricordare che è fortemente condizionata ed amplificata dai mezzi di comunicazione ed è anche mal riposta perché sappiamo che la violenza contro i bambini esiste ma si realizza, nella stragrande maggioranza dei casi, “dentro” e non “fuori”. Non è perpetrata da sconosciuti ma da familiari o da persone cui il bambino si affida con fiducia: innanzitutto i genitori, poi i parenti stretti, poi gli insegnanti, gli istruttori etc. Quasi mai gli estranei entrano in questo gioco perverso e per questo è molto grave educare i bambini a diffidare degli sconosciuti. Favorendo l'insorgere di questo tipo di paura distruggiamo la loro capacità di affrontare la realtà in modo autonomo e li rendiamo completamente dipendenti dai loro genitori.

La Dirigente di una scuola romana, descrivendo l'esperienza “A scuola ci andiamo da soli” racconta: *“I bambini sono stati molto contenti perché hanno potuto parlare di più tra di loro, fare nuove amicizie, ma soprattutto hanno scoperto un tessuto sociale che prima era invisibile; hanno scoperto un quartiere che si è messo a loro disposizione; hanno scoperto, oltre ai genitori, altri adulti della città disponibili ad aiutarli, a salutarli, a rassicurarli”*.

E' preoccupante la diffusa convinzione che la sicurezza di un figlio non sia dovuta ad un processo che egli stesso deve costruire, ma che debba essere eterodiretta, garantita dall'esterno, dal genitore. Se si è convinti che questa sia la strategia migliore per proteggere il proprio figlio, si andrà incontro a gravi delusioni appesantite da notevoli sensi di colpa.

Federico è un bambino di sei anni, di Roma. La sua scuola non è molto lontana da casa, ma c'è da attraversare una strada di grande traffico per cui la mamma lo accompagna al mattino e lo riprende all'uscita. Un giorno la mamma non si presenta alla fine delle lezioni. Federico la aspetta un po' e poi decide che può tornare a casa da solo. A casa trova il padre che, meravigliato, gli chiede della mamma. *“La mamma non è venuta”* risponde il bambino. *“E tu come hai fatto a tornare a casa da solo?”* replica il padre tra il meravigliato e il preoccupato e Federico: *“Sono andato al semaforo, ho*

² Art. 191 del Nuovo Codice della Strada. Comportamento dei conducenti nei confronti dei pedoni

1. Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali. I conducenti che svoltano per inoltrarsi in un'altra strada al cui ingresso si trova un attraversamento pedonale devono dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sull'attraversamento medesimo, quando ad essi non sia vietato il passaggio.
2. Sulle strade sprovviste di attraversamenti pedonali i conducenti devono consentire al pedone, che abbia già iniziato l'attraversamento impegnando la carreggiata, di raggiungere il lato opposto in condizioni di sicurezza.
3. I conducenti devono fermarsi quando una persona invalida con ridotte capacità motorie o su carrozzella, o munita di bastone bianco, o accompagnata da cane guida, o comunque altrimenti riconoscibile, attraversa la carreggiata o si accinge ad attraversarla e devono comunque prevenire situazioni di pericolo che possano derivare da comportamenti scorretti o maldestri di bambini o di anziani, quando sia ragionevole prevederli in relazione alla situazione di fatto.
4. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 137,55 a euro 550,20.

aspettato che fosse verde e poi mi sono messo vicino ad un signore che attraversava e ho attraversato con lui, poi sono venuto a casa”.

Federico ha potuto inventarsi la creativa soluzione di prendersi in prestito un papà che gli desse sicurezza nell’attraversare la strada solo perché nella sua famiglia probabilmente nessuno gli aveva insegnato a diffidare degli estranei. Solo così ha potuto farsi aiutare dall’ignaro signore a risolvere il suo problema.

Ben diversa la situazione creatasi con la bambina che piangeva perché la mamma non arrivava all’appuntamento. Il signore che si era fermato per consolarla e per risolvere la situazione si è comportato come ciascuno di noi dovrebbe fare, mentre invece la mamma della bambina si è arrabbiata. Probabilmente si sono mescolati il fantasma del pedofilo con la sua colpa di non essere stata puntuale all’appuntamento e invece di essere grata ad un vicino che aveva risolto un disagio della bambina, ha preferito togliere alla figlia la libertà concessa e accompagnarla ogni giorno a scuola.

Una mamma, dopo aver ascoltato una conferenza di Francesco Tonucci sull’autonomia dei bambini all’Università di Bologna, così gli scrive:

“Dopo averla sentita parlare a Bologna, ho preso il coraggio a due mani ed ho permesso a mio figlio Pietro, che ha 10 anni, di andare a scuola da solo... Questa novità nella sua vita ha consolidato il suo senso di autostima. Mi sono sentita importante, fondamentale nella vita di mio figlio, perché finalmente ero in grado di fare sì che lui potesse sentirsi autosufficiente, senza la mamma, senza il papà lì a controllare, guidare, suggerire. Penso sia solo il primo passo verso l’autonomia di movimento e di pensiero.

Sono stata felice che si sia reso conto che anche lui può fidarsi di noi.”

Si tratta di aiutare le famiglie a superare la paura, a capire che i pericoli sono inferiori a quelli temuti. Si tratta di aiutarle a scoprire che i loro figli sono più grandi e più capaci di quello che loro hanno finora sospettato. Come scriveva di sua figlia Eulalia Bosch “...mi ritrovai di nuovo davanti alla mia tazzina di caffè pensando, per la prima volta, che mia figlia era ormai grande”. È questo un grande dono che gli adulti fanno a se stessi e un atto di giustizia rispetto ai loro bambini. Dire al proprio figlio, come ha fatto la mamma di Bologna: “Da domani andrai a scuola da solo” è probabilmente il più bel regalo che un genitore può fargli.

E allora adulti e bambini si accorgeranno che la città non è più un nemico ma una risorsa importante.

Difficile ma necessaria

Possiamo considerare la proposta di restituire maggiore autonomia di movimento ai bambini come necessaria perché interessa tutte le categorie sociali e costituisce una delle poche proposte capaci di ottenere reali risultati rispetto ad un problema enorme come quello del traffico automobilistico da un lato e dei diritti dei pedoni dall'altro.

Interessa i bambini

Già si è detto a sufficienza, nella introduzione, di come i bambini abbiano perso quasi completamente la loro mobilità autonoma nella città di oggi e come questa perdita sia grave per il loro corretto e completo sviluppo. Spesso i genitori, che ovviamente si rendono conto di quanto diversa sia la vita dei loro figli rispetto a quella che hanno vissuto loro alla stessa età, assumono un atteggiamento rassegnato come di fronte a qualcosa che supera le proprie possibilità e allora da una parte considerano la loro passata libertà di bambini come un lusso che oggi non ci si può più concedere e dall'altra pensano di poter compensare questa assenza con tutti gli oggetti che la produzione commerciale offre con generosità e adeguatezza: giocattoli, televisioni, computer, internet, perché i bambini possano “star bene” anche da soli. Ma questo ai bambini non basta. Per diventare grandi in modo corretto hanno bisogno di uscire di casa da soli, cercarsi degli amici che non siano necessariamente i compagni di classe o i figli degli amici dei genitori, e giocare con loro esplorando l'ambiente, scoprendo cose nuove, superando ostacoli, affrontando rischi. Insomma hanno bisogno di giocare e per giocare occorre un certo livello di libertà.

Interessa le famiglie

Le famiglie vivono male questa situazione. Si parla da tempo delle “madri taxiste” per indicare il troppo tempo che molte madri debbono dedicare ad accompagnare i figli a scuola, andarli a riprendere, accompagnarli alle attività pomeridiane e aspettarli. A volte a questo compito contribuisce anche il padre e allora si debbono pensare complicati calendari, sostituzioni all'ultimo momento, continue telefonate, per arrivare qualche volta a capirsi male e non presentarsi all'appuntamento con il bambino. Qualche volta questo incidente diventa un involontario regalo che permette al bambino una avventura insperata, come nel caso citato di Federico di Roma.

Ma se le famiglie si renderanno conto che una mobilità autonoma dei loro figli non è un lusso a cui si può rinunciare dicendo al massimo un rammaricato “purtroppo”, ma una necessità irrinunciabile, allora il loro atteggiamento dovrà cambiare e dovranno cominciare a studiare come questa esigenza possa essere soddisfatta.

Poiché è difficile dare soluzioni individuali e private ad un problema simile, sarà molto importante che alle famiglie arrivi una proposta organica e autorevole, sostenuta dai vari settori della città.

Interessa la città

La città moderna lotta da tempo contro un nemico paradossale, il traffico. Uno dei problemi più gravi e urgenti che un sindaco e la sua Giunta debbono affrontare è come diminuire la pressione delle auto private sulla vita della città. Paradossale perché il traffico è il frutto dell'uso dell'automobile, uno strumento di aiuto fondamentale all'uomo moderno. Questo aiuto fondamentale sta rendendo l'aria irrespirabile e fiera di gravi malattie, sporcando e corrompendo monumenti millenari, annullando lo spazio pubblico, rendendo impossibile lo spostamento pedonale specialmente per i più deboli e i più piccoli, producendo un rumore difficilmente sopportabile. Le città hanno finora tentato di risolvere i vari problemi che questo scomodo aiuto dell'uomo propone, con la realizzazione di parcheggi dove prima c'erano piazze, con parcheggi sotterranei, pavimentazioni non rumorose (rinunciando spesso alle pavimentazioni storiche), con infiniti cartelli che regolamentano gli obblighi e i divieti inquinando visivamente le nostre città

storiche. Ma più problemi si risolvono e più aumenta il numero delle auto in circolazione; i benefici terminano rapidamente e le idee e le risorse si esauriscono.

Questo progetto, nel suo piccolo, vuole suggerire un percorso alternativo: non partire dalle esigenze delle auto ma da quelle delle persone e in particolare da quelle dei bambini di potersi muovere nella loro città per andare a scuola.

Se i bambini andranno a scuola senza essere accompagnati dagli adulti, molte macchine eviteranno di muoversi in quelle ore. Se i bambini si muoveranno da soli nelle strade dei quartieri la loro presenza costituirà un importante deterrente alla velocità e alle cattive abitudini degli automobilisti. Se i bambini gireranno autonomamente, i cittadini del quartiere si preoccuperanno di loro, vigileranno sulla loro incolumità creando un nuovo vicinato, nuove forme di preoccupazione sociale e di solidarietà.

Probabilmente questa è la strada giusta per affrontare anche il secondo grande problema della città di oggi, la sicurezza, affidandolo non tanto alla difesa (più polizia, più telecamere e porte blindate) ma alle persone e specialmente ai bambini per strada (valga per tutte l'esperienza emblematica dei "Corredores escolares" di Buenos Aires riportata nelle Esperienze).

Interessa la scuola

La scuola soffre per la mancanza di autonomia dei suoi allievi. Secondo le indicazioni unanimi dei pedagogisti e secondo quanto prescritto dai programmi ministeriali ogni azione educativa scolastica dovrebbe prendere le mosse dalle conoscenze già possedute dagli allievi. La scuola non dovrebbe essere quindi il luogo dove si svolge un programma stilato dagli insegnanti, ma il luogo dove le conoscenze, le esperienze e le capacità di ciascun allievo si incontrano con quelle degli altri per svilupparsi nel confronto e nell'approfondimento. Il fatto grave è che gli allievi di oggi non hanno più esperienze personali e quindi in un certo senso neppure conoscenze e idee proprie. La loro giornata è sempre programmata, guidata e controllata da adulti oppure definita dalla televisione. Gli allievi di una classe fanno più o meno le stesse attività pomeridiane e vedono più o meno gli stessi programmi televisivi. Cosa possono portare di originale e intrigante a scuola?

D'altra parte i bambini hanno bisogno di maggiore mobilità autonoma e sarebbe naturale e giusto che la scuola si schierasse dalla loro parte per promuovere e difendere questa necessità.

La scuola quindi può, e forse deve, far propria la proposta del percorso autonomo dei bambini da casa a scuola e da scuola a casa.

Possibile ad alcune condizioni

Per iniziare questo percorso virtuoso di restituire ai bambini la loro mobilità autonoma a partire dal percorso casa–scuola occorre programmare un lavoro che coinvolga varie componenti sociali e che richiede da parte di tutti convinzione e impegno. Per questo l’esperienza diventa complessa, ma se alla fine riesce ad avere un esito positivo, porta cambiamenti nella città reali e molto superiori alla soddisfazione dei bambini per la piccola autonomia conquistata, e porta cambiamenti nella loro vita e in quella delle loro famiglie molto più importanti dei pochi minuti di libertà ottenuti.

L’esperienza avrà successo quando i genitori riconosceranno che l’andare a scuola da soli è possibile e le difficoltà e i rischi che comporta sono accettabili per i loro figli.

È quindi necessario coinvolgere le famiglie fin dall’inizio, convincerle fino in fondo dell’esperienza e formare un Comitato per lo studio delle necessarie iniziative da prendere per individuare i percorsi migliori, per risolvere i punti critici e vincere le resistenze dei più restii.

Le esperienze che stiamo seguendo da più di dieci anni ci dicono che, oltre alle famiglie, due sono i protagonisti indispensabili che possono rendere questa esperienza possibile e redditizia: l’Amministrazione locale e la scuola. Un terzo protagonista può entrare con successo in gioco, il pediatra.

Il ruolo dell’Amministrazione locale

I bambini però potranno tornare per strada solo se l’Amministrazione vorrà e saprà scommettere su questa iniziativa. Il sindaco invita i bambini ad andare a scuola a piedi e senza essere accompagnati dai genitori perché pensa che sia un loro diritto e un loro importante bisogno di autonomia. Lo fa perché non ritiene accettabile che la città sia un ambiente ostile ai cittadini più piccoli e che impedisca loro di muoversi autonomamente. Lo fa perché è convinto che ci sia bisogno di avere i bambini per strada per moderare i comportamenti degli adulti e ritrovare un clima di responsabilità e di cooperazione. Se il sindaco e i suoi collaboratori sono convinti di questo, allora saranno attenti e preoccupati di rispondere operativamente alle richieste dei bambini per rendere più sicuri i loro spostamenti a piedi.

I bambini chiedono che le macchine si fermino ai passaggi pedonali, che i marciapiedi siano la strada dei pedoni, che gli attraversamenti siano sicuri. I bambini devono essere ascoltati e le opere devono essere realizzate nei tempi compatibili con le aspettative. Se ci sono difficoltà oggettive è importante spiegarle. I bambini sanno bene che non si può ottenere tutto e subito, ma è fondamentale dedicare del tempo per chiarire loro perché non è stato possibile realizzare una certa richiesta: questo comportamento è necessario per non deluderli.

L’obiettivo deve essere quello di restituire la città a tutti i cittadini, nella convinzione che i bambini per strada faranno la strada più sicura e più bella.

Diceva giustamente Romano Prodi a Napoli nel 1997, all’apertura del primo “Forum Internazionale delle Città a misura dei bambini e delle bambine”: *“Non basta più offrire servizi ai bambini, dobbiamo restituire loro le città”*.

Il ruolo della scuola

Parte delle difficoltà che i genitori incontrano per aderire ad iniziative a favore della mobilità autonoma dei bambini possono essere superate se la scuola assumerà l’esperienza “A scuola ci andiamo da soli” come parte integrante del suo programma educativo, inserendola nel Piano di Offerta Formativa (POF) come proposta per lo sviluppo dell’autonomia dei bambini e come pratica di solidarietà nell’aiuto fra i più piccoli e i più grandi.

Spesso i genitori considerano gli insegnanti degli esperti a cui rivolgersi per trovare conferme rispetto alle scelte educative, anche extrascolastiche, che devono operare con i loro figli. Per questa ragione la scuola può assumere il ruolo, particolarmente significativo, di anello di congiunzione tra

il Laboratorio “La città dei bambini” promotore a nome dell’Amministrazione dell’esperienza e le famiglie.

L’ iniziativa “A scuola ci andiamo da soli” oltre che per le ragioni in qualche modo “moralì” accennate nel capitolo precedente, può essere accolta dalla scuola come parte del suo programma educativo per tre settori in particolare.

Educazione ambientale. L’andare a scuola con gli amici a piedi, tutti i giorni, può essere la base per un corretto programma di educazione ambientale.

Oggi si parla molto di questo tema, ma quasi sempre si affrontano, anche nella scuola elementare argomenti complessi come il buco dell’ozono o l’effetto serra. La prima preoccupazione dell’educazione ambientale invece dovrebbe essere quella di aiutare gli allievi a conoscere e a controllare l’ambiente dove vivono; far conoscere ai bambini il quartiere percorrendolo in diverse ore del giorno, nelle diverse stagioni e condizioni atmosferiche; mettere i bambini in contatto con le persone che incontrano quotidianamente, creando una rete di relazioni sociali necessaria al loro sviluppo e per la costruzione di un rapporto di appartenenza con il loro ambiente di vita. L’educazione ambientale vera è quella che ci fa sentire parte di un ambiente, responsabili di esso per sentirci buoni cittadini e da esso riconosciuti e tutelati.

Educazione stradale e civica. Paradossalmente la tradizionale educazione stradale che le scuole propongono, spesso con il contributo delle Amministrazioni comunali, mira a formare precocemente dei futuri automobilisti. La preoccupazione che l’alto numero di incidenti stradali produce, spinge la scuola all’operazione apparentemente più logica, ma di fatto più assurda: formare i bambini ad essere domani buoni automobilisti. L’assurdo di questa impostazione è che il vero responsabile di questa strage giovanile è il ruolo eccessivo che l’automobile ha acquistato nella mente del cittadino contemporaneo, come simbolo di successo sociale e il conseguente cattivo uso, o abuso, che se ne fa.

La scuola e la società dovrebbero rompere questo assedio e costruire nei piccoli il desiderio di libertà e di tutela ambientale legati alla mobilità pedonale. Una buona educazione stradale per bambini a partire dai sei anni dovrà essere quella di diventare dei buoni pedoni autonomi e di capire che la macchina è uno strumento utile, ma solo in certe condizioni e con molte limitazioni. Non ha quindi senso dedicare ore scolastiche allo studio dei segnali stradali, delle norme del codice della strada. Meglio studiare con i bambini i percorsi che compiono ogni giorno per andare a scuola, valutarne insieme caratteristiche e problemi, effettuare sopralluoghi per verificare i punti di maggiore difficoltà, elaborare collettivamente delle proposte per la sicurezza da inviare all’Amministrazione, essere consapevoli dei diritti dei pedoni e capaci di rivendicarli e difenderli.

Vi è poi un aspetto cooperativo che è importante sottolineare: i bambini si aiutano fra loro per andare insieme a scuola senza i genitori. I più grandi passano a prendere i più piccoli, si va insieme per essere più sicuri, si richiamano i più scapestrati, ci si diverte insieme. Nella esperienza di Carpi i bambini portatori di handicap venivano accompagnati a scuola dai loro compagni vicini di casa e, a detta dei genitori, hanno avuto da questa esperienza di autonomia grandi benefici³.

Educazione alla salute. Di fronte agli allarmi che provengono dal mondo pediatrico e di cui si parla nel paragrafo successivo, è giusto che la scuola assuma un ruolo protagonista per difendere i bambini dal pericolo dell’obesità infantile. Ma la vita sedentaria, l’eccessivo consumo di televisione, l’assenza di esperienze autonome porta nella vita dei bambini altre gravi conseguenze che si sommano all’obesità. I bambini si impigriscono, perdono interesse alle novità, alla scoperta, ad affrontare ostacoli e difficoltà. Questo atteggiamento li rende rinunciatari rispetto ad attività tipicamente scolastiche come la lettura, lo studio, l’impegno, ma li rende deboli anche rispetto a problemi più generali come l’atteggiamento di fronte alla vita, alle relazioni sociali, alle difficoltà quotidiane. L’alta percentuale di incidenti nell’adolescenza è dovuto in parte anche a questo atteggiamento. Anche questo è salute ed è giusto che anche di questo si occupi e preoccupi la scuola favorendo esperienze di autonomia e di responsabilità degli allievi.

³ Vale la pena ricordare che dopo il primo anno di esperienza e dopo la sospensione estiva, a Carpi furono proprio le famiglie dei bambini portatori di handicap a rivolgersi agli uffici comunali per sollecitare la ripresa dell’iniziativa.

Il ruolo del pediatra

Il presidente della Federazione Italiana Medici Pediatri ha lanciato l'allarme a proposito di un grave problema che colpisce oggi la nostra popolazione: quello dell'obesità, e in particolare quella infantile. L'obesità infantile è in preoccupante aumento e costituisce un problema medico di grande rilievo per le gravi conseguenze che produrrà sulle patologie cardiache (probabilmente più gravi rispetto allo stesso problema del fumo). Le famiglie, consapevoli della forzata inattività dei loro figli pensano di ovviare al problema iscrivendoli ai corsi pomeridiani dei vari sport, ma anche questa, secondo i pediatri, è una risposta inadeguata. Il movimento che i corsi propongono è sempre eterodiretto, stabilito dall'istruttore, ritualizzato. I bambini avrebbero bisogno invece di momenti nei quali "scatenarsi" come sentono il bisogno di fare, senza regole e senza controlli. La possibilità di muoversi da soli è necessaria per la loro salute e i pediatri sostengono che una soluzione c'è: basterebbe che tutti i bambini andassero a scuola a piedi. D'altra parte i pediatri hanno più volte ricordato nei documenti ufficiali che un uso eccessivo della televisione, indipendentemente dalla qualità dei programmi, favorisce l'obesità infantile, crea problemi alla vista e alla colonna vertebrale e produce pigrizia e abulia. L'unico antidoto reale e praticabile contro questa perversione contemporanea, evitando conflitti sempre più aspri e intollerabili all'interno delle famiglie, è permettere ai figli di uscire per andare a giocare con i loro compagni. In tutte le indagini fatte in Italia e all'estero al primo posto nei desideri dei bambini c'è il gioco libero con i compagni e solo al secondo posto e con molto ritardo, compare la televisione. Gli studiosi di Canberra infine sostengono che il forte aumento della miopia nei ragazzi è causato dal fatto che non giocano più all'aria aperta dove gli occhi sono costretti a mettere a fuoco anche gli oggetti più lontani. La partecipazione del pediatra agli incontri con i genitori potrà essere di grande aiuto per superare le resistenze e per cercare insieme le soluzioni migliori.

Gli alleati

Ma queste motivazioni pur forti e questi importanti protagonisti a favore dell'iniziativa non sono ancora sufficienti. Alla fine di tutte le argomentazioni il genitore dirà: "D'accordo, è importante e possibile, ma se mentre il mio bambino va a scuola ha bisogno di qualcosa, a chi si rivolge?" La domanda è pertinente, un bambino può aver bisogno di fare la pipì, di bere un bicchier d'acqua, di chiamare la mamma al telefono perché ha fatto tardi, di curare una sbucciatura dovuta ad uno scivolone o ad una zuffa con gli amici.

Fino a poche decine di anni fa, un bambino che si trovava fuori di casa, quando aveva bisogno di qualche cosa, trovava nei vicini un occhio attento. Il vicinato fungeva da grande controllo sociale. Il criterio di assunzione di responsabilità sociale nei confronti del bambino era più largo ancora del conoscersi: un bambino da solo fuori casa era controllato e protetto dagli adulti che incontrava perché il quartiere viveva una frequentazione quotidiana dei suoi abitanti, per lavoro, per la spesa, per la scuola.

Questo tipo di vicinato attento permetteva una grande autonomia del bambino favorendone la crescita, la scoperta di spazi nuovi, la possibilità di avventure che producevano nuove conoscenze.

Ora questa solidarietà sociale sembra perduta. La scelta della difesa ha inibito l'interesse verso gli altri e la reazione è quella di chiudersi in luoghi sicuri come la casa, la scuola. La perdita dell'autonomia produce rassegnazione ma anche scontentezza. Tuttavia un desiderio e una disponibilità alla solidarietà sopravvivono, lo si vede dalle reazioni interessate a proposte come quella offerta dal progetto "A scuola ci andiamo da soli": occorre tirarle fuori, permettere loro di diventare esperienze.

Non possiamo però aspettare che si ricostruisca spontaneamente questa diffusa solidarietà per avviare le iniziative di cui stiamo parlando: *i bambini hanno fretta, sono bambini per pochi anni*. Dobbiamo quindi inventare, costruire un nuovo vicinato.

Per questo vengono coinvolti i commercianti, gli anziani, i vigili urbani e gli automobilisti perché, ciascuno per le proprie competenze, contribuisca a ricostruire quel tessuto sociale solidale che oggi sembra perduto.

In controtendenza rispetto alle attuali abitudini individualistiche e utilitaristiche si chiede di non essere genitore solo per il proprio figlio, nonno per il proprio nipote, negoziante per i propri clienti, vigile urbano per le auto in sosta vietata o automobilista per arrivare il più presto possibile, ma essere ciascuno concittadino di tutti i bambini della città. Probabilmente chiedeva questo la bambina di Rosario, in Argentina, quando proponeva "I grandi debbono aiutarci, però da lontano".

La Polizia Municipale

I Vigili Urbani costituiscono un piccolo esercito che esaurisce le sue energie nell'essere quasi esclusivamente al servizio delle auto. Questo conferma il potere dell'auto nella nostra società e, nella attuale carenza di sensibilità sociale e di solidarietà, sembra uno spreco eccessivo e anche uno svilimento di una presenza che potrebbe essere molto più significativa e qualificata.

I vigili urbani potrebbero diventare anche gli amici dei bambini. Quando un bambino si trova in qualche situazione di necessità o di disagio, se vede un vigile, dovrebbe tranquillizzarsi perché sicuro che quel signore in divisa risolverà il suo problema.

Il vigile urbano dovrebbe avere come suo compito istituzionale quello di non lasciare mai un bambino in stato di disagio e risolvere il problema; dovrebbe assumere il ruolo di garante all'interno del quartiere.

Essere vigili amici dei bambini significa anche essere punto di riferimento per gli anziani, per gli handicappati, per le donne: amici dei bambini significa insomma essere amici dei cittadini.

Per questa nuova e importante funzione sociale i vigili vanno preparati, aprendo momenti di formazione e di dibattito per definire nuovi obiettivi e nuovi comportamenti. Forse questa proposta si potrebbe allargare a tutte le persone che per varie funzioni indossano una divisa. Il sindaco

potrebbe proporre a polizia ed esercito, ai pompieri e ai postini di assumere questo ruolo sociale di “amici dei bambini” a difesa e garanzia della loro autonomia e quindi del loro sviluppo.

Gli anziani

Gli anziani sono in aumento. La nostra società ricca sta invecchiando, la vita si allunga e nasce così “l’allarme anziani”.

Secondo le ultime statistiche ci sono tre nonni per ogni nipote, troppi pensionati rispetto al numero dei lavoratori, ci sono insomma troppi vecchi e non si sa dove metterli, cosa farne, come custodirli. In una città fondata sulla divisione e sulla specializzazione, ogni necessità suggerisce adeguati servizi. Nascono allora i centri anziani, le università della terza età, le gite organizzate, le associazioni sportive e culturali per anziani.

Ma il patrimonio più importante di un anziano sta nella sua storia, nella sua esperienza, nel suo passato. Egli ha quindi un grande desiderio di raccontare e l’importante per lui è non sentirsi relegato in un ghetto di vecchi che non vogliono ascoltare, l’importante per lui è essere vecchio insieme a quelli che non lo sono, per avere ancora senso.

Dobbiamo imparare a pensare che quello che consideriamo come “allarme” anziani, possa diventare la “risorsa” anziani.

La serenità del vecchio è legata alla possibilità che la sua esperienza possa servire a qualcuno, che egli possa ancora essere utile a qualcosa, che tutto il tempo presente possa essere importante come quello che è passato. Si tratta di investire energie perché l’anziano possa rimanere nel suo ambiente, con i suoi vicini, con i bambini, anziché investirle in costose strutture di custodia e di emarginazione. Se gli anziani si sentiranno accettati, utili, necessari, staranno meglio e garantiranno la città. Sarà un grande risparmio economico e sarà una doverosa manifestazione di affetto e di riconoscenza verso chi è venuto prima di noi.

Riteniamo che si debba chiedere agli anziani di rifiutare l’isolamento in casa, di uscire, di “esserci”. Di essere presenti nei giardini, nei luoghi di ritrovo aperti, nelle strade, di vivere il quartiere, di dividerlo con gli altri cittadini e in particolare con i bambini perché sia più vivibile e più sicuro per tutti. In particolare, in questa esperienza “A scuola ci andiamo da soli”, gli anziani potranno aiutare i bambini ad attraversare nei punti di maggiore pericolo, dare un’occhiata, essere i nonni di tutti i bambini e diventare con la loro presenza una garanzia per i più piccoli.

Ecco quindi l’anziano, il nonno, come alleato privilegiato dei bambini.

I commercianti e gli artigiani

Queste categorie sociali condividono una condizione molto particolare e importante per la nostra attività: “stanno sulla strada”.

Mentre il vigile urbano e l’anziano in certi momenti potrebbero non essere a portata di bambino, i negozi restano sempre lì e possono rappresentare una sicurezza.

Rispetto a quanto si diceva sopra sulle nuove insicurezze e paure, i negozianti possono ricostruire una rete di riferimento. Possono offrire una risposta semplice alla domanda preoccupata dei genitori: “Ma se a mio figlio succede qualcosa, a chi può rivolgersi?”.

Se tutti i negozianti, gli artigiani, ma anche le sedi di banca o gli uffici postali, che si dichiarano disponibili a dare una mano per l’autonomia dei bambini, mettessero un apposito adesivo sulla loro vetrina, bambini e genitori potrebbero stare più tranquilli perché saprebbero di poter contare su questi punti di riferimento. Il commerciante darà un’occhiata al bambino che passa, il bambino potrà chiedergli di chiamare casa al telefono senza pagare, di fare la pipì, di avere un bicchiere d’acqua, di essere aiutato se gli è successo qualcosa.

Dovremmo smetterla con le raccomandazioni terroristiche: “Non ti fermare con nessuno”, “Non chiedere niente a nessuno” ed insegnare invece ai bambini che quando si trovano in difficoltà fermino il primo adulto che incontrano e gli chiedano aiuto senza timore. Dobbiamo insegnare ai nostri figli che ogni adulto è un loro potenziale amico.

Sarà un piccolo contributo per educare i bambini a stare nel mondo e a cercare di starci bene, ma sarà anche un forte richiamo per gli adulti, intorpiditi ormai nel generale disinteresse e nel diffuso egoismo.⁴

Così scrive un'insegnante di Pesaro durante l'esperienza "A scuola ci andiamo da soli": *"Mi capita di fare la stessa strada dei bambini e ho notato un lentissimo cambiamento da parte delle persone che si incontrano ogni mattina: alcuni salutano, diversi automobilisti rallentano, più spesso si fermano per farci attraversare, anche i cani ormai ci conoscono e scodinzolano senza abbaiare. Quando gli automobilisti sono distratti, i bambini li richiamano: qualcuno è arrivato ad attraversare sulle strisce osservando con aria di sfida l'auto sopraggiungere. Penso che nei bambini che hanno avuto questa esperienza resterà sempre la consapevolezza di essere cittadini e come futuri automobilisti, il rispetto per chi va a piedi"*.

Dopo tanti giorni che un bambino passa davanti alla stessa edicola, ci sarà un giorno in cui il giornalaio lo saluterà. Quel giorno quel bambino si sentirà più parte del suo quartiere, più cittadino, più sicuro.

⁴ Una categoria particolare, che varrebbe la pena di coinvolgere, è quella dei *ragazzi più grandi*, quelli delle medie inferiori e superiori, per chiedere loro una particolare prudenza con i motorini e qualche forma di partecipazione a favore dell'autonomia dei più piccoli.

SECONDA PARTE

COME FARE?

Il percorso metodologico

Si indica qui di seguito un possibile percorso metodologico coerente con gli obiettivi di promuovere l'autonomia dei bambini e lo sviluppo sostenibile delle città. Naturalmente non esistono ricette o successioni vincolanti. In ogni esperienza si potranno adattare o anche modificare tutti o alcuni dei punti illustrati, cercando di non perdere mai di vista gli obiettivi dell'iniziativa. Quelle che qui vengono indicate sono le attività e le procedure sperimentate nelle varie città che stanno proponendo questa esperienza. Si accennerà anche ad alcuni contributi innovativi o ad esperienze negative.

Ogni città, ogni scuola potrà, anzi dovrà, adattare queste proposte alle sue esigenze e caratteristiche e aggiungervi quelle attività che meglio rispondono alle sue aspettative.

Chi promuove l'iniziativa

Scuole e Associazioni. In alcune città l'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" è stata promossa dai genitori, come è avvenuto a Pavia; dalla Provincia in collaborazione con il Comune, come è successo a Terni; da consulenti dell'Amministrazione come è avvenuto a Udine; da una scuola come è avvenuto in varie città. In questi casi saranno le associazioni dei genitori o le scuole a farsi carico della organizzazione dell'iniziativa promuovendo incontri e attività e cercando di coinvolgere l'Amministrazione comunale.

Amministrazione comunale. Il percorso qui descritto si riferisce alla situazione in cui l'esperienza è promossa dall'Amministrazione della città ed è garantita e tutelata dal Laboratorio "La città dei bambini" della città. Abbiamo più volte ricordato come questa proposta sia oggi delicata e difficile e alla luce delle molte esperienze ci sentiamo di dire che la condizione migliore per partire è che questo obiettivo, di restituire autonomia di movimento ai bambini, venga riconosciuto e difeso dalla Amministrazione.

Laboratorio "La città dei bambini." Il Laboratorio "La città dei bambini"⁵ sarà la struttura di collegamento fra la scuola e l'Amministrazione e di progettazione e coordinamento delle varie attività.

Poiché il tema è complesso e richiede la partecipazione e la collaborazione di diversi assessorati e di vari settori dell'Amministrazione, è necessario che la proposta sia voluta e garantita dal Sindaco e seguita da un gruppo di lavoro interassessorile e intersettoriale.

Gruppo di lavoro interassessorile. Si tratta di creare un gruppo di lavoro nel quale ognuno degli Assessorati interessati invia un proprio rappresentante. Il gruppo potrebbe coinvolgere: Pubblica Istruzione, Lavori pubblici, Mobilità urbana, Vigili urbani, Urbanistica, Segnaletica, Ambiente, Servizi Sociali, Commercio. Questo gruppo di lavoro, coordinato dal Laboratorio "La città dei bambini", potrà programmare, seguire e garantire l'esperienza per tutti gli aspetti di cui si potrà far carico l'Amministrazione.

E' fondamentale dare ai cittadini la certezza che il governo della città attribuisce un'importanza prioritaria a questa esperienza e che la considera parte rilevante di una politica a favore dei pedoni. Una volta iniziato questo percorso però è consigliabile non precedere le richieste dei bambini, ma essere pronti a dare risposte tempestive. Quei lavori di facile realizzazione come il ripristino della segnaletica orizzontale o la realizzazione di nuovi passaggi pedonali è meglio che si realizzino quando i bambini lo chiederanno.

1. La scelta della scuola

Vale la pena iniziare con una scuola dove si abbia una buona probabilità di riuscita. Tra i possibili criteri di scelta si sono rivelati di particolare importanza: la scelta di una scuola frequentata da una maggioranza di alunni residenti nel quartiere e con un bacino di utenza ben definito; la presenza di

⁵ Sulle caratteristiche, funzioni e organizzazione del Laboratorio si veda F. Tonucci, La città dei bambini, Bari, Laterza, 1996, F. Tonucci, Se i bambini dicono: Adesso basta!, Bari, Laterza, 2002 e il sito web: www.lacittadeibambini.org

un dirigente scolastico e di un collegio dei docenti interessati al progetto e quindi disposti ad assumerlo come programma scolastico e a difenderne i valori educativi.

Come si vedrà per i bambini residenti lontano dalla scuola e che necessariamente debbono essere accompagnati, si propone di lasciarli nei “luoghi di incontro” anziché davanti a scuola, in modo che anch’essi possano partecipare alle esperienze di scoperta e di divertimento legate all’autonomia. Ciò nonostante è importante che un’alta percentuale degli alunni abiti intorno alla scuola, in una circonferenza di circa un km di raggio (e quindi che non debbano percorrere tragitti superiori ad un km). Quest’area coincide con quello che è il “bacino di utenza” della scuola e cioè la zona che obbligatoriamente è legata alla frequenza di quella scuola. Il perimetro di quell’area viene considerato il “perimetro di pedonalità”, quello cioè entro il quale i bambini si muovono a piedi e senza necessità di accompagnamento adulto.

Se la città è di medie o grandi dimensioni è meglio iniziare con una scuola pilota, ma avere sempre la prospettiva di ampliare ogni anno l’esperienza e proporla al più presto. E’ opportuno iniziare con una esperienza che dia indicazioni limitate, facilmente realizzabili per tutta la città. Se la città è piccola, ha poche scuole e i collegi dei docenti sono favorevoli, si può anche lanciare l’iniziativa su tutto il territorio urbano.

Ci sembra eccessivamente prudente e forse poco significativo iniziare con singole classi o con una minoranza di classi, perché richiede lo stesso lavoro e crea situazioni difficili fra bambini della stessa scuola. Meglio scegliere una scuola dove tutto il Collegio aderisce (vedi Appendice, Documento al Collegio dei Docenti della scuola Garbatella di Roma).

2. L’età dei bambini

L’esperienza va proposta a tutte le classi a partire dalla prima elementare. Occorre ricordare che alcune ricerche indicano che il passaggio dalla scuola elementare alla scuola media coincide spesso con l’acquisizione di un significativo aumento della autonomia dei bambini. Sono quindi i bambini delle prime classi delle elementari che hanno più bisogno di essere coinvolti in esperienze capaci di promuovere la loro mobilità autonoma. L’adesione dei bambini più piccoli, infine, dura per un periodo di tempo maggiore e quindi può favorire l’inserimento dell’iniziativa “A scuola ci andiamo da soli” tra le normali attività o abitudini di una scuola.

Se i bambini vanno insieme e sono tanti, i più piccoli verranno controllati e aiutati dai più grandi. La partecipazione di tutti i bambini di una scuola aumenta le condizioni di sicurezza, perché rende più facilmente “visibile” per gli automobilisti che transitano nel quartiere la presenza di bambini che vanno a scuola da soli. Si ritiene che la presenza simultanea di molti bambini (ad esempio durante l’entrata e l’uscita da scuola) crei anche condizioni di maggiore sicurezza sociale. Di solito, quando gli adulti non sono presenti, i bambini sono molto accorti e collaborativi.

Essendo possibile coinvolgere tutte le classi di una scuola elementare in una esperienza di reale autonomia, sembra poco opportuno proporre altre esperienze certamente di più facile accoglienza da parte delle famiglie, ma meno significative per i bambini e per l’ambiente urbano. Ci riferiamo in particolare a “Pedibus” l’iniziativa diffusa in vari paesi europei ed anche in Italia che offre ai bambini un accompagnamento per andare a scuola senza i genitori: degli animatori passano lungo un percorso prestabilito e alle “fermate” raccolgono i bambini e li accompagnano a scuola. Questa iniziativa ha certamente il merito di evitare l’accompagnamento in automobile, ma non restituisce autonomia ai bambini e neppure restituisce i bambini alla responsabilità e alla solidarietà sociale del quartiere. Sarà molto difficile passare da una proposta come questa che non richiede scelte coraggiose alle famiglie alla proposta più radicale e coerente di cui stiamo parlando. Va tenuto infine conto del costo di questa ultima proposta che richiede operatori e che quindi difficilmente potrà diffondersi fino a coprire l’intero territorio della città. Ci piacerebbe sperimentare “Pedibus” alla scuola dell’infanzia, dai 3 ai 5 anni, invitando i bambini ad andare da soli dai 6 anni in poi.

3. I tempi dell’iniziativa e...il tempo

Si sconsiglia di programmare un’iniziativa esemplare e limitata nel tempo, per esempio una giornata o una settimana nella quale tutti gli alunni vanno a scuola da soli. Anche prevedendo che diventi un

evento ricorrente ogni anno, non avrà nessun effetto duraturo né sui comportamenti dei bambini né sul generale problema del traffico. Dove si è tentata questa esperienza si è poi abbandonata dato che il lavoro che ha richiesto non ha prodotto effetti significativi.

La preparazione dell'iniziativa deve prevedere un periodo di due-tre mesi, per le riunioni, il lavoro scolastico, i sopralluoghi, le proposte. Volendo creare le migliori condizioni per il successo dell'iniziativa, fondamentale per poterla potenziare e diffondere, sarebbe bene che il lancio avvenisse in primavera. La motivazione dei bambini è alta perché hanno dedicato abbastanza tempo alla preparazione; la stagione atmosferica è in genere favorevole per l'autonomia dei bambini e non manca molto alla fine dell'anno scolastico. Questo farà considerare più accettabile l'esperienza alle famiglie.

Bisogna naturalmente considerare che poi a settembre, quando si dovrà iniziare con l'apertura dell'anno scolastico e continuare a regime tutto sarà più difficile: saranno andate via le quinte e i bambini più grandi e presumibilmente più autonomi, arriveranno i bambini di prima che dovranno ripetere le attività preparatorie e il tempo sarà meno favorevole. Bisognerà quindi elaborare proposte adeguate per mantenere alto l'interesse sull'iniziativa.

Riguardo infine al tempo meteorologico è molto importante che non si considerino il freddo, la pioggia e la neve, come ragioni sufficienti per interrompere l'esperienza e per rimettere in macchina i bambini. Sarà una parte importante dell'esperienza dei bambini sperimentare le diverse caratteristiche atmosferiche utilizzando stivaletti, ombrelli, sciarpe e berretti.

In conclusione il calendario dell'iniziativa potrebbe essere il seguente:

- a. Valutazione nel Collegio docenti per l'inserimento nel POF (giugno o inizio settembre).
- b. Indagine su come vanno a scuola gli alunni (ottobre).
- c. Incontri con le famiglie e preparazione materiali (novembre-dicembre).
- d. Studio dei percorsi e sopralluoghi (gennaio-marzo).
- e. Festa di inizio (aprile).
- f. Esperienza a regime da aprile a fine anno scolastico e da settembre in poi.
- g. Verifica di eventuali cambiamenti su come vanno a scuola gli alunni (alla fine dell'anno scolastico).

4. Gli incontri per cominciare

Insegnanti. L'Amministrazione, attraverso il Laboratorio, organizzerà degli incontri con i Dirigenti scolastici e con gli insegnanti delle scuole coinvolte per valutare insieme le motivazioni sociali, educative e didattiche della esperienza. Sarebbe auspicabile la presenza di rappresentanti autorevoli dell'Amministrazione che facessero capire agli insegnanti il valore che l'esperienza ha per la città. Questo Manuale dovrebbe fornire al Collegio dei docenti sufficienti elementi per redigere dei veri e propri programmi da inserire nel POF. Potranno partecipare a questi incontri psicologi e pediatri per illustrare meglio le necessità infantili rispetto all'autonomia di movimento e ai pericoli della eccessiva protezione. Dirigenti e insegnanti di scuole di altre città dove l'esperienza è stata avviata da alcuni anni e con esito positivo potrebbero dare indicazioni utili. Le schede delle esperienze nella terza parte del manuale mirano proprio a favorire il confronto e lo scambio.

Queste riunioni iniziali sono di fondamentale importanza perché l'esperienza ci dice che se l'insegnante di classe è pienamente convinto, meglio se entusiasta o innamorato, della iniziativa, i genitori sono in grado di superare con facilità le loro paure, mentre se l'insegnante, anche solo nel segreto della sua coscienza, ha pensato: "*Se fossero figli miei non ce li manderei*", le resistenze delle famiglie saranno insuperabili. Valgano a titolo di riflessione gli esempi di due seconde elementari, una di Pesaro e una di Roma nelle quali la quasi totalità degli allievi (l'80%) è andata a scuola senza accompagnamento dei genitori. Le insegnanti di quelle classi erano le più entusiaste dei rispettivi Collegi.

Sarà importante che le riunioni del Collegio dei docenti avvengano in giugno o ai primi di settembre, in modo che questa attività si possa inserire nel Progetto di Offerta Formativa.

Famiglie. Una volta che il Collegio dei docenti ha deciso di avviare l'esperienza e che si sono svolte le indagini sulla situazione di partenza (vedi punto 5) occorre coinvolgere le famiglie per

valutare con loro l'importanza della proposta e la sua fattibilità. Dovrà essere chiaro fin dall'inizio che le famiglie avranno comunque l'ultima parola nelle decisioni riguardanti i propri figli e che nessuno cercherà di forzarne le opinioni. Negli incontri sarà opportuno esaminare i vari aspetti che l'iniziativa intende affrontare.

Innanzitutto l'esigenza dei bambini di vivere momenti di autonomia e responsabilità e poi l'importanza per la scuola di poter avviare esperienze di conoscenza diretta dell'ambiente e dei corretti comportamenti di un buon cittadino pedone.

Si esaminerà poi insieme come questa esperienza possa essere ripetuta con le opportune cautele e con i necessari interventi.

Si presenterà ai genitori il percorso che si intende sviluppare con la garanzia che tutti insieme valuteranno se, alla fine delle attività previste, l'iniziativa potrà partire o no.

Si tenga conto che dalle esperienze avviate ci sembra che le famiglie si dividano nei gruppi seguenti:

- a. famiglie che già mandano i figli a scuola da soli. Sono una piccola minoranza (circa il 10-15% ci dicono le statistiche) formata da chi vive di fronte alla scuola, da chi è profondamente convinto della necessità di esperienze di autonomia dei propri figli o, e sono la maggioranza di questa minoranza, da famiglie extracomunitarie o molto povere.
- b. Famiglie che sono convinte che per i figli sarebbe importante andare a scuola da soli e che ne sarebbero anche capaci, ma non osano mandarli perché non ce li manda nessuno. Sono una percentuale apprezzabile, forse un 30%.
- c. Famiglie che sono convinte che per i figli sarebbe importante andare a scuola da soli, ma che le condizioni ambientali e sociali non lo permettono. Sono probabilmente la percentuale più alta, valutabile intorno al 40-50%.
- d. Ci sono infine le famiglie irriducibili, che vorrebbero che di queste cose neppure si parlasse e che comunque non permetteranno mai ai loro figli di andare da soli. Sono anche queste una minoranza valutabile fra il 10 e il 20%.

Le famiglie **a** e **b** saranno le grandi alleate dell'iniziativa, ma tutto il lavoro dovrà essere orientato a far capire alla categoria **c** che le condizioni sono meno proibitive di quello che credono e che i loro bambini sono più capaci e responsabili di quello che sembra. Nelle varie esperienze sono state di grande valore le testimonianze di famiglie della ultima categoria che hanno riconosciuto che, dopo aver giurato che non avrebbero mai aderito all'iniziativa, hanno capitolato o di fronte alle insistenze dei figli o alla bontà delle attività programmate.

Per queste ragioni è importante che agli incontri con le famiglie, almeno ai primi, siano presenti sia rappresentanti dell'Amministrazione, sia esperti (per esempio psicologi e pediatri) che aiutino a comprendere l'importanza dell'iniziativa per i bambini e per la città.

Dopo gli incontri assembleari per l'annuncio dell'iniziativa sarà bene riprendere il tema nelle assemblee di classe in modo che ciascuno possa esprimere il proprio parere e i propri dubbi. A questo livello sarà fondamentale l'entusiasmo e la sicurezza che i docenti sapranno comunicare ai genitori.

Bambini. Non sono necessarie attività per convincere i bambini sulla opportunità, sulla bontà e sulla possibilità di venire a scuola e di tornare a casa con i loro amici. Ne sono profondamente convinti. Solo in alcuni questionari, in zone particolarmente complesse come la periferia di Roma, abbiamo incontrato risposte del tipo: "*Sono troppo piccolo per andare da solo*". Vuol dire che i bambini hanno interiorizzato le paure dei genitori e questo dovrebbe suonare come un campanello di allarme per tutti (vedi Proposte, Lettera dei bambini ai genitori della scuola della Garbatella di Roma).

5. Indagine su come vanno a scuola gli alunni – I questionari

Lo studio delle condizioni di autonomia dei bambini si può realizzare con la somministrazione di questionari a tutti gli alunni della scuola o delle scuole coinvolte. Le informazioni raccolte possono essere utilizzate durante gli incontri con i genitori e gli insegnanti per avere una descrizione tangibile dell'entità del problema "autonomia", per fare confronti tra la situazione attuale e le

esperienze vissute nella propria infanzia dagli adulti, per interrogarsi sulle cause del cambiamento ed elaborare nuove proposte.

I questionari prodotti dal Laboratorio internazionale hanno due formati, uno per bambini e uno per genitori. È importante che siano somministrati anche ai genitori perché permettono di raccogliere informazioni più complete sull'autonomia di spostamento nel quartiere e lungo il percorso casa-scuola. Sia la forma per bambini che quella per genitori hanno due versioni, una da utilizzare prima dell'inizio dell'esperienza e una alla fine del primo anno e, se si vuole alla fine dei successivi anni scolastici. Nella versione di fine anno si aggiunge una parte di valutazione della esperienza svolta. Per la somministrazione si trovano le informazioni sufficienti nelle "Istruzioni" che accompagnano il Questionario di prova e i quattro Questionari nell'Appendice del Manuale. Comunque i Questionari dei bambini si possono proporre in classe mentre quelli dei genitori vengono portati a casa dai bambini e riportati a scuola pochi giorni dopo. Per la somministrazione in classe si deve tener conto che dalle terze in poi il questionario può essere distribuito a tutti i bambini e compilato contemporaneamente, mentre per le prime due classi è opportuno seguire individualmente i bambini.

Per rendere omogenee le condizioni di raccolta e per non disturbare eccessivamente gli insegnanti sarebbe preferibile che la somministrazione dei Questionari venisse effettuata da persone esterne alla scuola.

I dati possono essere analizzati utilizzando programmi come Excel che permettono semplici elaborazioni statistiche come il calcolo delle frequenze, delle medie e delle percentuali rispetto a variabili come età, sesso, modalità casa-scuola. Per elaborazioni più sofisticate come il calcolo della varianza o il calcolo della correlazione si può utilizzare il programma SPSS. Per una elaborazione assolutamente semplice dei dati e per confrontare i dati iniziali con quelli di fine anno e dei successivi anni si può utilizzare il programma FLEXGRID 2.0. che è stato appositamente costruito per la elaborazione di questi Questionari.⁶

6. Il Comitato dei genitori

In alcune città si è sperimentata con successo l'apertura di un laboratorio con i genitori per organizzare le varie attività di questa esperienza.

Nella scuola si può formare un Comitato dei genitori con quelli più favorevoli e disponibili per creare condivisione, ma soprattutto per individuare insieme strategie e azioni finalizzate a sensibilizzare il quartiere, per vincere le resistenze delle famiglie più restie, per programmare iniziative e interventi a sostegno del progetto.

Il comitato è seguito dal Laboratorio "La città dei bambini" e da alcuni insegnanti.

I genitori del Comitato (ma anche altri disponibili) possono accompagnare i bambini durante i sopralluoghi, andare nelle classi per valutarne le proposte da inviare all'Amministrazione per la maggiore sicurezza dei percorsi. Devono, e questo è forse l'aspetto più importante, sostenere e difendere la proposta nelle assemblee di classe e di scuola, evitando così che gli unici che intervengono siano i contrari. Devono infine unirsi agli operatori del laboratorio comunale, agli insegnanti e agli stessi bambini per coordinare l'esperienza a regime intervenendo se si presentano delle difficoltà.

7. Studio dei percorsi casa - scuola

Durante la preparazione dell'esperienza "A scuola ci andiamo da soli" si possono realizzare delle attività di conoscenza del quartiere che abbiano come obiettivi l'individuazione dei diversi percorsi da casa a scuola e dei punti di incontro dove possono ritrovarsi i bambini che abitano fuori dal quartiere, per proseguire insieme il tragitto fino a scuola. L'obiettivo è quello di studiare le condizioni di sicurezza e pericolosità dei percorsi. Occorre ricordare inoltre, che la conoscenza di un ambiente è importante perché aumenta la percezione del senso di sicurezza nei bambini.

⁶ Per l'acquisto del programma contattare Alberto Dreossi – cell. 348-5920687 / tel. 0432-809007 e mail: drahl@galactica.it

Il lavoro con i bambini può essere guidato dall'uso di schede elaborate nella esperienza di Pesaro e Gabicce (vedi Appendice, Scheda individuale percorso casa-scuola). Si tratta di schede individuali che chiedono ai bambini di descrivere in diverse modalità il percorso casa – scuola. Nella prima scheda si chiede ai bambini di disegnare il percorso su un foglio bianco. È interessante vedere con quali strategie i bambini descrivono lo spazio percorso ogni giorno e quali particolari ambientali disegnano. Nella seconda scheda si chiede invece di descrivere per iscritto il percorso. Nella terza di disegnare il percorso su una piccola mappa del quartiere utilizzando colori diversi se si compie il trasferimento a piedi da soli, a piedi accompagnati o in auto. Si annotano poi sulla mappa i punti di sosta e i punti di maggiore difficoltà o pericolo.

Il bambino deve tracciare sulla mappa il percorso che compie ogni giorno per andare a scuola: in rosso se va da solo (senza adulti); in blu se va accompagnato da adulti a piedi o in bicicletta; in verde se viene accompagnato in macchina.

Le schede possono essere compilate con l'aiuto dei genitori o degli insegnanti. I bambini più piccoli hanno certamente bisogno di aiuto per disegnare il percorso sulla mappa.

Le diverse rappresentazioni dei percorsi e le osservazioni dei bambini sulle difficoltà e sui pericoli di alcuni punti del quartiere possono aprire discussioni e confronti anche con genitori, Vigili urbani o altri abitanti del quartiere. Da queste analisi possono cominciare ad emergere le prime proposte per interventi mirati ad una maggiore sicurezza.

Su una mappa del quartiere di grandi dimensioni gli insegnanti con l'aiuto dei bambini possono riportare, con pennarelli dei tre colori utilizzati, i percorsi di tutti i bambini della classe e, se possibile, su una mappa comune, di tutti i bambini della scuola. La somma di tutti i percorsi evidenzierà dei flussi e dei nodi: mostrerà le provenienze dei diversi alunni, dove si incontrano più numerosi e quali percorsi sono più utilizzati.

Da questa mappa collettiva è facile identificare i “punti di incontro” dove darsi appuntamento la mattina e dove incontrarsi con i compagni che abitando fuori zona debbono essere accompagnati dai genitori.

La mappa collettiva e le osservazioni dei bambini sulle difficoltà e i pericoli possono essere discussi con i genitori per avere anche da loro opinioni e suggerimenti.

8. I sopralluoghi

Si esce dalla classe per andare a conoscere direttamente e concretamente i punti difficili e pericolosi emersi dallo studio dei percorsi. E' opportuno organizzare queste uscite con la presenza di qualche genitore e, volendo, di un Vigile urbano. Si ripetono alcuni percorsi, si simula il gruppo di bambini che ogni giorno deve spostarsi insieme cercando di notare comportamenti da evitare e altri da assicurare. Ci si ferma insieme nei punti critici per ipotizzare soluzioni, lasciando sempre ai bambini la possibilità delle prime proposte. Si osserva il comportamento degli adulti e specialmente degli automobilisti evidenziando eventuali abusi o errori. Non si deve temere di identificare i comportamenti sbagliati degli adulti così come si deve chiedere attenzione e correttezza ai bambini. Si cercherà di documentare il lavoro svolto con appunti, foto e schizzi in modo che a scuola ci si possa lavorare ancora.

9. I punti di incontro

Utilizzando le indicazioni emerse dallo studio della mappa collettiva a scuola e verificando sul posto durante i sopralluoghi, si identificano i “punti di incontro”. Come si è già detto chiamiamo “punti di incontro” quei luoghi, facilmente identificabili (davanti al bar, sotto il monumento, all'angolo di via Tal dei Tali) dove i bambini di una certa zona possono incontrarsi la mattina per proseguire insieme verso la scuola e dove si lasciano a fine mattinata o nel pomeriggio tornando a casa. È anche il punto dove si possono incontrare con i compagni che sono accompagnati dai genitori perché provengono da zone lontane della città. Naturalmente sarebbe opportuno che i “punti di incontro” fossero una risorsa e non una condanna per i bambini. Dovrebbe essere bello utilizzarli più che obbligatorio. Nei primi giorni il fatto di andare insieme rende tranquilli i genitori e piace ai bambini. Non deve costituire però un tradimento o un dramma il desiderio di cambiare

qualche volta itinerario. I “punti di incontro” di solito sono da tre a cinque in un quartiere e ad ognuno corrisponde un percorso fino a scuola. Questo permette di concentrare gli interventi di garanzia per una maggiore sicurezza su un numero limitato di percorsi anziché su tutti quelli possibili.

Con adeguati interventi dell’Amministrazione i “punti di incontro” possono essere resi visibili e adeguati alla loro funzione. In alcuni casi si è pensato ad un Totem alto che li renda visibili, in altri ad una tettoia o alla panchina per i giorni di pioggia e per aspettare.

10. Gli alleati

Come si è detto nell’introduzione, è importante ricostruire intorno ai bambini che si muovono un atteggiamento attento e solidale da parte degli abitanti del quartiere per due motivi principali: uno è il bisogno che potrebbero avere i bambini di un aiuto nel percorrere le strade del quartiere in modo indipendente dagli adulti e l’altro è la necessità che le nostre città ritrovino atteggiamenti responsabili e solidali.

I Commercianti e gli Artigiani. Durante i sopralluoghi, si possono visitare con i bambini i negozianti e gli artigiani (vanno bene tutti, dai giornalai ai verdurai, dalle banche alle poste) del quartiere per chiedere se sono disposti a collaborare con l’iniziativa. L’Assessore al Commercio organizza poi, con il Laboratorio, incontri con le organizzazioni dei commercianti e degli artigiani per chiedere formalmente la loro collaborazione e per descriverne le caratteristiche.

Il negoziante che aderisce si impegna ad affiggere sulla vetrina del suo esercizio un adesivo preparato dal Laboratorio (vedi in Proposte) e ad accogliere i bambini delle scuole elementari che ne abbiano bisogno, risolvendo i loro problemi. Offre loro dell’acqua, il telefono per chiamare casa senza pagare, il bagno, un cerottino per una sbucciatura. Si preoccupa di chiamare la famiglia o le autorità se ci sono necessità maggiori. Nella città di Rosario in Argentina i cittadini che aderiscono a questo programma, non solo negozianti, sottoscrivono un impegno pubblico che viene controfirmato personalmente dal Sindaco.

Gli anziani. Con i Centri Anziani della zona e con le organizzazioni sociali degli anziani si possono studiare opportuni interventi a tutela della sicurezza dei bambini. Nel caso per esempio di attraversamenti in punti pericolosi, l’intervento più semplice e più sicuro è la presenza di volontari che nel periodo dell’arrivo a scuola e del ritorno da scuola assicurino un passaggio.

Come si vede dalle schede delle città, le soluzioni e le condizioni sono varie. Spesso i volontari sono effettivamente tali e non ricevono compensi, a volte ricevono dei buoni mensa. Di solito sono muniti di giubbotto fosforescente e di paletta; sono sempre organizzati con un orario e con eventuali sostituzioni per garantire il servizio. Di solito i Vigili urbani assicurano la loro presenza per eventuali defezioni dell’ultima ora.

I vicini affacciati alle finestre. A volte i quartieri periferici soffrono anche dell’assenza di negozi e botteghe artigiane nelle loro strade. In questi casi diventa impossibile costruire quel percorso di attenzione e di tutela che commercianti ed artigiani possono offrire. Naturalmente rimane il contributo dei nonni, e, discutendo con i rappresentanti di una scuola della periferia di Roma, si proponeva di chiedere ai genitori o più generalmente ai cittadini di offrire un loro contributo “affacciandosi” alle finestre e vigilare dall’alto il percorso dei bambini. Si tratterebbe di un “servizio” di mezz’ora circa. La proposta non è ancora stata sperimentata, ma si tenga conto che nella esperienza di Rosario anche i cittadini non esercenti possono sottoscrivere l’impegno di Padrinos e Madrinas.

11. Le proposte dei bambini

A scuola il lavoro dei sopralluoghi viene elaborato e approfondito. Si cerca da un lato di definire i comportamenti corretti dei pedoni e degli automobilisti e dall’altro di elencare gli interventi che potrebbero migliorare la sicurezza dei percorsi pedonali.

I diritti dei pedoni. Rispetto al primo punto è importante che i bambini siano consapevoli che muoversi in una città moderna, con il traffico esistente, richiede attenzione e prudenza, rispetto delle regole e consapevolezza del pericolo. Si deve però evitare di considerare il traffico e la

maleducazione degli adulti come qualcosa di oggettivo e imm modificabile. I bambini devono essere consapevoli di avere dei diritti e li si deve mettere in condizione di difenderli contro gli eventuali soprusi degli adulti. La lunga esperienza accumulata ci dice chiaramente che la consapevolezza dei diritti e la possibilità di difenderli non solo non produce mai atteggiamenti di rivalsa e di presunzione nei bambini, ma anzi aumenta il loro senso di responsabilità e di cittadinanza.

Possono essere redatte “Carte dei pedoni”, avvertenze per gli automobilisti, utilizzate multe morali per sancire comportamenti scorretti (vedi Proposte) o altre iniziative atte a produrre i risultati desiderati.

Questi documenti o strumenti progettati dai e con i bambini possono essere assunti dalla Amministrazione all'interno di propri documenti programmatici.

Le richieste alla Amministrazione. Rispetto al secondo punto i bambini devono elaborare delle proposte che secondo loro e secondo i loro genitori, renderanno più sicuri i percorsi permettendo la loro partecipazione. L'elenco delle richieste viene presentato dai bambini al Sindaco o al rappresentante dell'Amministrazione il giorno del lancio dell'iniziativa.

Naturalmente le richieste dei bambini sono il frutto di tutto il lavoro svolto, dei problemi che loro stessi hanno identificato e di quelli segnalati dai genitori e verificati nei sopralluoghi con gli insegnanti e i Vigili urbani. È importante aiutare i bambini a preparare un elenco nel quale siano presenti interventi di diversa entità. Ci saranno proposte che possono avere una risposta immediata o quasi, come per esempio ravvivare il colore della segnaletica orizzontale pedonale o creare nuove strisce pedonali in punti indicati dai bambini. Ci saranno proteste sul comportamento degli automobilisti che potrebbero avere rapide risposte se l'Amministrazione volesse veramente iniziare una corretta politica pedonale. Ci saranno poi proposte importanti ma più complesse, come la realizzazione di marciapiedi o attraversamenti pedonali più sicuri. Ci sarà anche posto per proposte più fantasiose che concorreranno però a chiarire le esigenze e i timori dei bambini.

12. La segnaletica sperimentale

In alcune città italiane i comuni hanno marcato con cartelli sperimentali gli accessi ai quartieri dove si svolge l'iniziativa in modo che gli automobilisti siano avvertiti e sensibilizzati. In alcuni casi i manifesti sono stati il risultato di attività di progettazione svolta in alcune scuole della città (vedi Proposte).

In altre città si stanno sperimentando passaggi pedonali realizzati con sostanze ben visibili e non deteriorabili.

Un settore di interessante intervento, di cui si è già accennato, è quello dell'identificazione e dell'arredo dei “punti di incontro”.

13. Lancio dell'iniziativa

È importante dedicare una giornata speciale all'avvio della esperienza. E' una giornata di festa, un evento speciale, che conclude il lungo lavoro preparatorio. Una festa per esorcizzare la paura, per confermare che tutto è pronto e che quello che si è previsto è possibile e funziona bene. Nell'organizzazione di questo evento il Laboratorio “La città dei bambini” dovrebbe coinvolgere i genitori e gli insegnanti. Si può pensare alla preparazione di lettere, volantini, manifesti, ecc., sempre con il ruolo protagonista dei bambini per sensibilizzare la popolazione (vedi Proposte).

Quella mattina è importante che il Sindaco e gli Assessori più coinvolti siano presenti davanti alla scuola per sottolineare l'importanza attribuita dalla città all'iniziativa, per cercare di convincere i genitori che accompagnano i figli a scuola e per ascoltare i bambini. I bambini raccontano al Sindaco, al Dirigente e agli insegnanti le attività di preparazione svolte e consegnano all'autorità amministrativa l'elenco degli interventi necessari per aumentare la sicurezza dei percorsi casa – scuola. Quel giorno viene invitata la stampa per dare risalto all'iniziativa.

I genitori seguono da lontano la festa e attendono con ansia il primo ritorno a casa. Quello per molti di loro sarà un giorno molto importante perché scopriranno che la loro figlia, il loro figlio, è più capace e responsabile di quello che avevano immaginato.

Dopo la “festa” l’esperienza continua a regime: i bambini vanno tutti i giorni a piedi, senza essere accompagnati da adulti, ritrovandosi con i compagni per strada e osservando le norme di una buona educazione stradale pedonale.

14. Le risposte dell’Amministrazione

L’Amministrazione riceve le proposte che bambini e genitori hanno redatto durante le attività di preparazione dell’iniziativa. E’ molto importante che le risposte siano tempestive e adeguate. Gli amministratori tengano sempre conto che sono le famiglie quelle che hanno preso la decisione più costosa: permettere ai figli di andare da soli contando anche su adeguati interventi della Amministrazione. Una risposta tiepida, burocratica, tipo “Vedremo”, “Quando avremo le risorse”, “Verificheremo con il prossimo riassetto di bilancio”, rischiano di far fallire l’iniziativa. In alcune esperienze fatte, di fronte al silenzio o al ritardo incomprensibile della Amministrazione, le famiglie hanno rinunciato a mandare i figli da soli, dopo aver aderito all’iniziativa. Di fronte al timore e alla paura dei genitori non possono valere difficoltà economiche o addirittura burocratiche.

Si possono suggerire alcune modalità di comportamento che si sono rivelate vincenti nelle esperienze più riuscite.

Innanzitutto è consigliabile che l’Amministrazione non anticipi le richieste dei bambini. Per dimostrare il proprio interesse al progetto potrebbe far dipingere di nuovo le strisce pedonali, ma in questo modo perde un intervento facile e che certamente i bambini chiederanno. Per dimostrare l’interesse all’iniziativa Sindaco e Assessori possono sollecitarla, sostenerla, partecipando agli incontri, parlandone nei canali di comunicazione locali.

E’ opportuno dare subito risposta alle richieste più semplici ed economiche. Per esempio dipingere le strisce pedonali e, se le condizioni economiche chiedono di limitare anche questo intervento, privilegiare i percorsi dai “punti di incontro” a scuola. Importante è realizzare subito eventuali nuovi passaggi pedonali richiesti dai bambini. Rispetto alla manutenzione della segnaletica orizzontale, che in qualche modo è “dovuta”, in questo caso si tratta di una novità realizzata su richiesta dei bambini.

In alcune città si sono realizzate segnaletiche sperimentali per avvisare gli automobilisti che nel quartiere i bambini vanno a scuola da soli (vedi Proposte).

Certamente i bambini chiedono di fare in modo che gli adulti rispettino la precedenza dei pedoni sulle strisce. Anche in questo caso è sufficiente che il Sindaco chieda ufficialmente al comandante della Polizia municipale di applicare rigorosamente l’articolo 191 del Codice della strada. Non solo non ci sono costi ma sicuramente ci saranno entrate! Certamente occorre mettersi contro gli automobilisti irrispettosi e dalla parte dei bambini, ma se questa non è una scelta chiara sarebbe bene non muoversi affatto.

Ci sono poi le scelte più costose, come marciapiedi, attraversamenti sicuri, semafori. Importante innanzitutto è dare risposte sulla fattibilità o meno e sui tempi di accoglienza delle diverse proposte. Di ognuna si dirà se è ritenuta pertinente e accettabile. Spesso alle proposte dei bambini si può rispondere negativamente o con proposte migliorative. Per esempio, se i bambini chiedessero la realizzazione di un sottopassaggio o sovrappasso pedonale, si potrebbe rispondere che costa molto e difficilmente risolve il problema (spesso proprio bambini e anziani preferiscono non utilizzarli scegliendo il percorso più breve e pericoloso). In alternativa si può proporre un semaforo pedonale a chiamata. Nel caso di assenza di marciapiedi e in attesa di poterli realizzare, si possono creare dei corridoi pedonali garantiti da catenelle che li separano dalla carreggiata. In alcune città abbiamo incontrato risposte creative alla richiesta di marciapiedi e di percorsi ciclabili, spostando il parcheggio in linea delle auto verso il centro della carreggiata creando così un passaggio protetto per pedoni o ciclisti. Qualora poi si presentassero delle difficoltà l’importante è comunicarle, aiutare i bambini e le loro famiglie a capire e a seguire gli interventi promessi.

Il Sindaco o chi lo rappresenta dovrebbe evitare di dare risposte improvvisate il giorno della festa di avvio, ma dovrebbe riunire una Conferenza dei servizi, esaminare seriamente le richieste e tornare a scuola per rispondere sui diversi punti. Meglio sarebbe che questo avvenisse davanti ai bambini e ai loro genitori, in una assemblea di scuola.

Un segno simpatico di diretto coinvolgimento dell'Amministrazione e dell'impegno personale del sindaco è la cartolina inviata a tutte le famiglie di Gabicce nel settembre del 2001 con questo testo: *"I bambini della scuola elementare di Gabicce Centro vanno a scuola da soli. Invito tutti gli automobilisti a fare attenzione, a rispettare gli attraversamenti pedonali e a moderare la velocità!!! Il Sindaco"*.

15. L'esperienza a regime

Obiettivo ultimo della proposta è rendere quotidiano e normale per tutti i bambini a partire dalla prima elementare l'andare a scuola e tornare dalla scuola a casa senza bisogno di accompagnatori adulti.

I bambini, in questa esperienza quotidianamente ripetuta, finiranno per costruire relazioni sociali con adulti che incontrano sul percorso e questo arricchirà il loro ambiente e costruirà una rete sociale che darà loro sicurezza.

Naturalmente sarebbe auspicabile che, dopo il primo periodo di particolare attenzione e intervento a tutela dei punti di maggiore difficoltà con volontari, la situazione si potesse normalizzare contando fondamentalmente sulle capacità dei bambini e sulla tutela diffusa dell'ambiente. Non si deve avere fretta e si deve lasciare certamente terminare il primo anno scolastico e poi riprendere il nuovo con tutte le possibili garanzie. La situazione tende a normalizzarsi e cioè ad avere sempre meno bisogno di tutele organizzate se si realizzano due condizioni. La prima è che l'Amministrazione abbia risposto in maniera soddisfacente alle richieste dei bambini e delle loro famiglie (questo dimostra il suo impegno e quanto conta su questa iniziativa); la seconda è che si siano mobilitate le forze sociali del quartiere, dai commercianti agli artigiani, dagli anziani agli studenti più grandi.

Il controllo delle promesse. Uno degli obiettivi che non vanno dimenticati da parte dei bambini e dei loro insegnanti è il controllo e la verifica della realizzazione delle promesse dell'Amministrazione. Si possono fare delle uscite e dei sopralluoghi per verificare l'attuazione di alcune opere e darne notizia alle autorità competenti. Si può al contrario protestare per ritardi o inadempienze. Sarebbe sempre opportuno che la comunicazione avvenisse direttamente con il Sindaco e che fosse garantita dai bambini (naturalmente con l'aiuto dei loro insegnanti). Una strategia molto utilizzata in questi casi e che viene ampiamente illustrata nel Manuale sul Consiglio dei bambini, è quella del testo collettivo. Ogni bambino scrive una frase da dire al Sindaco per ringraziarlo di un lavoro realizzato o protestare per un ritardo. Le frasi vengono lette, commentate, ordinate e selezionate. Le più efficaci, con le necessarie correzioni e integrazioni, vanno a costituire il documento-lettera che viene inviato.

Lo studio del quartiere, una proposta di educazione ambientale. Una volta affrontati e risolti i timori delle famiglie e degli stessi bambini per gli eventuali pericoli dei percorsi, ci si può dedicare alle attività più propriamente didattiche approfittando nel modo migliore della esperienza quotidiana vissuta lungo le strade del quartiere.

Il fare quotidianamente gli stessi percorsi porta i bambini a costruire legami importanti con l'ambiente. Da un lato possono essere testimoni dei cambiamenti fisici e biologici dell'ambiente (clima, vegetazione, animali, ecc.), dall'altro osservare come il cambiamento stagionale produce mutamenti sociali nelle abitudini degli abitanti del quartiere (maggiore o minore presenza sulle strade, cambiamento di orari, modificazione dei comportamenti).

Queste osservazioni possono essere raccolte con apposite semplici schede che i bambini compilano settimanalmente e con le quali concorrono alla preparazione di schede di osservazione collettive mensili (vedi Appendice: le schede scolastiche).

Il percorso di lavoro potrebbe prevedere la realizzazione delle fasi che seguono:

- un sopralluogo, eventualmente con la collaborazione di esperti (vigili urbani, tecnici dell'Ufficio mobilità, ecc.), lungo uno dei percorsi che vengono usati dai bambini per andare a scuola da soli, con l'obiettivo di aiutare i bambini ad utilizzare in modo corretto le schede di osservazione individuali;
- si sceglie un giorno alla settimana per effettuare le osservazioni. Ogni bambino o gruppi di due, tre bambini ripetono settimanalmente le loro osservazioni lungo i loro percorsi da casa a scuola.

La mappa del quartiere permette ai bambini di collocare in specifici punti del quartiere le loro osservazioni;

- il giorno successivo all'utilizzo delle schede di osservazione, si scelgono dei simboli per i diversi aspetti presi in considerazione e si riportano le informazioni raccolte su una mappa ingrandita del quartiere. Le schede di osservazione dei bambini si raccolgono in un raccoglitore ad anelli;
- una volta al mese si discutono le osservazioni raccolte dai diversi bambini e visualizzate nelle mappe. Durante la discussione si potrebbero cercare delle risposte a domande come: "Quali sono i segni della primavera?" o "Da cosa si capisce che è primavera?" "Cosa è cambiato nel quartiere in questo mese?" Quali aspetti o parti dell'ambiente sono cambiati di più e quali sono uguali?". Le informazioni raccolte con la discussione possono essere riassunte in un cartellone collocato vicino alla mappa del quartiere.

Si possono costruire mappe diverse per ogni mese e riunirle per le diverse stagioni facendo confronti tra le diverse situazioni. Si possono organizzare sopralluoghi collettivi in momenti diversi della giornata, per esempio di sera, per scoprire che ci sono cambiamenti interessanti anche in un breve periodo di tempo.

Sopralluoghi diversi possono servire, invece, all'individuazione di cambiamenti più stabili avvenuti in un periodo di tempo più lungo e che ora fanno parte della storia del quartiere.

Altre proposte. A partire dal settembre successivo all'inizio dell'esperienza, per sostenerla e darle maggiori contenuti educativi e sociali si possono avviare una serie di attività come il Comitato dei bambini, l'uso delle Multe morali, la realizzazione di percorsi individuali e collettivi come la Patente da pedone o da ciclista, l'apertura di nuovi spazi educativi come il Laboratorio della bicicletta, la realizzazione di strumenti di comunicazione come manifesti o volantini, ecc. Queste attività sono illustrate, secondo le esperienze concrete di diverse città, nel capitolo Le proposte.

16. La verifica finale

A fine anno scolastico è importante che venga riproposto ai bambini e ai genitori lo stesso questionario proposto prima dell'inizio dell'esperienza, arricchito di domande di valutazione dell'esperienza (I modelli "Fine anno" si trovano in Appendice). Il confronto dei dati quantitativi consente anche valutazioni qualitative: permette di cogliere se è cresciuta la consapevolezza e il grado di autonomia dei bambini e, soprattutto, come cambiano gli atteggiamenti degli adulti rispetto a questa opportunità offerta ai più piccoli di frequentare autonomamente gli spazi urbani. Si può per esempio esaminare di quanto è aumentato il numero degli alunni che vanno a scuola senza accompagnamento di adulti, con quale distribuzione nei diversi livelli di età e se con differenze rispetto ai sessi. Si può esaminare se e quanto la distanza da scuola condiziona l'autonomia. Si può verificare se con l'aumento della mobilità autonoma nel percorso casa-scuola aumentano anche le autonomie di movimento nel quartiere, nelle attività pomeridiane e in quelle libere del rapporto sociale fra i bambini.

Il Laboratorio internazionale del CNR a Roma è interessato a ricevere i dati di tali rilevamenti che andranno ad arricchire e ad aggiornare la ricerca iniziata nel 2000 e citata nell'introduzione.

Oltre all'uso del questionario si possono intervistare bambini e genitori sull'iniziativa, per conoscere gli aspetti più graditi e quelli meno apprezzati in modo da poterla migliorare nella ripresa autunnale.

17. La ripresa a settembre

Dalle esperienze delle città appare evidente che è facile avere una buona risposta immediata a proposte "di sperimentazione dell'iniziativa", con molti bambini di diversa età che vanno a scuola da soli, ma è più difficile mantenere una alta adesione nel tempo.

La riapertura della scuola a settembre infatti è un momento critico.

E' importante che il Laboratorio durante il periodo estivo garantisca la presenza di "condizioni adatte" per la ripresa dell'iniziativa all'avvio del nuovo anno scolastico.

Le risposte inadeguate dell'Amministrazione alle richieste di intervento formulate dai bambini offrono solo degli alibi dietro cui i genitori nascondono timori più complessi e profondi, inerenti il processo di emancipazione dei figli.

In questa ottica, una riduzione dell'impegno della scuola, il mancato coinvolgimento di volontari o vigili urbani, il clima autunnale ritenuto "sfavorevole" per il movimento autonomo dei bambini, possono essere facilmente utilizzati dai genitori come giustificazioni per riprendere le abitudini precedenti.

18. Documentare l'esperienza

La documentazione consiste nel dar vita ad un monitoraggio delle varie fasi dell'iniziativa per poter arrivare ad una valutazione periodica del suo andamento.

Non si tratta solo di accumulare materiali, ma di creare e strutturare una "memoria" collettiva, che abbia un significato sia per i partecipanti all'iniziativa sia per altri soggetti che non sono stati direttamente coinvolti.

La documentazione non dovrebbe essere un'attività a se stante, ma una parte del lavoro che si realizza con i bambini. L'efficacia di un'esperienza non può, infatti, essere affidata solo al ricordo. Per questo motivo bisogna prevedere la possibilità di raccogliere materiali di tipo diverso (disegni, brani di discussioni, interviste, schede di osservazione, mappe, diari, foto ecc.) durante l'intero percorso.

Quando si selezioneranno i materiali si dovranno includere informazioni come la data e i nomi dei bambini partecipanti, brevi testi scritti, per potere ricostruire un particolare momento del percorso; si dovrà tenere conto dell'esistenza di un destinatario esterno (l'Amministrazione, i tecnici della città, i genitori, altri bambini, ecc.); non si dovranno dimenticare le caratteristiche del prodotto finale (documento cartaceo, video, Cd Rom, DVD, incontro pubblico, ecc.).

La documentazione delle attività realizzate insieme ai bambini dovrebbe avere tre obiettivi:

1. comunicare alla popolazione il lavoro svolto con i bambini sia per favorire una consapevolezza collettiva, sia per aumentare l'adesione all'iniziativa a favore dell'autonomia dei bambini. Si può pensare, ad esempio, ad un piccolo libro/opuscolo o ad una mostra di poster.
2. Valutazione collettiva interna dell'esperienza realizzata da bambini, insegnanti, consulenti ed operatori del Laboratorio per mettere a fuoco, negli interventi realizzati, i successi o gli insuccessi conseguiti.
3. Scambio di esperienze con altre scuole o città interessate e invio dei materiali al Centro di Documentazione del Laboratorio internazionale del CNR.

19. Lo scambio di esperienze fra le città

Si è più volte parlato delle difficoltà della iniziativa e del fatto che una esperienza assolutamente normale fino a poche decine di anni fa è considerata oggi dalla maggior parte delle famiglie impossibile. Per superare queste difficoltà si è cercato di dare nelle diverse parti di questo Manuale motivi, elementi e strumenti che hanno prodotto buoni risultati in molte città. L'esperienza tuttavia ci dice che le città possono darsi fra loro un contributo molto importante con lo scambio e la cooperazione. I ricercatori del CNR, responsabili del progetto internazionale, spesso incontrano amministratori, insegnanti e genitori nella varie città e probabilmente il loro contributo è importante, ma altrettanto utile può essere la testimonianza di un Assessore, un Dirigente scolastico, un insegnante o un genitore che porti la propria testimonianza a chi vuole iniziare questa esperienza, illustrando le ragioni dei successi e degli insuccessi. Pensiamo che questo tipo di scambio porti maggiore concretezza e quindi maggiore credibilità. Per questo viene inserita in questo manuale una parte sulle esperienze delle città. Suo obiettivo è da un lato dare la dimostrazione di come ogni città scelga un proprio percorso ed elabori propri strumenti e dall'altro dare la possibilità di entrare in contatto con gli operatori delle singole esperienze per realizzare incontri e scambi di persone e di materiali.

TERZA PARTE

LE ESPERIENZE DELLE CITTA'

Città **AREZZO**

Data inizio dell'esperienza

1999: 1° esperienza scuola elementare Masaccio

2002: 2° esperienza scuola elementare Convitto Nazionale

2005: 3° esperienza scuola elementare Convitto Nazionale (attualmente in fase di organizzazione)

N° di scuole attualmente impegnate **1 scuola elementare Convitto Nazionale**

Referente dell'esperienza **Dott.ssa Mara Pepi**

Tel **0575.377265/0575.377283**

E-mail **m.pepi@comune.arezzo.it**

1. Descrizione dell'esperienza

1° esperienza e 2° esperienza

Il progetto, promosso dall'Assessorato ai servizi educativi e scolastici, è stato affidato al Laboratorio "La città dei bambini" e all'Ufficio Scuola. L'iniziativa si è articolata in varie fasi:

- il questionario, inviato a tutti i bambini delle scuole elementari della città, ha permesso di conoscere abitudini, paure, desideri dei bambini ed ha consentito di scegliere la scuola da cui iniziare sulla base della percentuale di alunni che già erano abituati e motivati ad andare a scuola a piedi;
- incontri con il direttore e gli insegnanti della scuola elementare Masaccio e con il rettore e gli insegnanti del Convitto Nazionale;
- tavolo di concertazione tra associazioni di categoria (artigiani e commercianti), circoscrizione, presidenti centri di aggregazione per coinvolgere: anziani, che senza obbligo di vigilanza, siano disponibili a fare i "nonni" lungo i percorsi, gli abitanti del quartiere, i negozianti disposti ad esporre nelle vetrine un adesivo con la scritta "Negozio amico dei bambini";
- riunione con i vari uffici comunali e con la polizia municipale per produrre materiale cartografico dove si evidenziano gli eventuali punti "caldi" e gli interventi necessari.

3° esperienza (in corso)

L'esperienza, attualmente in corso, viene svolta in collaborazione con Legambiente Arezzo e interessa il Convitto Nazionale con l'obiettivo di renderla permanente. Una parte del lavoro è incentrata sugli incontri preparatori con assessorati e uffici comunali, insegnanti, genitori e bambini.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Attività didattiche preparatorie; tavoli di concertazione tra uffici comunali e laboratorio "La città dei Bambini"; incontri con i genitori; lavori di preparazione tra polizia Municipale e i bambini per conoscere i percorsi ed i loro pericoli; pubblicità nelle TV locali, stampa, volantini; campagna di sensibilizzazione sulla guida sicura e coinvolgimento ACI e Scuole Guida di Arezzo.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Scuola e Politiche Sociali, Mobilità - Polizia Municipale, Urbanistica

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Artigiani, Anziani, Genitori, Insegnanti, Negozianti, Personale ATA scuole, Vigili Urbani, Volontari

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

Adesivi negozi

Cartelli stradali sperimentali

Diario dell'esperienza

Gadgets
Materiali informativi per le famiglie
Multe morali
Questionari per l'indagine
Schede didattiche
Volantini e manifesti

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- attività di sensibilizzazione per potenziare il senso di responsabilità degli adulti automobilisti;
- intensificazione nel programma scolastico dell'educazione stradale;
- presa di coscienza delle famiglie dell'importanza di realizzare il progetto;
- sensibilizzazione e stimolo ad una maggiore collaborazione fra i vari uffici del Comune;
- rafforzamento della rete di solidarietà tra soggetti istituzionali e non.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- necessità di rilanciare e sostenere il progetto in modo continuativo, che non può prescindere dalla necessità di una attiva collaborazione con le scuole.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- segnalazione dei punti stradali più pericolosi;
- richiesta di un numero maggiore di vigili lungo le strade o persone “amiche” di cui fidarsi.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

- dissuasori di sosta in ghisa fissi;
- attraversamenti pedonali rialzati e colorati;
- mantenimento ordinanza di divieto di circolazione di Via Carducci oltre che divieto di sosta lungo il percorso che porta alla scuola elementare Convitto Nazionale nelle ore di entrata ed uscita degli alunni;
- realizzazione di percorsi pedonali protetti e piste ciclabili sulla strada che porta alla scuola elementare Convitto Nazionale.

10. Costi e fonti di finanziamento

Euro 33.278.

Il Comune di Arezzo, in base alla legge regionale 16.08.2001 n. 38, recante “Interventi regionali a favore delle politiche locali per la sicurezza della comunità toscana”, ha ottenuto con il progetto “Sicuramente ad Arezzo” un contributo per il potenziamento e la realizzazione di interventi che coinvolgono più assessorati e nel caso specifico due “sotto progetto” del Laboratorio “La città dei Bambini”: “Andiamo a scuola da soli”, “Siamo amici dei Bambini”.

Città **BERGAMO**

Data inizio dell'esperienza **2002 - 2003 / 2003 - 2004**

N° di scuole attualmente impegnate: **1 Direzione didattica** (1sc. materna e 1 element.)

N° di classi attualmente impegnate: **8 classi elementari e 4 materne**

N° di bambini attualmente impegnati : **200 bamb. elementari e 80 bamb. materna**

Referente dell'esperienza: **Angelo Brolis** (coordinatore ludoteca comunale)

Tel **035 399245**

E-mail abrolis@comune.bg.it

2. Descrizione dell'esperienza

- Elaborare il progetto preliminare, definitivo e esecutivo di moderazione del traffico nei percorsi pedonali casa scuola a servizio della scuola elementare Papa Giovanni XXIII nel quartiere di Monterosso a Bergamo.
- Proseguire e valorizzare l'omonimo progetto ideato dal Comitato Genitori dell'Istituto comprensivo Camozzi nel precedente anno scolastico, in linea con il progetto dell'Ass. Istruzione – Servizi per l'infanzia “La città sostenibile delle bambine e dei bambini”.
- Porre al centro del progetto gli alunni della scuola elementare Papa Giovanni come soggetti attivi del territorio protagonisti del progetto (totale bambini n° 300).
- Coinvolgere il quartiere a livello informativo in tutte le fasi della progettazione.

3. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

- **Domenica 16 marzo 2003** è stata organizzata la giornata della “Scuola aperta” dove i genitori hanno preparato in palestra una mostra che riassumeva le finalità del progetto e tutto il lavoro svolto dal 2001 al 2003. La mostra è stata visitata da circa 500 persone tra genitori, residenti del quartiere e della città.
- Il **21 marzo 2003**, primo giorno di primavera, i bambini della scuola elementare sono andati a scuola e tornati a casa a piedi. Per permettere loro ciò, un gruppo di genitori ha presidiato i passaggi pedonali del quartiere ritenuti pericolosi e oggetto dell'intervento dell'amministrazione comunale e a ciascun bambino ha regalato una girandola.
- Il pomeriggio di **domenica 25 maggio 2003** i genitori hanno organizzato – con le altre realtà del quartiere - una festa di gioco in strada in viale Giulio Cesare a Monterosso, uno delle vie più pericolose per via della velocità delle auto. La festa ha visto la presenza di musicisti, pattini, baratto di giocattoli, stradales, giochi con materiali di riciclo, bolle, salto alla corda, torte, calcio balilla, clown, narrazione di fiabe, biciclette, partita di calcio.
- Partecipazione e premio dalla provincia di Bergamo come miglior iniziativa “verso una città sostenibile delle bambine e dei bambini” anno 2002.
- Partecipazione e premio dall'ufficio scolastico regionale per la Lombardia anno 2003.
- Partecipazione e premio all'Expo scuola ambiente anno 2003.

4. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Assessorato all'Istruzione - Assessorato alla Viabilità - Istituto Comprensivo Camozzi

I tre enti istituiscono un gruppo di lavoro che si riunisce ogni quindici giorni, nella scuola elementare Papa Giovanni.

5. Adulti coinvolti nell'esperienza

Anziani, Negozianti, Vigili Urbani, Genitori

6. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

Questionari per l'indagine, Schede didattiche, Cartelli stradali sperimentali,

Materiali informativi per le famiglie, Gadgets, Diario dell'esperienza, Volantini e manifesti

7. Aspetti positivi dell'esperienza

Il progetto si pone in un'ottica innovativa rispetto alle soluzioni da apportare per la moderazione del traffico:

- utilizzando nuovi e più efficaci strumenti (progettazione partecipata);
- utilizzando nuovi e più efficaci materiali (urbanistiche e stradali);
- effettuando sopralluoghi in realtà con soluzioni all'avanguardia
- introducendo la “Zona 30”.

L'innovazione viene estesa anche alle modalità di promozione del progetto:

- capillarità dell'informazione;
- diversificazione dei mezzi comunicativi (“Scuola aperta”, feste, spettacoli, simulazione, incontri con le diverse realtà del territorio, sito web, stampa, comunicazioni della scuola, ecc.).

8. Aspetti problematici dell'esperienza

- i tempi amministrativi di attuazione e i tempi della Scuola non sempre coincidono e hanno inciso a volte negativamente sui tempi della didattica;
- l'informazione al territorio (extra scuola) è stata insufficiente;
- il team non sempre ha redatto il verbale;
- la dirigenza scolastica non sempre era partecipe al progetto.

9. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- introdurre la “Zona 30”;
- ridurre la velocità delle auto nel quartiere con interventi sulla viabilità;
- realizzare percorsi casa scuola sicuri che riducano l'utilizzo dell'automobile.

10. Interventi realizzati dall'Amministrazione

I risultati sono verificabili dopo il completamento del progetto esecutivo nel seguente modo:

- ripetendo la rilevazione (nelle stesse condizioni) della velocità delle auto;
- osservazione diretta della riduzione del flusso del traffico nel quartiere;
- ripetendo i questionari per rilevare se si è ridotto l'utilizzo dell'automobile;
- ascoltando l'opinione dei genitori per verificare se i bambini sono protagonisti del cambiamento dell'atteggiamento degli adulti;
- ripetendo i questionari per verificare se i bambini sono più autonomi e più liberi di muoversi nel quartiere;
- osservazione diretta delle strade per verificare se le strade hanno una maggiore presenza di persone;
- osservazione diretta della maggiore socializzazione all'ingresso scolastico tra i genitori e tra i bambini.

11. Costi e fonti di finanziamento

- 15.000 € dal 2002 al 2004 sul progetto “Città sostenibile” a valere sui finanziamenti ex-lege 285/97;
- 5.000 € ogni anno sul PEG dei Servizi per infanzia per le spese di materiale (Stampa manifesti, opuscolo informativo, ecc);
- un operatore coordinatore del progetto distaccato dalla Ludoteca comunale (20 ore mensili).

Città **BUENOS AIRES**

Data inizio dell'esperienza **settembre 2003**

N° di scuole attualmente impegnate **130**

N° di classi attualmente impegnate **materne ed elementari 60% - medie 40%**

N° di bambini attualmente impegnati **71.300**

Referente dell'esperienza **Claudio Suarez** (Dir. Gen. Politiche di Sicurezza)

Tel. **0054 11 43390154 – 0172 0174**

E-mail cmsuarez@buenosaires.gov.ar /// gcucurella@buenosaires.gov.ar

1. Descrizione dell'esperienza

Il programma “Scuole sicure – Strade sicure” nasce come una proposta educativa nell’ambito della partecipazione della comunità ai temi riguardanti la sicurezza, rafforzando i legami di convivenza e solidarietà.

La prima esperienza si è realizzata nella zona nord della città, in un quartiere di ambiente medio e con una densità di popolazione medio-alta. Il suo sviluppo si è basato su fasi preventive che sono state realizzate da parte dei Coordinatori Comunitari, che appartengono alla Direzione Generale delle Politiche di Sicurezza e Prevenzione del Crimine del Governo locale, che sono quelli che hanno una migliore conoscenza della zona e che sono in contatto permanente con tutta la cittadinanza.

Dopo aver scelto le scuole che avrebbero potuto essere coinvolte nel progetto, la quantità degli alunni, le strade più frequentate dai bambini per andare e tornare da scuola, gli orari, i luoghi pericolosi, i negozi della zona, è stato disegnato il percorso, analizzato poi insieme alla Polizia Federale per unificare i criteri di vigilanza adeguati. Si è preso quindi contatto con i dirigenti delle scuole coinvolte per presentare il progetto, organizzare l’informazione per gli alunni e allo stesso tempo fissare una data approssimativa per l’inaugurazione e il lancio dell’iniziativa.

Parallelamente sono stati intervistati i commercianti che desideravano essere coinvolti in questa proposta di trasformare i loro negozi in un rifugio sicuro per i bambini per qualsiasi necessità nasca durante il percorso casa-scuola. Questi negozi saranno identificati con un adesivo attaccato sulla vetrina affinché i bambini possano vederlo.

Al momento e con la stessa procedura funzionano 20 progetti “Strade Sicure” in diversi quartieri della città.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Il programma include contenuti di diverse discipline in relazione tra loro con speciale attenzione al tema della sicurezza, dell’educazione stradale, della situazione dell’emergenza scolastica, dei comportamenti antisociali e come evitare i rischi, lo sviluppo di corsi e seminari di prevenzione del crimine.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Oltre al contatto permanente con le scuole, noi siamo in contatto con i commercianti che vogliono partecipare al progetto. Si offrono informazioni sugli obiettivi dell’iniziativa e del ruolo che dovranno svolgere come rifugio sicuro per i bambini durante l’orario scolastico. Dopo l’avvio del progetto, i coordinatori fanno delle visite per chiarire i dubbi, scambiare informazioni.

Anche i vicini sono attori importanti, La Direzione Generale delle Politiche di Sicurezza e Prevenzione del Crimine realizza riunioni mensili tramite i coordinatori e in questo ambito si scambiano informazioni e dibattono problematiche attinenti al quartiere, elaborando o riformulando strategie di prevenzione per mantenere un ambiente di sicurezza e convivenza.

L’intervento della Polizia Municipale, corpo civile non armato, che appartiene al Governo locale, è fondamentale. Nell’ambito delle sue diverse funzioni c’è anche la sicurezza stradale. Con questo Corpo si mantiene un contatto permanente di scambio di informazioni, consulenza, designazione dei nuovi obiettivi di controllo e di monitoraggio del programma.

La Polizia Federale che dipende dal Governo Nazionale è un attore di grande importanza in questa iniziativa (Buenos Aires non ha forze proprie di sicurezza). Dalle tappe precedenti il lancio del progetto i Coordinatori Comunitari valutano con la polizia del quartiere la possibilità di raggiungere gli obiettivi necessari con la loro presenza per dissuadere comportamenti scorretti. Dopo l'inizio del progetto, si organizzano periodicamente riunioni di valutazione della vigilanza, cambio degli obiettivi, situazioni conflittuali o reclami dei vicini.

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Negozianti, Vigili Urbani, Volontari.

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

Adesivi negozi, Cartelli stradali sperimentali, Diario dell'esperienza, Gadgets, Materiali informativi per le famiglie.

6. Aspetti positivi dell'esperienza

L'organizzazione della partecipazione cittadina ha rinsaldato i legami di convivenza, cooperazione e solidarietà fra i partecipanti dell'iniziativa. Questa mobilitazione si vede riflessa nei destinatari più diretti di questa esperienza che sono i bambini, che si sentono più liberi e sicuri nel percorso casa-scuola. Nei quartieri dove ci sono strade sicure sono diminuiti alcuni reati tipici (furto di scarpe, zaini etc.) che hanno prodotto una riduzione della sensazione di insicurezza.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

Le difficoltà più comuni che si sono verificate sono le inadempienze da parte della Polizia Federale per quanto riguarda alcuni degli obiettivi e degli orari stabiliti. Questa situazione provoca il fatto che i Coordinatori Comunitari si incontrano con il Commissario locale per reiterare le richieste di vigilanza. Bisogna ricordarsi che la Polizia Federale non fa parte del Governo locale e ciò comporta il fatto che in certe occasioni questo corpo deve ricoprire altri obiettivi e pertanto si sente la mancanza di risorse umane.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

Ogni quartiere che sviluppa l'iniziativa "Scuole sicure – strade sicuri" ha le proprie caratteristiche, di conseguenza sono diverse le risposte e le richieste dei bambini all'Amministrazione. La zona sud della città è più modesta e i suoi bambini ci tengono molto a sfruttare lo spazio pubblico e per questo chiedono che siano migliorati i parchi e le piazze per giocare tranquilli, che si mettano molti cartelli che segnalano il percorso, che si dipingano di colori le strade, che cammini più gente e ci siano meno auto. Nella zona nord della città, oltre ad avere proposte simili, si presta più attenzione alla presenza della polizia o dei vigilanti perché in questo modo si sentono più sicuri.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

L'Amministrazione interviene in tutto il processo attraverso i Coordinatori Comunitari della Direzione Generale delle Politiche di Sicurezza e Prevenzione del Crimine del Governo della Città di Buenos Aires. Quando il progetto "Strade sicure" è iniziato, si è cominciato a fare il monitoraggio. Questo lavoro continua da parte degli stessi Coordinatori che con ritmo settimanale producono relazioni per rafforzare o modificare le strategie conformi agli obiettivi previsti.

10. Costi e fonti di finanziamento

Le attività concernenti lo sviluppo dei progetti "Strade sicure" vengono imputate al bilancio ordinario della Direzione che dipende dal Governo della città di Buenos Aires tranne le attività realizzate dalla Polizia Federale che dipende dal Governo Nazionale. Le attività svolte dai commercianti, vicini di casa e parenti dei bambini sono volontarie e non costituiscono alcuna spesa per lo Stato.

Città di **CARPI**

Data inizio dell'esperienza **settembre 2002**

N° di scuole attualmente impegnate **1**

N° di classi attualmente impegnate **20**

N° di bambini attualmente impegnati **140**

Referente dell'esperienza **Dott.ssa Emanuela Faglioni**

Tel **059-649722**

E-mail emanuela.faglioni@comune.carpi.mo.it

1. Descrizione dell'esperienza

Settembre 2002

- Presentazione del progetto all'istituto; formulazione dei questionari riguardanti il grado di autonomia dei bambini e il loro modo di andare a scuola; incontri di presentazione coi genitori degli alunni del plesso.

Ottobre/Novembre 2002

- Compilazione dei questionari da parte dei genitori; lettura e restituzione dei dati.

Gennaio 2003/ Ottobre 2003

- Svolgimento dei laboratori coi bambini:

Contenuti : nei laboratori i bambini hanno affrontato alcuni temi importanti per lo svolgimento del progetto, quali quelli riguardanti la città nella quale vivono: spazi di libertà/spazi “non permessi”; il quartiere: spazio di vita, di gioco, di incontro; “spazi amati spazi desiderati”: la percezione dell'ambiente circostante.

Metodologia : ogni laboratorio ha privilegiato una metodologia partecipativa, sviluppata sia attraverso momenti di dialogo e riflessione in classe, sia attraverso un contatto e un'osservazione diretta “sul campo”. Sono state effettuate numerose uscite, per lavorare in modo più appropriato sull'ambiente circostante; le uscite sono servite anche per far prendere consapevolezza della strada ai bambini, dei possibili pericoli e/o miglioramenti da apportare, e scegliere con loro le vie più agevoli. Tali elementi venivano ogni volta riportati in classe sulle piantine della zona.

Incontri con gli esperti : gli incontri con gli esperti, sia in classe che all'esterno, sono stati importanti per il corretto svolgimento del percorso progettuale. Incontrare l'esperto è servito soprattutto per dare consapevolezza della complessità delle azioni in campo, e della molteplicità di persone che possono occuparsi, a vario titolo, di una simile esperienza.

Novembre 2003/Marzo 2004

- I percorsi prendono forma: definizione dei percorsi individuati, coi relativi punti di incontro; interventi per la messa in sicurezza del manto stradale, dove necessario.

Aprile 2004

- “Prove finali” dei percorsi, accompagnati dai vigili urbani, promozione del progetto sul territorio, incontro assembleare coi genitori, apertura delle adesioni ai percorsi.

Maggio 2004

- Sperimentazione di percorsi (sono stati creati 5 punti di raccolta).

Ottobre 2004

- Partenza ufficiale dei percorsi.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Effettuato un percorso di progettazione partecipata con i bambini che hanno lavorato sulla riqualificazione dell'area cortiliva della scuola.

4. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Pubblica Istruzione, Lavori pubblici ed infrastrutture, Risorse umane (nello specifico Polizia Municipale).

5. Adulti coinvolti nell'esperienza

Anziani, Genitori, Vigili Urbani

6. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

- Disegni posti nelle pensiline per abbellire i punti di raccolta e per spiegare il significato dell'iniziativa
- Gadgets
- Materiali informativi per le famiglie
- Questionari per l'indagine
- Volantini e manifesti

7. Aspetti positivi dell'esperienza

- soddisfazione da parte di bambini e genitori rispetto all'utilità del progetto;
- i bambini vivono con grande responsabilità l'esperienza e l'autonomia loro affidata;
- diminuzione del traffico automobilistico negli orari di uscita ed ingresso della scuola;
- partecipazione e collaborazione degli insegnanti.

8. Aspetti problematici dell'esperienza

- difficoltà di relazione con alcuni settori dell'Amministrazione;
- tempi troppo lunghi per la realizzazione di interventi infrastrutturali;
- a causa dei ritardi citati si è instaurato un clima di incertezza da parte degli insegnanti.

9. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- inserimento di segnaletica orizzontale e verticale che indichi agli automobilisti la presenza di bambini che vanno a scuola a piedi;
- interventi sui limiti di velocità.

10. Interventi realizzati dall'Amministrazione

- una volta individuati i percorsi è stata tracciata una linea blu per indicare ai bambini il percorso da seguire, ma anche per segnalare ai cittadini residenti la presenza del progetto nel loro quartiere;
- creazione di due marciapiedi ai bordi di un parco pubblico, per consentire il collegamento tra la scuola ed alcuni percorsi che fanno i bambini;
- sono state inserite, in alcuni punti di ritrovo, pensiline con lo scopo principale di proteggere i bambini in attesa e con l'intenzione di segnalare ai cittadini la presenza del progetto nel quartiere;
- inserita segnaletica orizzontale nei punti che ne erano sprovvisti;
- il personale dell'Amministrazione ha tenuto dei laboratori nei quali si è lavorato con i bambini su: autonomia e responsabilità; educazione stradale (come comportarsi quando si cammina per strada).

11. Costi e fonti di finanziamento

Le fonti di finanziamento sono state:

Ex legge 285/97

Bilancio ordinario

Costi del personale: circa € 15.000 (due persone impiegate) all'anno.

Costi per infrastrutture ed interventi strutturali: circa € 25.000.

Città di **CREMONA**
Data inizio dell'esperienza **1998**
N° di scuole attualmente impegnate **7**
N° di classi attualmente impegnate **37**
N° di bambini attualmente impegnati **841**
Referente dell'esperienza **Stefania Reali**
Tel **0372 / 407917**
E-mail: **lab_bambini@comune.cremona.it**

1. Descrizione dell'esperienza

Il progetto “Io cammino...alla grande !” promuove la mobilità autonoma dei bambini attraverso la conoscenza e la storia del loro territorio. L’attenzione è stata posta sulla mobilità dei bambini in generale all'interno del quartiere. Il progetto prevede percorsi di approfondimento su tematiche individuate in base all'età dei bambini, agli interessi e alle caratteristiche urbanistiche e sociali in cui sono ubicate le scuole. Conclusa la parte formativa, gli insegnanti conducono le attività in classe e all'aperto con la supervisione dei consulenti del Laboratorio. A conclusione del progetto viene consegnato alle classi partecipanti il kit “Io cammino...alla grande !” che contiene una serie di informazioni utili per permettere ai bambini di sperimentare percorsi autonomi coinvolgendo i genitori.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Realizzazione della pista ciclo-pedonale oggetto di progettazione partecipata con i bambini della scuola elementare A. Stradivari. Completamento della pista con la realizzazione di un percorso gioco a tappe collocato lungo la pista come occasione per trasformare un percorso di collegamento sicuro in un momento per il gioco nel verde. La realizzazione è stata ultimata con un laboratorio condotto da graffitari che con i bambini delle quinte della scuola hanno decorato i pannelli gioco.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Politiche Educative (Assessorato ideatore e promotore dell'iniziativa), Vigili Urbani, Lavori Pubblici

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Anziani, Negozianti, Vigili Urbani

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

Adesivi negozi
Cartelli stradali sperimentali
Gadgets
Materiali informativi per le famiglie
Questionari per l’indagine
Schede didattiche
Volantini e manifesti

6. Aspetti positivi dell'esperienza

Apprezzamento da parte degli insegnanti di un'opportunità formativa trasversale alle materie curricolari. Gli insegnanti sostengono la validità del progetto e i suoi influssi positivi sui bambini in termini di:

- acquisizione di strumenti utili per conoscere, orientarsi, crearsi dei punti di riferimento;
- sviluppo della capacità di osservazione e dello spirito critico;
- intensificazione del legame affettivo con i propri luoghi di vita;

- sviluppo del senso di appartenenza ai propri luoghi;
- capacità di “raccontare” ad altri la propria esperienza soprattutto con il percorso “Le Piccole Guide”.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- genitori che, nonostante si dichiarino d'accordo con gli obiettivi del progetto, sono restii a modificare le proprie abitudini di vita scegliendo una mobilità più sostenibile;
- difficoltà a coinvolgere altri assessorati e settori dell'amministrazione comunale per mettere in campo risorse finanziarie, umane e strategie comuni per migliorare in modo concertato la viabilità in prossimità delle scuole.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- richiesta di limitare il traffico e la velocità della macchine in prossimità delle scuole.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

- completamento della pista (vedi punto 2), realizzazione di un impianto semaforico e la messa in sicurezza di alcuni attraversamenti pedonali;
- sottoscrizione di un Patto Locale di Sicurezza Urbana dedicato al Quartiere Borgo Loreto in cui è situata la scuola elementare A. Stradivari, tra settori del comune ed i soggetti che collaborano a diverso titolo nell'affrontare le problematiche del territorio. Scopo del patto è la concertazione di sinergie per affrontare problematiche di sicurezza e vivibilità nel quartiere;
- l'Amministrazione comunale ha approvato, in dicembre 2003, il “Piano della sosta e mobilità in centro storico” che prevede al suo interno l'ampliamento delle aree pedonali e delle ZTL nel centro storico per meglio tutelare pedoni e ciclisti e contribuire alla maggiore vivibilità del centro.

10. Costi e fonti di finanziamento

49.894,94 € finanziamenti propri e in parte contributo della Regione Lombardia come progetto in rete con i Crea Lombardi.

Città di **FANO**
Data inizio dell'esperienza **1995**
N° di scuole attualmente impegnate **3**
N° di classi attualmente impegnate **30**
N° di bambini attualmente impegnati **550**
Referente dell'esperienza **Gabriella Peroni**
Tel **0721 887374**
E-mail **gabriella.peroni@comune.fano.ps.it**

1. Descrizione dell'esperienza

Nel 1995 l'Amministrazione comunale ha avviato in via sperimentale l'iniziativa con l'obiettivo di:

- dare ai bambini una piccola esperienza d'autonomia, suggerire comportamenti di cooperazione passando a prendere i compagni più piccoli, dare la possibilità di sperimentare le diverse condizioni meteorologiche;
- dare ai genitori la possibilità di scoprire le capacità d'autocontrollo e di responsabilità dei propri figli;
- dare alla scuola la possibilità di realizzare un serio programma d'educazione stradale costruendo con i bambini i comportamenti migliori per muoversi senza pericolo nel quartiere;
- dare agli anziani e ai commercianti la possibilità di contribuire alla sicurezza dei bambini vigilando sulla loro nuova avventura;
- dare agli allievi più grandi l'occasione di garantire l'esperienza dei più piccoli anche con un uso più prudente dei motorini;
- dare infine agli automobilisti un'opportunità d'educazione al rispetto dei diritti dei pedoni.

Negli anni successivi l'Ufficio tecnico, per rispondere alle richieste di sicurezza dei genitori, ha realizzato marciapiedi e attraversamenti pedonali e la Polizia municipale ha ampliato le convenzioni con le Associazioni di volontariato AUSER e Protezione civile per aiutare i bambini nei punti d'incrocio pericolosi vicino alle scuole. Nel 2002 sono stati realizzati ulteriori percorsi ciclopeditoni. Le attività intraprese sono state premiate dal Ministero dell'Ambiente che nel 1998 ha riconosciuto Fano "*Città sostenibile delle bambine e dei bambini*".

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Nel 2003 in collaborazione con la Polizia Municipale, il Laboratorio Città dei bambini ha avviato una campagna di sensibilizzazione per gli automobilisti di rispetto delle strisce pedonali e delle soste sui marciapiedi, proseguendo nella pubblicizzazione della *Carta del pedone* redatta insieme ai bambini stessi.

Richiesto ai Vigili urbani il massimo impegno per far sì che nella città ci sia l'importante rispetto per le norme del codice stradale.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Servizi Educativi, Polizia Municipale, Lavori Pubblici, Ambiente, Mobilità Urbana

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Artigiani, Anziani, Negozianti, Vigili Urbani, Volontari

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

Adesivi negozi
Cartelli stradali sperimentali
Materiali informativi per le famiglie
Mulle morali

Patente da pedone
Questionari per l'indagine
Schede didattiche
Volantini e manifesti

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- aumento della sensibilizzazione dei genitori nell'insieme degli aspetti della qualità di vita della città.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- si tratta di un progetto che va costantemente monitorato per mantenere alto l'interesse.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- maggiore sicurezza sulle strade;
- più piste ciclabili;
- più rispetto dei pedoni da parte degli automobilisti;
- più informazione ai cittadini.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

- realizzazione di marciapiedi e percorsi ciclo-pedonali nei tre quartieri interessati ;
- ampliamento del numero di piste ciclabili;
- campagne di educazione ambientale.

10. Costi e fonti di finanziamento

Bilancio ordinario

Città di **FIRENZE - Progetto "Noi a scuola ci andiamo a piedi"**

Data inizio dell'esperienza **Aprile 1998**

N° di scuole attualmente impegnate **16**

N° di classi attualmente impegnate **233**

N° di bambini attualmente impegnati **5000**

Referente dell'esperienza **Sandra Benvenuti - Assessorato alla Pubblica Istruzione -
Direzione Istruzione - Ufficio Tempi e Spazi della città'**

Tel **055/261-6005 - 055/261-6006**

E-mail **s.benvenuti@comune.fi.it**

1. Descrizione dell'esperienza

L'itinerario è evidenziato sui marciapiedi e agli incroci da una speciale segnaletica per i bambini: impronte di piedini, triangoli e altri segnali. Ad ogni scuola è associato un colore che identifica il percorso da seguire per raggiungerla. Lungo i percorsi pedonali sono realizzati interventi strutturali per renderne sicura e agevole la percorrenza. Il progetto è realizzato in una dimensione di progettazione partecipata con bambini, famiglie, scuole e associazioni del territorio.

I bambini svolgono un'esperienza didattica in classe a partire dalle mappe: disegnano gli itinerari da loro percorsi a piedi nella zona interessata, i luoghi più significativi, i nuclei più problematici. Il lavoro svolto in classe è presentato ai genitori e ai rappresentanti delle istituzioni in incontri/feste di presentazione del progetto, ai quali sono presenti l'Assessore alla Pubblica Istruzione che promuove l'iniziativa, rappresentanti dei settori della mobilità, del decentramento, della polizia municipale che si rendono disponibili ad una discussione con i bambini. Nel corso dell'esecuzione degli interventi strutturali sono effettuati sopralluoghi con i bambini guidati dai tecnici che sovrintendono ai lavori. Nel progetto sono inoltre coinvolti i commercianti che sono invitati ad aderire all'iniziativa, rendendosi disponibili a fornire sostegno ai piccoli pedoni.

Fino ad oggi sono stati realizzati percorsi pedonali per 6 scuole elementari e 4 scuole medie. Attualmente si stanno realizzando nuovi percorsi per altre 4 scuole elementari e 2 scuole medie.

I progetti dei nuovi percorsi da realizzare fanno riferimento alle idee progettuali vincitrici di uno specifico "Concorso di idee per la definizione di criteri tipo e per la predisposizione di interventi volti alla realizzazione di un territorio a misura di bambino con specifico riferimento ai percorsi pedonali casa-scuola" rivolto a giovani architetti e bandito nel 2003 per introdurre innovazioni al progetto già realizzato.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Il 14 aprile 2004 è stata organizzata a Firenze, in Palazzo Vecchio una giornata di studio "La città e la pedonalità dei bambini".

Campagne informative sul progetto rivolte alle scuole e ai cittadini.

Adesione ad iniziative nazionali ed internazionali sulla pedonalità;

L'iniziativa è inserita nel progetto "Modifica degli orari scolastici e nuovi servizi alle famiglie", promossa insieme al C.S.A. di Firenze e all'Azienda di trasporto pubblico locale ATAF per una razionalizzazione e maggiore flessibilità degli orari scolastici e per incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico negli spostamenti casa-scuola.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Mobilità, Servizi Tecnici, Ambiente, Corpo di Polizia Municipale, Consigli di Quartiere, settori che si occupano della progettazione e gestione del verde a livello centrale e di quartiere.

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Architetti progettisti, Genitori, Negozianti, Vigili Urbani

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

- adesivi negozi, mappa dei percorsi su cartelloni e locandine,
- materiali informativi per le famiglie, questionari per l'indagine, volantini e manifesti.

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- tramite la realizzazione degli interventi strutturali si è ottenuto un miglioramento dell'assetto del territorio e della sicurezza che va a vantaggio non solo dei destinatari diretti dell'iniziativa, ma anche di tutti i residenti nella zona, in particolare dei soggetti "deboli";
- si è diffusa una maggiore sensibilità sul tema dell'autonomia dei bambini, della scelta di spostarsi a piedi anche come contributo individuale per la salubrità dell'ambiente di tutti. Gli incontri svolti con i genitori e i dirigenti scolastici hanno evidenziato infatti un notevole interesse verso questi temi;
- si è migliorato il rapporto fra amministrazione comunale e istituzioni scolastiche che hanno molto apprezzato il loro coinvolgimento in politiche che riguardano la città e la progettazione del territorio.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- sul territorio si riscontra una situazione di criticità della pedonalità, in particolare dei bambini, e le possibilità per loro esistenti di sicurezza di spostamento a piedi, spesso infatti vi sono ostacoli che rendono difficile usufruire degli spazi urbani, come l'invadenza delle auto private;
- inoltre non è ancora molto sviluppata all'interno di tutte le istituzioni una sensibilità su tali questioni ed in particolare una cultura della pedonalità in sicurezza, che non ponga sempre in primo piano il punto di vista dell'automobilista;
- deve essere affrontata la questione per cui le scuole, per problemi di responsabilità indicati dal Codice Civile e da recenti sentenze non sempre acconsentono che i bambini, alla fine delle lezioni, escano da soli per percorrere a piedi il tratto scuola-casa.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- messa in sicurezza dei marciapiedi e di tutte le zone percorse dai bambini;
- miglioramento degli spazi verdi e degli arredi urbani;
- sanzioni più efficaci nei confronti dei comportamenti scorretti degli automobilisti.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

- interventi strutturali per la messa in sicurezza degli itinerari pedonali casa-scuola: manutenzione, allargamento e protezione dei marciapiedi e delle aree antistanti le scuole; protezione degli attraversamenti; ripristino o posizionamento di segnaletica verticale e orizzontale, installazione di parapetonali e di paletti dissuasori di sosta, rimozione delle barriere architettoniche; interventi sulle aree di sosta autovetture; arredo urbano e sistemazione di essenze verdi; esecuzione della segnaletica speciale per i bambini;
- azioni di progettazione partecipata;
- campagne informative, iniziative di studio e approfondimento;
- organizzazione di attività per l'adesione ad iniziative nazionali e internazionali sulla mobilità.

10. Costi e fonti di finanziamento

I percorsi pedonali sono realizzati anche mediante risorse a valere sul bilancio ordinario ma la maggior parte dei costi sono tuttavia sostenuti mediante i contributi esterni erogati con la legge 285/97 e sulla base della Legge della Regione Toscana 16 agosto 2001, n.38 "Interventi in materia di politiche locali per la sicurezza".

Il costo sostenuto per gli interventi strutturali per i percorsi pedonali per ciascun quartiere è quantificato mediamente in circa € 150.000 ciascuno

Città di **FIRENZE** – Progetto “**Le bambine e i bambini cambiano la città**”

Data inizio dell'esperienza **Gennaio 2003**

N° di scuole attualmente impegnate **2**

N° di classi attualmente impegnate **15+10**

N° di bambini attualmente impegnati **300+200**

Referente dell'esperienza **Graziella Vidili** - **Assessorato alla Pubblica Istruzione-
Dir. Istruzione-Interventi educativi e Scambi Culturali**

Tel **055/2625686**

E-mail **g.vidili@comune.fi.it**

1. Descrizione dell'esperienza

L'esperienza si è svolta all'interno di un progetto più ampio “Le bambine e i bambini cambiano la città - esperienze educative e progetti urbani partecipati nel Comune di Firenze”, attivato dall'Assessorato alla Pubblica Istruzione - Interventi educativi e Scambi culturali, in collaborazione con il Dipartimento di Urbanistica e Pianificazione del territorio dell'Università degli studi di Firenze, che coinvolge 10 scuole nell'attivazione di Laboratori di Progettazione Partecipata. Le scuole Montagnola (nell'a.s. 2002-2003 e 2003-2004) e Martin Luther King (a.s. 2003-2004) hanno scelto come tematica *la mobilità autonoma dei bambini nel quartiere* a partire dai percorsi casa-scuola. La prima fase del lavoro ha previsto la ricognizione della situazione attraverso: inchieste sulle modalità di arrivo a scuola, costruzione di mappe dei percorsi casa scuola di ciascun bambino, indagine sulla qualità delle strade del quartiere attraverso sopralluoghi e schedature effettuate dai bambini stessi. Le indicazioni raccolte in questa prima fase sono state riportate sulla mappa dei rischi e delle opportunità sulla quale anche i genitori, con una diversa grafica rispetto ai bambini, hanno segnalato pericoli e possibili soluzioni ai problemi della mobilità nel quartiere che favorissero l'autonomia dei bambini. Si sono poi individuati con ciascun bambino i percorsi ottimali per arrivare a scuola a piedi e si sono individuati dei *gruppi di vicinato*, cioè di bambini che possono andare a scuola insieme perché abitano nella stessa zona. Si è passati così alla fase di sperimentazione. La prima, alla scuola Montagnola, ha previsto una giornata di “*cortei*” dei bambini il 25 novembre 2003, la seconda è stata una fase di sperimentazione di una settimana con chiusura alle auto della strada che porta alla scuola e sperimentazione del *Pedibus* da Piazza dell'Isolotto. La scuola Martin Luther King ha effettuato solo la giornata di sperimentazione con i cortei dei bambini. In entrambi i casi erano coinvolti volontari, vigili, genitori, nel presidio di attraversamenti pericolosi e negozianti, nell'accoglienza dei bambini lungo la strada. Al termine della settimana di sperimentazione è stato effettuato un questionario di valutazione dell'esperienza.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Le attività collaterali hanno coinvolto le due scuole in iniziative comuni con le altre scuole della “Rete delle scuole progettanti” attivata nel quartiere. Si è trattato di mostre, realizzazione di un video, feste, quella finale ha previsto anche l'attivazione di un mercatino di solidarietà con alcune scuole africane, di una giornata di *Puliamo il mondo* nell'area dell'Argingrosso, di visite nell'orto giardino didattico attivato dalla vicina scuola Gramsci attraverso un cantiere di autocostruzione.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Pubblica istruzione, Mobilità , Ambiente e Servizi tecnici

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Anziani, Negozianti, Vigili Urbani, Volontari

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

– Cartelli stradali sperimentali

- Disegni e racconti di valutazione dell'esperienza
- Mappa dei percorsi casa scuola
- Mappa dei rischi e delle opportunità
- Mappe dei percorsi per la sperimentazione con indicazione dei punti di raccolta
- Materiali informativi per le famiglie
- Questionari per l'indagine
- Schede didattiche
- Video
- Volantini e manifesti

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- alto coinvolgimento dei bambini, di tutte le componenti della scuola e dei genitori;
- buona risposta dei vigili del quartiere e degli abitanti;
- aumento del potere di contrattazione dei bambini con i genitori rispetto al diritto alla mobilità autonoma;
- individuazione di proposte per migliorare la mobilità nel quartiere, modifica delle abitudini individuali;
- mobilitazione di risorse di cooperazione all'interno della comunità.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- non è stato effettuato un monitoraggio sul numero dei bambini che avevano modificato le loro abitudini dopo la sperimentazione;
- minore coinvolgimento dei genitori della materna e del nido presenti nell'area;
- si rileva *punto di criticità* la relazione con la Direzione Mobilità del Comune di Firenze per ciò che riguarda le proposte di modifiche strutturali alla viabilità presentate da bambini e genitori, sia per la grande complessità del problema a livello cittadino, sia per la novità dell'iniziativa.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- introduzione di semafori a tre tempi che consentano attraversamenti sicuri per i pedoni sulle strade di grande traffico;
- messa in sicurezza dei sottopassaggi e sovrappassaggi estremamente degradati;
- introduzione di strisce pedonali mancanti, semafori pedonali, miglioramento della manutenzione della segnaletica esistente e marciapiedi;
- abolizione di barriere architettoniche;
- chiusura al traffico della strada di accesso alla scuola Montagnola negli orari di ingresso e uscita dei bambini.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

E' in corso di definizione l'ordinanza di chiusura della strada di accesso alla scuola Montagnola negli orari di ingresso e uscita dei bambini dalla scuola e l'inserimento di una barra automatica all'ingresso.

10. Costi e fonti di finanziamento

Circa il 10% di 145.000,00 euro complessivi della L.285/97 destinati al progetto "Le bambine e i bambini cambiano la città" sono stati destinati ad "Andiamo a scuola da soli". L'Amministrazione prevede la prosecuzione del progetto con l'attivazione di altre fonti di finanziamento in via di definizione.

Città di **MARTINA FRANCA**
Data inizio dell'esperienza **2 maggio 2000**
N° di scuole attualmente impegnate **1**
N° di classi attualmente impegnate **28**
N° di bambini attualmente impegnati **628**
Referente dell'esperienza **Scialpi Rosalba**
Tel **080/4836219**
E-mail **servsociali@comunemartinafranca.191.it**

1. Descrizione dell'esperienza

L'iniziativa è inserita nel Piano di Offerta Formativa dell'istituto scolastico in cui si svolge. L'invito rivolto ai bambini è quello di andare a scuola a piedi utilizzando degli "itinerari consigliati" attraverso una speciale segnaletica: impronte di piedini, triangoli ed altri segnali posti sui marciapiedi e realizzati in calce, striscioni, manifesti, adesivi, contenenti l'invito rivolto agli automobilisti ad andare piano per consentire ai bambini di recarsi a scuola da soli in tutta tranquillità. A tutti i bambini viene distribuito un pieghevole a tre ante, contenente la cartina con l'indicazione dei percorsi sicuri, i punti di incontro, le modalità, i tempi e gli orari di svolgimento dell'iniziativa.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Attività laboratoriali e teatrali sul tema dell'autonomia dei bambini, dei diritti – doveri dei pedoni ; studio del codice della strada, curato da insegnanti e alunni dell'Istituto Professionale "Motolese" per i Servizi Sociali", la multa morale, la patente da pedone.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Politiche Sociali, Viabilità e Polizia Municipale, Pubblica istruzione.

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Allievi dell'Ist. Professionale "Motolese" sez. Servizi Sociali e sez. Turismo, Artigiani, Anziani, Negozianti, Vigili Urbani, Volontari

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

Adesivi negozi
Cartina stradale con i percorsi
Diario dell'esperienza
Gadgets
Materiali informativi per le famiglie
Multa morali
Patente da pedone
Realizzazione delle impronte di "piedini" sui percorsi "consigliati" ai bambini
Segnalibro "le 10 buone ragioni per andare a piedi"
Volantini e manifesti

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- rivendicazione da parte dei bambini del proprio diritto ad andare da soli a scuola "contrattando" con i propri genitori il tratto di strada che gli è permesso percorrere da soli;
- l'iniziativa rappresenta un primo passo per l'autonomia dei bambini;
- occasione di "animazione" del quartiere che vede la presenza in strada di tanti bambini, di giovani volontari, di anziani e di negozianti sulla porta del negozio.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- la presenza di un ospedale nei pressi della scuola non consente di realizzare un piano del traffico che riduca la densità

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- chiusura al traffico del tratto di strada anteriore all'edificio scolastico nelle ore di entrata e di uscita dei bambini da scuola;
- presenza di un maggiore numero di Vigili Urbani nel quartiere;
- rifacimento periodico della segnaletica orizzontale.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

- lavori di adeguamento dei marciapiedi alle norme relative all'abbattimento delle barriere architettoniche;
- rifacimento delle strisce pedonali;
- individuazione di nuovi posti per il parcheggio delle auto;
- presenza di anziani impegnati nel Servizio Civico in prossimità della scuola in orario di entrata e di uscita.

10. Costi e fonti di finanziamento

I fondi utilizzati sono provenienti in parte da Bilancio Comunale, in parte da finanziamento della L.285/97.

CITTÀ DI NOVARA

Data inizio dell'esperienza **febbraio 2005**

N° di scuole attualmente impegnate **4**

N° di classi attualmente impegnate **40**

N° di bambini attualmente impegnati **700**

Referente dell'esperienza **Elvira Di Donato** (per l'Unicef) **Maria Cesa** (per il Comune)

Tel.: **Di Donato 0321 32891 Cesa 0321 3703564**

E-mail: **elviradidonato@virgilio.it**

unicefascuoladasoli@liber.it

cesa.maria@comune.novara.it

1. Descrizione dell'esperienza (esperienza in corso)

Il Comitato provinciale Unicef ha elaborato un progetto che il Comune ha accettato di patrocinare. Progetto rivolto in via sperimentale a 3 scuole. L'Unicef ha proposto agli studenti del liceo artistico di disegnare la città di Novara per il logo dell'iniziativa e delle illustrazioni per una serie di schede didattiche per imparare ad essere pedoni e ciclisti senza correre rischi. Le schede spiegano come evitare gli incidenti e finiscono con una domanda: *“Cosa potresti chiedere al tuo sindaco difensore dei bambini perché nella tua città non accadano incidenti simili?”* Le schede, insieme ad altro materiale didattico sono fornite alle scuole coinvolte. L'Unicef ha preparato i questionari proposti dal CNR che verranno somministrati a tutti i genitori, e ai bambini di 3°, 4° e 5° elementare. Insieme ai questionari verrà inviata alle famiglie una lettera dal titolo *“Compiti per i genitori”*, firmata dall'Assessore all'istruzione e dal Presidente del Comitato Unicef. Il comitato ha preparato un pieghevole da distribuire alle famiglie per sensibilizzarle all'iniziativa.

Elenco delle attività da avviare:

- raccolta dei nominativi dei genitori che intendono, a vari livelli, prendere parte attiva all'iniziativa;
- distribuzione ad ogni bambino di un blocchetto di multe morali accompagnate da una lettera che spieghi come usarle;
- distribuzione di materiale con il quale i bambini insegneranno ai genitori automobilisti a rispettare i pedoni;
- richiesta ai commercianti dei quartieri interessati di fare del loro negozio un negozio amico dei bambini (esponendo un adesivo che invita i bambini ad entrare se hanno bisogno di aiuto);
- richiesta alle parrocchie dei quartieri interessati di appoggiare l'iniziativa;
- proposta alle scuole di attivarsi per organizzare la giornata di lancio dell'iniziativa;
- contestualmente alla giornata di lancio verrà consegnata a ogni classe una tabella meteo dove i bambini segneranno giorno per giorno con quali mezzi vengono a scuola, servirà per verificare il raggiungimento degli obiettivi del progetto;
- proposta alla SUN (l'azienda di trasporto) di mettere in palio per i bambini e/o le maestre e/o le famiglie dove è aumentata maggiormente la percentuale dei bambini che vanno a scuola da soli (o almeno senz'auto) abbonamenti o biglietti gratuiti;
- ricerca di altri sponsor per proposte simili (negozi di biciclette, abbigliamento sportivo, ecc);
- iniziative da proporre ai quartieri (es. concorso la strada più bella, strada da camminare, da giocare, la piazza del quartiere, ecc).

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Progetto Life Raggio Verde

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Istruzione e formazione professionale, Ambiente e mobilità.

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Azienda trasporti pubblici, Consigli di Quartiere, Liceo artistico statale, Negozianti, Vigili Urbani, Volontari

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

- Adesivi negozi
- Cartelli stradali sperimentali
- Diario dell'esperienza
- Materiali informativi per le famiglie
- Multe morali
- Patente da pedone
- Questionari per l'indagine
- Schede didattiche
- Volantini e manifesti

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- grande fiducia del sindaco, in qualità di difensore dei bambini, verso l'Unicef;
- l'esperienza è formativa per chi ci lavora (come succede per i bambini, "*Caspita mi stanno a sentire!*") vale anche per gli adulti);
- gradualmente l'Amministrazione dovrebbe far suo il progetto.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- scetticismo di alcuni operatori sulla possibilità che le famiglie diano fiducia al progetto;
- resistenze degli insegnanti riguardo alla responsabilità di invitare i genitori a far venire a scuola i loro figli da soli;
- resistenze dei genitori dovute alla paura di lasciare i figli muoversi da soli.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

non ancora pervenute

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

Non ancora in relazione al progetto che si è appena avviato. Nel '98 lo stesso progetto fu proposto, ma fallì. In quel caso si intervenne per spostare l'ingresso dell'edificio scolastico sul parchetto adiacente.

In relazione al progetto Life Raggio Verde, una delle scuole è interessata da interventi che prevedono la realizzazione di percorsi protetti per gli scolari e di parcheggi di interscambio.

10. Costi e fonti di finanziamento

Bilancio ordinario

Città di **PESARO**

Data inizio dell'esperienza **ottobre 2000**

N° di scuole attualmente impegnate **6 a Pesaro - 2 nell'ambito territoriale** (comuni di Gabicce Mare e Colbordolo)

N° di classi attualmente impegnate **78**

N° di bambini attualmente impegnati **1527**

Referente dell'esperienza **Arch. Paola Stolfa – Laboratorio Città dei bambini**

Tel **0721 387527 – 0721 455414**

E-mail **mobilita@comune.pesaro.ps.it ;cittadeibambini@comune.pesaro.ps.it**

1. Descrizione dell'esperienza

Progetto promosso dall'Assessorato alle Politiche Educative, coordinato dal mobility manager e realizzato dal "Laboratorio città delle bambine e dei bambini".

Obiettivo dell'amministrazione: estendere l'esperienza in ogni quartiere.

Modalità di adesione della scuola: inserimento del progetto nel POF; sottoscrizione di un accordo di coordinamento operativo con il Comune di Pesaro.

Percorso metodologico:

- conoscenza del quartiere e dei percorsi casa – scuola;
- sopralluoghi;
- individuazione percorsi comuni e punti d'incontro per raggiungere la scuola a piccoli gruppi;
- incontri con i soggetti presenti nel territorio (circoscrizione, commercianti, nonni, vigili, ecc.);
- azioni per sensibilizzazione individuale (es. utilizzo delle multe morali);
- azioni per sensibilizzazione collettiva (es. lettere ai compagni e ai genitori, preparazione di manifesti di "propaganda", volantinaggio lungo le strade);
- presentazione esperienza in una giornata "speciale", di festa e coinvolgimento generale del quartiere;
- invio, da parte dei bambini, di un documento al Sindaco, per sollecitare interventi finalizzati a garantire la sicurezza lungo i percorsi.

Esperienza a regime:

- continuazione del lavoro negli anni successivi con altre iniziative finalizzate a consolidare l'esperienza: il Comitato dei bambini; monitoraggio/tabella "meteo"; la "multa morale"; la patente da pedone; gli accordi con i commercianti.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Studio di soluzioni per rendere sicuri i percorsi casa-scuola (schizzi, discussioni collettive, sopralluoghi, ecc);

rappresentanza dei Comitati dei bambini alla Consulta regionale per l'Infanzia insieme ai Consigli Comunali dei bambini delle altre città delle Marche.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Tutti gli assessorati e in particolare: Ambiente, Mobilità, Politiche educative.

Coinvolti in un comitato tecnico comunale e coordinati dal Mobility manager e dal Laboratorio Città dei bambini: Servizi Viabilità e Traffico, Lavori pubblici, Polizia Municipale, Servizi educativi, Ambiente, Decentramento, Attività economiche, Servizi Sociali, Urbanistica.

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Artigiani, Anziani, Negozianti, Vigili Urbani, Volontari

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

- Adesivi negozi
- Cartelli stradali sperimentali
- Gadgets
- Manuale per la patente da pedone
- Materiali informativi per le famiglie
- Multe morali
- Patente da pedone
- Questionari per l'indagine
- Schede didattiche
- Tesserini per i nonni vigili
- Volantini e manifesti

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- maggiore autonomia dei bambini in tutte le attività quotidiane;
- diminuzione notevole di traffico in prossimità delle scuole;
- condivisione e assunzione di responsabilità trasversale interna al Comune;
- maggiore consapevolezza e fiducia delle famiglie;
- collaborazione da parte dei soggetti esterni coinvolti, nei confronti dei bambini e rispetto alla mobilità sostenibile, alla fruibilità degli spazi urbani;
- costruzione di un Patto Sociale che sta producendo i primi effetti sui comportamenti dei cittadini.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- tempi lunghi per il consolidamento dell'esperienza e assunzione di una responsabilità collettiva;
- impegno e presidio permanente di tutto il processo.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- continuità dei percorsi;
- sicurezza negli attraversamenti più pericolosi (presidio vigili o nonni vigili);
- visibilità delle zone protette (segnali forti rivolti agli automobilisti);
- maggiore attenzione e rispetto da parte degli automobilisti (attraverso comunicazione, segnaletica, ecc).

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

- segnaletica orizzontale: strisce pedonali realizzate anche ex-novo lungo i percorsi frequentati dai bambini;
- segnaletica verticale: ideazione di cartelli sperimentali posizionati lungo i percorsi individuati dai bambini;
- micro-interventi in tratti particolarmente pericolosi dei percorsi: protezioni con barriere parapetonali, attraversamenti rialzati;
- studio per una zona a traffico moderato che riguarda un quartiere coinvolto nel progetto;
- adesivo-vetrofania per i commercianti;
- comunicazione nella città: feste di avvio e di rilancio dell'esperienza.

10. Costi e fonti di finanziamento

Bilancio ordinario, 285/97, Servizio traffico e viabilità, Servizio lavori pubblici

Città di **PIACENZA**

Data inizio dell'esperienza **a.s. 2003 - 2004**

N° di scuole attualmente impegnate **mediamente 1 per circolo didattico**

N° di classi attualmente impegnate **mediamente 2 per circolo didattico**

N° di bambini attualmente impegnati **300**

Referente dell'esperienza **InfoAmbiente**

Tel **0523/305291 – 0523/492518 – 0523/492575**

E-mail **po.formazione@comune.piacenza.it** **formazione@comune.piacenza.it**
olga.hainess@libero.it

1. Descrizione dell'esperienza

Attraverso l'adesione dei docenti a moduli didattici-formativi, predisposti dall'Assessorato Politiche Scolastiche, si rilevano i bisogni e si avviano sperimentazioni di attività inerenti il tema della pedonabilità in relazione alla sicurezza dei percorsi casa-scuola. I docenti attuano attività finalizzate all'obiettivo e sensibilizzano/informano le famiglie circa i benefici positivi dell'iniziativa. Si concretizzano collaborazioni con associazioni interessate e si promuove/diffonde l'evento attraverso i mass-media. Sindaco e Assessori partecipano attivamente all'iniziativa.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Percorsi sicuri di scuola;
consiglio comunale delle ragazze e dei ragazzi;
accessi sicuri di scuola.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Politiche Scolastiche, Viabilità e Ambiente, Settore Formazione, InfoAmbiente Servizio, Decentramento Progettazione Partecipata, Corpo di Polizia Municipale, Ufficio Piacenza Sicura

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Anziani, Associazioni Ambientaliste, Associazione Medici-Pediatri, Negozianti, Vigili Urbani, Volontari

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

Convegni "Aria Pulita" - "Miglioriamo l'Aria"

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- sensibilizzazione delle famiglie per favorire maggiore pedonalità;
- valorizzazione e accrescimento del senso di autonomia dei ragazzi.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- gestione dei gruppi nei punti d'incontro (piazze - incroci - giardini).

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- maggiore presenza di vigili urbani e ausiliari del traffico;
- marciapiedi più sicuri e più larghi;
- piste ciclabili.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

Attuazione di percorsi sicuri di scuola, integrati con la realizzazione d'interventi per accessi sicuri di scuola attraverso cui favorire l'afflusso di bambini /ragazzi nei pressi delle scuole e l'utilizzo di parcheggi di prossimità a 100/200 metri.

10. Costi e fonti di finanziamento

I costi sono inseriti complessivamente nel progetto “Città Dei Bambini” che comprende molteplici attività: Progetti Di Distretto Urbano - 2° Triennalità (Anno 2004) - Progettazione e utilizzo di spazi pubblici. Costo complessivo nel 2004: € 20.658,28 di cui € 6.197,48 come Quota L.285/97, di cui € 10.329,14 come Quota L.R.40/99, di cui € 4.131,66 come Quota Comunale (B.O.).

Città di **PISTOIA**
Data inizio dell'esperienza **anno scolastico 1998/99**
N° di scuole attualmente impegnate **1**
N° di classi attualmente impegnate **10**
N° di bambini attualmente impegnati **250**
Referente dell'esperienza **Dott.ssa Laura Contini**
Tel **0573/371416**
E-mail **l.contini@comune.pistoia.it**

1. Descrizione dell'esperienza

Avvio del progetto con un'indagine dei bambini sul quartiere per individuarne le problematiche e le disponibilità dei commercianti rispetto alle esigenze dei bambini. Gli elaborati prodotti sono stati esposti in uno spazio prestigioso e di grande visibilità del Palazzo Comunale.

Ai negozi che si definiscono "amici dei bambini" vengono attaccati i cartelli con l'orsetto simbolo della municipalità. Realizzata una segnaletica verticale a misura di bambino e una orizzontale per indicare il percorso casa-scuola ricorrendo sempre all'immagine dell'orsetto. Attraverso la Circoscrizione sono stati individuati alcuni "nonni amici" che aiutano i bambini ad attraversare i punti più nevralgici sia all'entrata che all'uscita di scuola. La collaborazione dei vigili urbani ha rafforzato la sicurezza del percorso.

Il progetto sta attualmente proseguendo, incentivato dall'adozione della piazzetta e dal coinvolgimento del vicino Istituto "L. Einaudi" (vedi punto 2).

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Esperienza di progettazione partecipata degli alunni delle classi quinte per l'adozione di un spazio da adottare situato vicino al plesso ("Piazzetta dell'Incontro") e da utilizzare:

- come punto di incontro all'inizio e al termine dell'orario scolastico;
- come luogo per attività ludiche oltre l'orario scolastico (es. ludobus);
- come occasione di "gemellaggio" tra gli alunni delle classi III della scuola elementare interessate e gli studenti delle classi II del vicino Istituto professionale di Stato "L. Einaudi". Il progetto, iniziato con la conoscenza reciproca tra le classi e "l'adozione" da parte dei fratelli/sorelle maggiori verso i più piccoli e prendendo spunto dal tema dell'intercultura, si sviluppa attraverso il racconto, la drammatizzazione, la costruzione e il confronto di giochi dei diversi paesi di provenienza degli alunni stranieri presenti.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Pubblica Istruzione, Lavori Pubblici, Circoscrizione n° 1, Polizia Municipale, Cantiere-giardini

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Anziani, Negozianti, Vigili Urbani

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

- Adesivi negozi
- Cartelli stradali sperimentali
- Gadgets
- Interviste nel quartiere
- Materiali informativi per le famiglie
- Pubblicizzazione del progetto attraverso stampa
- Questionari per l'indagine
- Schede didattiche
- Volantini e manifesti

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- acquisizione di maggior autonomia da parte dei bambini;
- migliore capacità organizzativa scolastica e personale ad ampio raggio soprattutto riscontrabile nel secondo ciclo.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- la perplessità e le paure dei genitori ma anche il non volersi privare della compagnia del loro figlio mentre li accompagnano a scuola;
- l'insostenibilità del traffico nel tratto di strada intorno alla scuola e le soste selvagge delle auto sui marciapiedi.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

I bambini hanno sollecitato il Comando di Polizia affinché regoli le soste delle auto che invadono i marciapiedi.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

Realizzazione del progetto fatto dai bambini relativo alla "Piazzetta dell'Incontro"(vedi punto 2).

10. Costi e fonti di finanziamento

Euro 8000/00 c.a. con i fondi della Circostrizione e della Regione .

Città di **ROMA (II Municipio)**

Data inizio dell'esperienza **aprile 2004**

N° di scuole attualmente impegnate **1 (7° Circolo "Montessori")**

N° di classi attualmente impegnate **9**

N° di bambini attualmente impegnati **79**

Referente dell'esperienza **Gianna Trapani**

Tel **06/86208392**

E-mail VIIMONTESSORI@romascuola.net

1. Descrizione dell'esperienza

Sono stati pianificati i percorsi, si sono individuati gli attraversamenti pedonali critici, controllati dai volontari coordinandosi con la protezione civile che presidiava i punti d'incontro.

Studio dei percorsi e uscite con gli insegnanti.

I bambini hanno coinvolto altri coetanei nell'iniziativa e hanno sviluppato strategie per l'aggiramento degli ostacoli da "lavori in corso".

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Festa inaugurale dell'iniziativa.

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Politiche educative del 2° Municipio, Associazione Arcipelago.

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Genitori, Protezione civile, Vigili Urbani, Volontari

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

- Adesivi negozi
- Multe morali
- Questionari per l'indagine
- Volantini e manifesti

6. Aspetti positivi dell'esperienza

- Sviluppo dell'autonomia dei bambini
- Una 2^a elementare ha raggiunto l'80% delle adesioni

7. Aspetti problematici dell'esperienza

- gestire i rapporti con gli enti della pubblica amministrazione;
- scarsa partecipazione del municipio;
- insufficiente presenza dei volontari nei punti critici;
- ritardi dei genitori alla ripresa dei figli nei punti di raccolta.

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

- strisce pedonali visibili;
- le automobili non devono intralciare gli attraversamenti pedonali;
- rifacimento dei marciapiedi dissestati e maggiore pulizia.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

- aumento delle sanzioni sulle strisce pedonali;
- rifacimento / manutenzione delle strisce pedonali nelle vicinanze della scuola e nei percorsi dei bambini.

10. Costi e fonti di finanziamento

Il 2° Municipio ha sostenuto i costi dell'iniziativa attraverso il bilancio ordinario, in particolare i costi derivanti dall'Associazione Arcipelago per i questionari e la loro somministrazione.

Città di **ROMA (XI Municipio)**

Data inizio dell'esperienza: **17 maggio 2005**

N° di scuole attualmente impegnate: **1 scuola (“ Cesare Battisti “)**

N° di classi attualmente impegnate: **14 classi**

N° di bambini attualmente impegnati: **311**

Referente dell'esperienza: **Giovanni Impegnoso**

Tel **06 5748280**

E-mail **Giove28853@libero.it**

1. Descrizione dell'esperienza:

Nel quartiere Garbatella di Roma sono stati individuati tre percorsi per consentire ai bambini di andare e tornare da scuola da soli. I percorsi sono stati segnati sui marciapiedi con impronte di gatto (il progetto è chiamato “ Siamo gatti”, vedi Appendice); gli attraversamenti sono stati colorati di bianco su fondo rosso; una squadra di 20 anziani assiste negli attraversamenti; tre Totem segnalano i punti di incontro. Il Municipio Roma XI ha assicurato un appoggio pieno e convinto.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

L'esperienza ha solo tre settimane di vita. La maggior parte delle attività è stata assorbita dalla realizzazione dei percorsi. E' stato fatto uno studio del territorio e i bambini hanno fatto dei disegni, dei diari e scritto una lettera ai genitori (vedi i due materiali nelle Proposte).

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

La Commissione Scuola del Municipio presieduta dal Dott. Antonio Bartolini.

L'Assessore Pantano del Comune ha mandato dei suoi delegati per sostenere il progetto.

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Genitori, Vigili Urbani, Volontari, Anziani

5. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

- Adesivi negozi
- Multe morali
- Questionari per l'indagine
- Volantini e manifesti
- Diario dell'esperienza
- Materiali informativi per le famiglie
- Schede didattiche
- Gadgets

6. Aspetti positivi dell'esperienza

L'entusiasmo dei bambini; il sostegno di molte famiglie; le iniziative autonome assunte dai bambini (giochi prima dell'entrata a scuola); collaborazione fra il gruppo degli insegnanti; collaborazione con il Municipio XI; crescita professionale dei docenti; miglioramento dei rapporti tra colleghi.

7. Aspetti problematici dell'esperienza

Aspetti burocratici che a volte vengono spinti in primo piano, ingigantendo piccoli episodi per mettere in dubbio tutto il progetto (per esempio: liti tra bambini prima dell'entrata a scuola).

8. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

Per ora più pulizia sui marciapiedi.

9. Interventi realizzati dall'Amministrazione

- passaggi pedonali bicolore;
- cartelli di segnalazione;
- manifesti;
- totem;
- organizzazione del gruppo anziani.

10. Costi e fonti di finanziamento

Euro 1200 da parte del Municipio e un piccolo contributo per fotocopie del materiale da parte della scuola.

Città di **UDINE**

Data inizio dell'esperienza **1 Ottobre 2003**

N° di scuole attualmente impegnate **31**

N° di classi attualmente impegnate **149**

N° di bambini attualmente impegnati **2757**

Referente dell'esperienza **Emanuela Alberini**

Tel **0432-482393**

E-mail **emanuelalberini@libero.it**

1. Descrizione dell'esperienza

Da anni l'Amministrazione Comunale di Udine sta sperimentando in città il progetto **“A scuola ci andiamo a piedi”**, nato nell'ambito del Progetto O.M.S. **“Città Sane”** nel 1997 e rivolto ai bambini delle scuole elementari cittadine. A partire dall'anno 2001 esso è condiviso dai Progetti **“Città Sane”** e **“Agenda XXI locale”** del Comune di Udine e ha raggiunto la sua massima diffusione nell'anno scolastico 2003/04 con il concorso **“A scuola ci andiamo a piedi, in bici e in bus in compagnia di Topo Topazio”**.

Visto il successo ottenuto durante la scorsa edizione, l'iniziativa è stata riproposta anche quest'anno (2005) nelle scuole elementari, ed è stata estesa alle scuole medie mediante il concorso **“A scuola ci andiamo a piedi, in bici e in bus in compagnia di Tipo e Tipa”**.

Questi concorsi hanno voluto incentivare e premiare le classi che, nel mese di ottobre, hanno totalizzato il maggior numero di bambini che sono andati a scuola in maniera sostenibile, ossia a piedi, in bici o in bus, oltre che realizzare, attraverso un processo partecipato di bambini, genitori, insegnanti, amministratori, interventi che:

- coinvolgessero attivamente i bambini, educandoli e stimolandoli alla mobilità sostenibile;
- promuovessero l'autonomia dei bambini nei loro spostamenti quotidiani e i processi di socializzazione;
- favorissero il ricorso al lavoro socialmente utile di persone anziane (nonni) e del volontariato (alpini dell'A.N.A.) per vigilare e accompagnare i bambini durante il percorso casa-scuola;
- migliorassero il livello di fruibilità e accessibilità del territorio per i bambini, in particolare di aree verdi e piste ciclabili;
- riducessero gli inquinanti atmosferici e quindi il rischio di patologie da esposizione a fattori inquinanti;
- incentivassero l'uso della bicicletta e dei mezzi pubblici.

Topo Topazio (scuole elementari) e Tipo e Tipa (scuole medie) sono le mascotte che hanno accompagnato i bambini per tutto il mese di ottobre nei loro percorsi quotidiani, facendo capire loro quanto sia importante recuperare stili di vita più sani e quanto questo possa contribuire a rendere la città più vivibile e meno inquinata. Tutte le classi delle scuole cittadine hanno ricevuto due manifesti: uno con il **“regolamento”** e le finalità del concorso e uno con il **“gioco”** necessario per il conteggio giornaliero dei bambini partecipanti. Sul manifesto ogni classe ha annotato, giorno per giorno, il numero dei bambini che andavano a scuola a piedi, in bici o in bus.

2. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

Serie di iniziative parallele al concorso realizzate da insegnanti e genitori delle classi aderenti che, a vario titolo, si sono mobilitati per rafforzare il messaggio educativo che è alla base del concorso, ovvero l'educazione alla mobilità scolastica sostenibile nel rispetto dell'ambiente e la promozione di corretti stili di vita.

Le realizzazioni più originali e significative che sono pervenute all'Ufficio di Progetto **“Città Sane”**:

- Presentazione in Power Point **“Concorso Topo Topazio”** (Classe 5[^] A – Scuola Elementare **“L. Garzoni”**);
- Filastrocca e mesostico di Topo Topazio (Classe 3[^] C – Scuola Elementare **“Ada Negri”**);

- Topo pensile (Classe 1 – Scuola Elementare “G. Pascoli”);
- Raccolta “Piccole Storie” e poster (Classi 4^A e 4^B – Scuola Elementare “G. Pascoli”);
- Pupazzetto e libro “L’avventura di Topo Topazio” (Classe 2^A, 2^B - Scuola Elementare “G. Carducci”);
- Libretto sulle tematiche della mobilità, dell’ecologia urbana e del rispetto per l’ambiente (Insegnanti della Scuola Elementare “Girardini”).

3. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

Ufficio di Progetto O.M.S. Città Sane del Comune di Udine in collaborazione con Agenda XXI Locale, Servizio Politiche Territoriali Ambientali e di Settore.

4. Adulti coinvolti nell'esperienza

Anziani, Vigili Urbani, Volontari

6. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

Materiale per gioco-concorso

Materiali informativi per le famiglie

Questionari per l’indagine

Volantini e manifesti

7. Aspetti positivi dell'esperienza

Secondo il questionario di gradimento ricevuto assieme ai risultati, si riscontra che in generale il gradimento e il coinvolgimento dei bambini è stato più che buono.

8. Aspetti problematici dell'esperienza

- difficoltà a coinvolgere le famiglie per problemi di orario e lavorativi;
- difficoltà a convincere i genitori a lasciare che i bambini vadano a scuola da soli.

9. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

nessuna

10. Interventi realizzati dall'Amministrazione

L’Amministrazione sta realizzando il nuovo piano urbano del traffico, in cui sono stati inseriti anche dei provvedimenti segnalati dal Gruppo di lavoro Città Sane (formato da genitori ed insegnanti).

11. Costi e fonti di finanziamento

Costi:

€ 1.223,00.= Elementari

€ 4.330,60.= Medie

€ 1.978,80.= Stampa materiali (Elementari + Medie)

€ 7.532,40.=Totale (al Comune)

I due progetti sono stati finanziati dal bilancio del Comune (centri di costo) come segue:

€ 4.532,40.= Città Sane

€ 2.000,00.= Agenda 21

€ 1.000,00.= Ecologia

€ 7.532,40= Totale

QUARTA PARTE
LE PROPOSTE

Il Comitato dei bambini

In alcune scuole che stanno realizzando l'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli", si sta sperimentando il "Comitato dei bambini". Si tratta di un gruppo di dieci bambini formato da due rappresentanti di ogni livello scolastico, dalla prima alla quinta, un maschio e una femmina, eletti per sorteggio.

Il Comitato si riunisce periodicamente, di solito una volta al mese, con un insegnante per valutare l'esperienza, per discutere sulle difficoltà e su come superarle.

All'incontro partecipa anche un operatore del Laboratorio, per mantenere un collegamento tra la scuola e il Comune e per far fronte ad eventuali necessità. Quando è necessario il Comitato invita a partecipare un rappresentante del Consiglio circoscrizionale.

E' una forma di partecipazione forte all'iniziativa con un'assunzione di responsabilità da parte dei bambini stessi, a partire dai più piccoli.

I membri del Comitato hanno un quaderno preparato dal Laboratorio che permette loro di prendere appunti e di raccogliere le eventuali proposte dei compagni di classe da riferire al Comitato. Nelle città dove questa proposta è nata non esiste un Consiglio dei bambini e in qualche modo questa iniziativa lo sostituisce, ma pensiamo che il Comitato potrebbe nascere all'interno delle scuole indipendentemente dal Consiglio, anche se questo opera a livello cittadino.

I bambini rimangono nel Comitato per un anno.

Alcune iniziative prese dal Comitato dei bambini:

- un questionario per conoscere le opinioni dei compagni di classe sul gradimento e sulle difficoltà dell'andare a scuola da soli;
- compilazione mensile di un cartellone, nel quale vengono registrate per una settimana le condizioni atmosferiche e le modalità di andare a scuola e di tornare a casa di ogni compagno. Il bambino del Comitato è responsabile di questa registrazione che, se seguita dall'insegnante, può monitorare adeguatamente l'esperienza attraverso la registrazione dei percorsi casa-scuola per una settimana al mese e sostituire l'indagine di fine anno;
- richiesta e realizzazione di un incontro con i genitori che non lasciano andare i figli da soli a scuola, per cercare di convincerli;
- richiesta e realizzazione di un incontro con i ragazzi della scuola media che danno loro fastidio quando passano davanti alla scuola.

Città e referenti:

Pesaro, Paola Stolfi, Laboratorio Città delle bambine e dei bambini,
Tel. e fax: 0721 455414 - E-mail: cittadeibambini@comune.pesaro.ps.it

Gabicce, Enrica Marchionni,
Tel. 0545 831584 - E-mail: servizisociali@comune.gabicce_mare.ps.it



Quaderno di Pesaro
(cm. 15 X cm. 21)

PROGETTO " A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI "
Istituto Comprensivo "Pirandello"
scuola elementare G. Rodari - classe 1° A
a. s. 2001/2002 - ultima settimana di ottobre

LEGENDA
☀ sole
☁ nebuloso
☔ pioggia
❄ neve

COGNOME e NOME	codice	GIUGNO 22	MARTEDI 23	MERCOLEDI 24	GIOVEDI 25	VENERDI 26	SABATO 27
1 Alessandrini Filippo	PU446	☀☁☔	☀☁☔	☀☁☔	☀☁☔	☀☁☔	☀☁☔
2 Arduini Enrico	PU447						
3 Bacchini Stefano	PU448						
4 Ballerini Alessandra	PU449						
5 Bonci Tommaso	PU450						
6 Ballerini Giulio	PU499						
7 Ceccarelli Filippo	PU451						
8 Cecchini Arianna	PU452						
9 Cecchini Elena	PU453						
10 Cecchini Tommaso	PU454						
11 Celati Sara	PU455						
12 Cerretti Matteo	PU456	×	×	×	×	×	×
13 Cesarini Danilo	PU457						
14 Eusebi Tommaso	PU458						
15 Fiorini Martina	PU459						
16 Oliva Andrea	PU460						
17 Pandolfi M. Vittoria	PU461						
18 Pagnini Gaio	PU462						
19 Pasucci Giorgia	PU463						
20 Pugliese Andrea	PU464						
21 Renzoni Margherita	PU465						
22 Righetti Andrea	PU466						

**Cartellone
Meteo
di Pesaro**
(formato A4
cm.21 X cm 29,5)

Lettera dei bambini ai genitori

I bambini della scuola romana Cesare Battisti – 45° Circolo, XI Municipio, prima di iniziare la loro esperienza “A scuola ci andiamo da soli”, hanno scritto questa lettera ai loro genitori.

Particolare ed interessante è l’ottica con cui è stata scritta: i bambini indicano ai genitori alcune modalità per sostenerli in queste uscite nella città.

Cari Genitori

Vi siete resi conto che noi bambini non abbiamo più un momento per stare soli? Ci siete sempre voi, o i maestri, o anche qualche istruttore che ci sorvegliate, indirizzate e organizzate. Ci piace giocare con voi ma vogliamo anche dei momenti per le nostre avventure.

Eppure voi e i nonni ci raccontate di quando potevate conquistare Roma per conto vostro, girando per le strade, cavandovela da soli. vi rendete conto che siamo la prima generazione a non poter andare e venire per il quartiere in libertà?

Non è tutto perduto: forse per noi ora c’è una speranza. Il Prof. Tonucci del C.N.R., i nostri insegnanti, il nostro Municipio, insieme a noi hanno pensato di costruire nella Garbatella dei percorsi opportunamente pensati e organizzati per ... trasformarci in gatti! Cioè ... lungo queste strade noi potremo andare e venire da scuola DA SOLI.

Vi chiediamo di aiutarci in questo. Come?

- Guardandoci con simpatia mentre, insieme ai nostri insegnanti e ai responsabili del Municipio, saremo per strada a studiare e a organizzare i percorsi adatti.
- Sorridendo quando incontrerete un bambino che con il suo zaino, sta andando a scuola da solo.
- Rallentando, rispettando i pedoni, andando a piedi appena possibile, almeno per le strade della Garbatella. Non solo voi, ma tutti gli abitanti del quartiere dovrebbero ... rallentare, rallentare, rallentare.
- Ma soprattutto mettendo un po’ a tacere le vostre ansie, le vostre paure, il vostro timore. Noi abbiamo diritto a conquistarci la vita, anche affrontando avventure e imprevisti. Ce la sapremo cavare.

Un abbraccio e un sorriso dai vostri cari figli.

Il Diario segreto

La patente da pedone

Nella scuola elementare si possono attivare dei veri corsi di *patente da pedone* che prevedano lo studio dei percorsi da casa a scuola con sopralluoghi; l'esame delle migliori soluzioni in rapporto al tempo e alla sicurezza; l'osservazione del comportamento degli automobilisti riguardo alla velocità, al rispetto delle strisce pedonali, al parcheggio sui marciapiedi; l'identificazione dei punti di maggiore rischio.

Dopo questi rilievi, che possono essere effettuati dai bambini anche nel pomeriggio, si devono elaborare strategie di proposta e, se necessario, di protesta, attraverso l'uso delle "multe morali" e la richiesta al Comune di interventi punitivi o strutturali come modifiche di attraversamenti, installazione di semafori a chiamata, ecc.

Si possono approfondire la conoscenza della attività di deambulazione, la migliore postura, le caratteristiche delle scarpe. Si esaminano le peculiarità delle diverse stagioni e le modalità migliori per proteggersi dalla pioggia, dal caldo, dalla neve, potendosi muovere con libertà.

I bambini possono assumere a turno il ruolo di «vigile urbano» per verificare il comportamento dei compagni e degli adulti all'esterno della scuola, prendendo nota dei comportamenti non adeguati. Di questi si parla in classe e in caso di rilievi gravi nei confronti degli automobilisti si può anche decidere di fare segnalazioni al comando dei vigili urbani. Naturalmente l'obiettivo non è quello di riproporre una sorta di capoclasse, ma di offrire un punto di vista diverso, che permetta ai bambini di leggere la loro esigenza di autonomia nel rispetto però delle norme di educazione stradale. La turnazione sistematica e non meritocratica, in questo gioco dei ruoli, è quindi necessaria.

Alla fine del corso si può fare una grande festa, un percorso ad ostacoli nella piazza del quartiere e far consegnare dall'Assessore al traffico la *patente da pedone* con foto, bolli e marche. E' anche importante che l'Amministrazione organizzi iniziative per i piccoli patentati, per esempio passeggiate il sabato o la domenica per raggiungere località interessanti da un punto di vista naturalistico o artistico e fare insieme una merenda. Durante le vacanze si possono anche organizzare lunghi viaggi a piedi su percorsi interessanti, secondo le modalità del trekking.

Oltre a queste iniziative che la scuola progetterà come un vero programma di educazione stradale, alcune città hanno elaborato e utilizzato con successo un libretto chiamato "Patente da pedone" che propone ai bambini un percorso in gran parte individuale attraverso le diverse realtà della "pedonalità", dai vigili al medico, dalla segnaletica alle scarpe, dalle condizioni atmosferiche ai mezzi pubblici. Ogni "prova" prevede forme originali di certificazione e, oltre ad informare e proporre la sperimentazione pratica di attività autonome, tende a divertire il bambino. Il completamento di questo percorso individuale potrebbe essere richiesto per poter ottenere la patente nel giorno della festa.

Il libretto della "Patente da pedone" potrebbe essere strutturato secondo i seguenti settori e le seguenti richieste (ad ognuno dei quali sarà riservata una o più pagine):

- | | |
|-------------------|--|
| 1. Dati personali | Cognome, nome, indirizzo, telefono
Foto
N° di scarpe |
| 2. Telefoni | Numeri importanti per un pedone: lavoro genitori; scuola; vigili urbani; ospedale; polizia stradale; Laboratorio "La città dei bambini". |

- | | |
|---------------------|--|
| 3. Tessera tel. | Alloggiamento per inserire una tessera telefonica possibilmente messa a disposizione dal Laboratorio. |
| 4. Vigili urbani | Visita ai Vigili urbani per chiedere qual è l'articolo del codice della strada che difende la precedenza pedonale sulle strisce, e porre altre domande, certificata dal timbro dei Vigili. |
| 5. A scuola a piedi | Almeno tre volte il percorso casa-scuola e ritorno a piedi senza adulti, certificato da genitore e da insegnante. |
| 6. Con la pioggia | Almeno una volta a scuola a piedi senza adulti, quando piove, certificato da genitore e da insegnante. |
| 7. Da un amico | Almeno tre volte a casa di un amico senza essere accompagnato da un adulto, certificato dall'amico. |
| 8. Al negozio | Almeno tre volte al negozio senza essere accompagnato da un adulto, certificato dal genitore e dallo scontrino. |
| 9. In autobus | Almeno una volta in autobus senza essere accompagnato da un adulto, certificato dal genitore e dal biglietto. |
| 10. Maleducati | Osservazione di comportamenti maleducati degli adulti. |
| 11. Percorso | Disegno del percorso casa-scuola indicando i posti conosciuti e gli attraversamenti. |
| 12. Persone | Persone conosciute lungo il percorso. |
| 13. Multa morale | Uso della multa con indicazione delle targhe e delle date. |
| 14. Negozi amici | Indicazione dei negozi amici dei bambini. |
| 15. Bello | Elenco delle cose che piacciono di più nel mio quartiere. |
| 16. Brutto | Elenco delle cose che piacciono di meno nel mio quartiere. |
| 17. Scoperte | Cose scoperte nel percorso per andare a scuola. |
| 18. Segnali pedoni | Segnali stradali conosciuti che riguardano i pedoni. |
| 19. Segnale nuovo | Invenzione di un nuovo segnale per difendere i pedoni. |
| 20. Paure | Esperienze di paura per strada. |
| 21. Le scarpe | Visita ad un negozio di scarpe per sapere il costo delle scarpe. |
| 22. Calzolaio | Visita ad un calzolaio per conoscere il costo delle varie riparazioni. |
| 23. Foglie | Foglie diverse raccolte lungo il percorso per andare a scuola. |
| 24. Medico | Visita ad un medico per conoscere gli interventi di pronto soccorso nei piccoli incidenti.
Per sapere a cosa fa bene andare a piedi. |

Città e referenti:

Pesaro, Paola Stolfà, Laboratorio Città delle bambine e dei bambini,
Tel. e fax: 0721 455414
E-mail: cittadeibambini@comune.pesaro.ps.it

Martina Franca, Rosalba Scialpi,
Tel. 080 4836219 - Fax 080 4805706
E-mail: servizisociali@comunemartinafranca.191.it



La "Patente da pedone" di Pesaro

(cm.10,5 X cm. 14)

A scuola a piedi

Percorso casa-scuola e ritorno a piedi
certificato da genitore o da insegnante.



Oggi _____ sono andato a scuola e sono tornato a casa senza essere stato accompagnato da un adulto

Un genitore o l'insegnante

Oggi _____ sono andato a scuola e sono tornato a casa senza essere stato accompagnato da un adulto

Un genitore o l'insegnante

Oggi _____ sono andato a scuola e sono tornato a casa senza essere stato accompagnato da un adulto

Un genitore o l'insegnante

La carta del bambino pedone

(approvata dal Consiglio dei bambini di Fano nel febbraio 2000)

1. Il bambino deve poter camminare tranquillamente sui marciapiedi larghi e sicuri e nei percorsi pedonali.
2. Il bambino deve poter trovare dei punti di sosta con panchine coperte e cabina telefonica.
3. I marciapiedi devono essere liberi dalle auto e dalle bici per un sicuro passaggio dei bambini.
4. La città deve essere munita di percorsi pedonali e di piste ciclabili comunicanti con gli spazi verdi.
5. Il bambino deve poter attraversare tranquillamente la strada sulle strisce pedonali, con sicurezza, senza aver paura di essere investito.
6. Le strisce pedonali devono essere aumentate e bisogna riverniciarle ogni volta che si rovinano.
7. Per un sicuro attraversamento delle strade ci vorrebbero i rallentatori prima delle strisce pedonali.
8. Le strade devono essere dotate di cartelli con la figura dei bambini.
9. I segnali devono essere grandi, colorati, illuminati o fosforescenti.
10. I bambini hanno diritto di percorrere una strada pulita.

Per favorire gli spostamenti dei bambini portatori di handicap:

11. I marciapiedi devono essere grandi, muniti di scivoli, senza scalini, lisci, puliti.
12. I marciapiedi devono avere delle protezioni dalla parte della strada.
13. Gli scivoli sono necessari anche davanti a negozi, cinema, scuole.
14. Gli attraversamenti devono essere muniti di segnali acustici.

15. La carta del pedone deve essere fatta conoscere attraverso la Radio, la Televisione, i manifesti, la Stampa e Internet.

16. Il Consiglio dei bambini propone un piccolo esame a scuola per imparare a conoscere la segnaletica, per avere più sicurezza, per ricevere la Patente da Pedone.

Questa “Carta” elaborata dai bambini di Fano può essere presentata ai bambini di altre città, discussa punto per punto ed eventualmente modificata.

Città e referenti:

Fano, Gabriella Peroni, Laboratorio "Fano città dei bambini"
tel. 0721 887374, fax 0721 803273, e-mail: lcbfano@mobilia.it

Il laboratorio della bicicletta

L'obiettivo di questa iniziativa è creare nei ragazzi degli ultimi anni della scuola elementare e della scuola media il mito della bicicletta come il mezzo più silenzioso, più economico, più salutare e probabilmente più veloce per la mobilità urbana. L'iniziativa vuole proporre la bicicletta non come un nostalgico e arcaico ricordo del passato, ma come la vera city-car del futuro.

Per suscitare la passione dei bambini e dei ragazzi per la bicicletta e promuoverne l'uso come mezzo abituale di trasporto, il Comune può proporre alle scuole elementari e medie, che abbiano uno spazio a disposizione, di aprire un Laboratorio della bicicletta con il suo contributo.

Un laboratorio attrezzato per lo smontaggio, l'aggiustaggio e la manutenzione della bicicletta e nel quale possono essere approfonditi diversi aspetti di questo veicolo:

- La fisica della bicicletta: le leve, i rapporti, la spinta, la velocità, ecc.
- L'anatomia della bicicletta: i muscoli impegnati, lo sforzo, i benefici, ecc.
- La storia della bicicletta: la sua trasformazione nel tempo; la sua rappresentazione nelle arti visive, nella letteratura, nella musica.
- La storia del ciclismo: le grandi gare (Tour, Giro, Vuelta, Olimpiadi, ecc.) nel tempo, i record, i grandi campioni, il tifo.

Si tratta quindi di una risorsa multidisciplinare con una forte corrispondenza con gli interessi degli alunni sia maschi che femmine.

Il Laboratorio della bicicletta può rimanere aperto il pomeriggio, o in alcuni pomeriggi, e permettere così agli studenti di tornare con le loro biciclette per fare riparazioni e manutenzione. Sarebbe una risposta interessante al desiderio dei ragazzi che la scuola diventi più vicina ai loro interessi.

Il Laboratorio della bicicletta può essere realizzato in un'aula vuota o in uno scantinato o in spazi ricavati da un androne o un grande corridoio. Deve avere una buona illuminazione, una buona aerazione, almeno un lavandino con acqua corrente e una bacinella abbastanza grande, piena d'acqua, nella quale poter immergere la camera d'aria quando bisogna individuare il foro. E' indispensabile altro materiale come guanti per evitare di sporcarsi, tute o abiti vecchi da indossare quando si lavora, stracci per pulirsi le mani e per pulire la bicicletta, barattoli di solvente come alcool o acqueragia per togliere il grasso, un barattolo di abrasivo per pulire bene le mani.

L'officina tipo per la manutenzione e la riparazione della bicicletta deve essere dotata di un bancone da lavoro dalle dimensioni di almeno cm. 150 x 60, due catene appese al soffitto mediante stop e munite di ganci all'altra estremità, alle quali va appesa la bicicletta per poterci lavorare. In genere le catene vanno fissate verso il centro della stanza, permettendo così di lavorare da ambo i lati della bicicletta.

Nella parete dove si colloca il bancone va fissato un pannello di laminato bucherellato (salamandra), sul quale vanno appesi con appositi ganci gli utensili necessari per lo smontaggio e la manutenzione della bici. Un'alternativa alla 'salamandra' può essere un pannello di compensato sul quale gli utensili vanno tenuti mediante chiodi. Per individuare il posto di ogni utensile è utile disegnare e colorare sul compensato la sua sagoma. In questo modo se ne individua a colpo d'occhio la mancanza. Sul bancone va montata una morsa utile per tenere ferme parti della bici che devono essere lavorate. Dall'altra parte del bancone va fissato un "centra ruote" (una forcilla) indispensabile per tenere la ruota della bici quando si devono tirare i raggi con l'apposito attrezzo (tiraraggi).

In genere la manutenzione più comune è quella di cambiare i tacchetti dei freni perché soggetti ad usura, cambiare il pedale, che se di plastica si rovina facilmente, ingrassare ogni tanto la catena, riparare la camera d'aria e cambiare i copertoni o i tubolari (in questo caso la camera d'aria non c'è). Altro lavoro da fare periodicamente è quello di tirare i raggi delle ruote che con il tempo possono allentarsi.

Per altri lavori come riparare il cambio o riparare la catena, è necessario avere vicino una persona esperta che aiuti.

Il Laboratorio della bicicletta, oltre al contributo degli insegnanti, può avere l'appoggio di anziani artigiani del settore in pensione, che possono affiancare insegnanti e bambini sia nelle operazioni più tecniche e complesse, sia per le attività pomeridiane di intervento sulle biciclette degli alunni. Figure di questo genere possono aiutare anche a dotare il laboratorio degli strumenti necessari, qui non indicati.

Città e referenti:

Scandicci, Daniela Bonechi, Laboratorio,
Tel. 055 75911 - Fax 0557591320/359
E-mail: d.bonechi@comune.scandicci.fi.it

Viareggio, Donata Del Carlo,
Tel. 0584 945849 - Fax 0584 966308
E-mail: p_istruzione@comune.viareggio.lu.it

La Plata (Argentina), Maria Mercedes Torbidoni,
Tel. +54-341-4232771 - Fax +54-341-4827167
E-mail: torbidoni@fiscalia.gba.gov.ar

La patente da ciclista

In collaborazione con l'Assessorato al traffico del Comune e con alcune associazioni sportive si può organizzare un corso sull'uso della bicicletta in città che, oltre alle attività previste nel laboratorio della bicicletta, comprenda esperienze pratiche nelle strade urbane e che preveda, alla fine, il conseguimento di una patente da ciclista.

In maniera simile alla Patente da pedone, si possono pensare esperienze di classe con le biciclette, con rilievi dei punti difficili e la registrazione delle regole da tener in conto. Si possono fare osservazioni sui comportamenti degli automobilisti da discutere poi in classe per trovare anche forme adeguate di protesta. Per questo si possono invitare a scuola vigili urbani, assessori competenti, associazioni sportive.

Similmente a quanto descritto per la mobilità pedonale si potranno fare proposte all'Amministrazione per interventi migliorativi della viabilità per accogliere le esigenze di chi si muove in bicicletta.

Alla fine del percorso si può organizzare una festa con una *gimkana* in una piazza del quartiere che riassume tutte le osservazioni, raccomandazioni e regole elaborate durante il percorso formativo. Una autorità cittadina consegnerà agli alunni la *Patente da ciclista* con foto, bolli e marche.

La scuola, gli Assessorati alla mobilità, al traffico, allo sport e le associazioni possono organizzare per i "patentati" passeggiate domenicali in bicicletta alla scoperta di luoghi di interesse turistico, artistico e culturale della propria zona. Una maglietta, un cappellino, un bicchiere di latte o una merenda possono rendere ancora più interessanti e "visibili" queste proposte.

Naturalmente un Comune che aiuti (anche economicamente, usando i fondi della educazione stradale) le scuole ad aprire i Laboratori della bicicletta e inviti i ragazzi a muoversi preferibilmente con questo mezzo, deve impegnarsi in una politica di sostegno e di tutela della bicicletta nella mobilità urbana. Deve sviluppare adeguati percorsi ciclabili e, quando possibile, dedicare a pedoni e biciclette delle strade per creare un itinerario di assoluta sicurezza e senza danni alla salute. E' anche auspicabile che in un Comune che crede a questa proposta i politici, i funzionari, i vigili urbani e gli insegnanti usino ogni volta che sia possibile la bicicletta per i loro spostamenti.

In modo simile a quanto sperimentato da alcune città per la Patente da pedone, si potrebbe progettare un quadernino chiamato Patente da ciclista, che descriva un percorso individuale che bambini e ragazzi dovranno compiere, oltre al programma comune in classe, per meritarsi la patente. Le attività da inserirsi in questo quadernetto potranno essere pensate traducendo in *biciclettese* quello che nella Patente da pedone è stato elaborato in *pedonese*!

Città e referenti: Non conosciamo città che abbiano realizzato questa proposta. Si attendono esperienze.

Le schede di rilevazione

Le schede di rilevazione sono uno strumento utilizzato dai bambini di Roma per realizzare il progetto “Prima i pedoni”⁷ e servono per registrare quante auto e quante moto non rispettano la precedenza pedonale.

E' utile dedicare una settimana a questa attività al fine di effettuare i rilevamenti in un breve lasso di tempo e quindi in condizioni simili ed effettuare la rilevazione per una durata sempre uguale in modo che sia poi facile confrontare i risultati. La scuola cercherà di aiutare i bambini ad organizzarsi illustrando lo strumento e chiarendone insieme gli scopi. Successivamente si devono individuare alcuni punti adatti all'osservazione del comportamento degli automobilisti e dei motociclisti nei confronti dei pedoni che attraversano sulle strisce. Devono essere attraversamenti pedonali, con le strisce, senza semaforo, con un forte traffico automobilistico.

Si ricorda che, secondo l'articolo 191 del Codice della strada, l'automobile o la moto deve fermarsi quando un pedone ha posato i piedi sulle strisce pedonali, anche se rimane fermo.

La rilevazione può svolgersi in orario scolastico (con i compagni e gli insegnanti) o extrascolastico (da soli, con gli amici, con i genitori). Se la rilevazione si effettua in orario scolastico, si possono organizzare gruppetti di quattro bambini. Ogni gruppetto si reca nelle vicinanze di un passaggio pedonale e per 30 minuti osserva il comportamento degli automobilisti e dei motociclisti. Determinare il periodo di osservazione di trenta minuti uguale per tutti è indispensabile per poter poi elaborare i dati senza eccessive difficoltà.

Due bambini usano la *scheda blu* nella quale registrano le auto e le moto che si fermano per dare la precedenza ai pedoni; gli altri due, contemporaneamente, usano la *scheda rossa* e registrano le auto e le moto che NON si fermano per dare la precedenza ai pedoni. Per ogni macchina o moto si segna una crocetta in una casella.

Nelle coppie dei bambini uno ha il compito di osservare e l'altro di scrivere. Dopo i primi 15 minuti i ruoli si scambiano. L'importante è che in strada non si creino gruppi di adulti e bambini troppo visibili che facciano notare lo scopo della rilevazione falsando così i dati. È evidente che se gli automobilisti si rendono conto che si sta facendo una indagine sul loro comportamento, diventeranno improvvisamente rispettosi nei confronti dei pedoni! Se invece le rilevazioni si effettuano in orario extrascolastico, i bambini si organizzano fra loro, più o meno nei modi indicati sopra e rispettando rigorosamente i tempi della rilevazione. E' opportuno fornire ai bambini un supporto rigido di cartone, dotato di molletta, per poter fissare la scheda di osservazione e scrivere senza difficoltà.

I dati raccolti possono essere elaborati in classe per definire le medie del rispetto e delle violazioni delle regole nello stesso tempo. Sulla base di questi dati si può valutare quante infrazioni si compiranno in una giornata e discutere sulla legittimità o meno di tali comportamenti. Da questa prima attività di rilevazione i bambini dovrebbero avere il quadro della situazione e la motivazione a procedere nelle altre fasi dell'iniziativa.

È importante registrare le osservazioni dei bambini sui comportamenti osservati in strada e sui dati che ne emergono, perché possono dare maggiore significato ai dati numerici.

Città referente:

Roma, Francesco Tonucci, Laboratorio “Roma la città dei bambini”, Tel.06-3221198 / fax 06-3217090, e-mail: cittabam@nembo.net

⁷ Vedere più avanti la scheda dedicata alla descrizione di questo progetto.

La multa dei bambini

La “multa morale” è uno strumento che aiuta i bambini a difendere la loro mobilità, protestando contro gli adulti che si comportano in maniera incivile occupando con le loro auto gli spazi dei pedoni. Si tratta di un foglietto, realizzato nelle varie città in modi diversi, che i bambini compilano con il proprio nome ed età e da mettere sotto il tergicristallo delle auto o sulle moto parcheggiate sui marciapiedi o sulle strisce pedonali, con la scritta verso l'esterno in modo che ogni passante possa biasimare il comportamento scorretto.

La multa morale sembra avere una certa efficacia: nella maggior parte dei casi gli adulti si vergognano di questo rilievo fatto dai bambini e diventano più attenti⁸.

Questa proposta apparentemente semplice deve essere invece accuratamente preparata. Va chiarito innanzi tutto che non si propone ai bambini un materiale per giocare al "Piccolo Vigile"; è per questo motivo che le multe simboliche non vanno utilizzate nei casi di sosta scorretta, fuori degli appositi spazi e nemmeno per un incivile uso degli spazi per handicappati, o per altre violazioni al Codice della strada. Questo è compito dei vigili urbani mentre le multe morali si fanno solo alle auto che intralciano le “strade dei bambini”.

Nelle varie città in Italia e all'estero, le multe hanno una scritta ben evidente come: “Lei è un maleducato”, “Lei è un incivile”, “Multa de la verguenza”, “Bell’esempio!” e sono utilizzate in foglietti separati o in blocchetti consegnati ai singoli alunni.

Questa attività viene illustrata a scuola, all'atto della consegna dei blocchetti delle multe e può essere svolta nel quartiere anche fuori dell'orario scolastico.

E' quindi importante, durante l'iniziativa, dedicare un periodo di tempo alla raccolta delle osservazioni, delle esperienze fatte e degli aneddoti raccontati dai bambini che devono essere invitati a verificare il comportamento degli adulti quando trovano la multa.

E' molto utile tenere in classe un "diario di bordo" dove i bambini sanno di poter raccontare le esperienze e gli aneddoti che più li hanno colpiti. Per raccogliere i piccoli testi liberi scritti a casa, si può pensare ad una "scatola" in grado di accogliere i vari fogli come una buca della posta.

Città e referenti:

Fano, Gabriella Peroni, Laboratorio "Fano città dei bambini" -Tel. 0721 887374 / fax 0721 803273
e-mail: lcbfano@mobilia.it

Pesaro, Paola Stolfi, Laboratorio Città delle bambine e dei bambini,
Tel. e fax: 0721 455414
E-mail: cittadeibambini@comune.pesaro.ps.it

Roma, Francesco Tonucci, Laboratorio “Roma la città dei bambini”, Tel.06-3221198 / fax 06-3217090,
e-mail: cittabam@nembo.net

Rosario (Argentina), Elida Rasino, Tel+54 341 4802274 Fax +54 341 4802273
E.mail: e-mail.rrii@rosario.gov.ar

⁸ Un signore si è presentato ad una scuola della sua città con la multa morale che aveva trovato sulla macchina e ha chiesto di poter entrare nella classe del bambino che l'aveva firmata. Entrato in classe e conosciuto il suo “vigile”, ha spiegato che era andato lì per chiedere scusa pubblicamente a tutti i bambini per il suo comportamento!

Multa di ROMA

COMUNE DI ROMA
Laboratorio Roma la città dei bambini

Ho fatto la multa n° il giorno

In via/piazza

Moto

Targa

automobile

BELL'ESEMPIO!

lei ha parcheggiato in uno spazio riservato ai pedoni...

e io dove passo?

nome

un..... bambin..... di anni

Assessorato alle Politiche di Promozione dell'Infanzia e della Famiglia



Assessorato alle Politiche della Sicurezza
Corpo della Polizia Municipale
Comando

Multa di F. VARELA

(cm. 11,5 X cm. 25)

CONSEJO DE DEFENSORES DE LA NIÑEZ VARELENSE
INTENDENCIA MUNICIPAL DE FLORENCIO VARELA

BOLETA DE LA VERGÜENZA

Usted ha

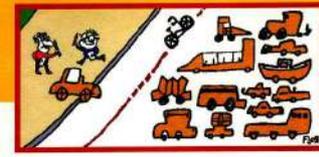
y no se debe hacer porque



firmado del abuelo

TENGA CUIDADO,
USTED NOS PUEDE LASTIMAR!

Plan de Educación Vial "Cuidapapis"






Multa Moral

Usted ha

y esto no se debe hacer porque

Firma del Cuidapapis

Nombre del Cuidapapis:

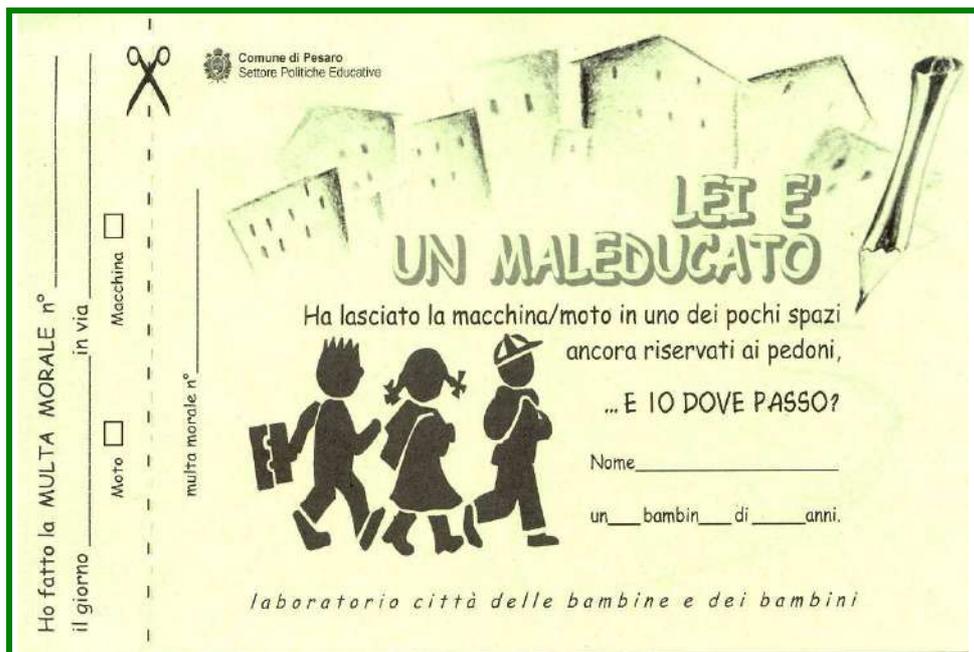
Escuela:

Grado:

Adhieren a esta campaña




Multa di ROSARIO (cm. 17 X cm. 21)



Multa di PESARO (cm. 21 X cm. 12)



Multa di FANO (cm. 21 X cm. 16)
(questa è la prima multa che è stata prodotta)

Rieducare i genitori al rispetto dei pedoni

Questa ci sembra l'attività più originale proposta dai bambini di Roma. La strategia è molto semplice: quando sono in macchina con i genitori, i bambini fanno in modo che vengano rispettati i diritti dei pedoni. Utilizzano ogni strumento che viene loro in mente affinché il papà o la mamma che guidano si fermino alle strisce pedonali per far passare i pedoni e non parcheggino mai sul marciapiedi o sulle strisce.

Naturalmente è bene preparare questa attività leggendo attentamente l'articolo 191 (vedi pag. 16) del Codice della strada e riflettendo sugli esiti delle rilevazioni effettuate sulle violazioni degli automobilisti e dei motociclisti a queste norme (vedi Schede di rilevazione). Si deve discutere con i bambini sulle migliori strategie, sui premi eventuali che possano rafforzare questa campagna. Se ne deve parlare prima di iniziare, per poi organizzare alcuni momenti di confronto tesi a valutare come sta andando l'iniziativa. I bambini possono comunicare le soluzioni più efficaci e anche le esperienze negative, gli insuccessi. Le soluzioni migliori possono essere adottate anche dagli altri. Si deve cercare di valutare se si riescono ad ottenere dei risultati soddisfacenti. Sarebbe bene che successi e insuccessi possano essere documentati e forniti al Laboratorio "La città dei bambini".

I bambini del Consiglio di Roma si sono preoccupati del fatto che spesso non sono in macchina con i genitori i quali potrebbero dimenticarsi dell'impegno assunto. Allora hanno proposto e progettato un adesivo su cui è scritto "Ricordati la promessa: prima i pedoni!". L'adesivo viene attaccato sul cruscotto della macchina per ricordare l'impegno preso anche quando il bambino non è a bordo.

Con la stessa finalità i bambini del Consiglio di Viareggio hanno progettato un cartellino da appendere allo specchietto retrovisore dell'auto mentre quelli di Cremona hanno realizzato delle cartoline da distribuire agli automobilisti sulle quali si ricordano le semplici regole del Codice della Strada relative ai pedoni.

Questa è la testimonianza di una madre di Roma: *"Sono una persona che lavora, che abitualmente usa la macchina anche per piccoli spostamenti e sono un automobilista indisciplinato. Mio figlio mi ha coinvolto in questa sperimentazione, mi ha fatto capire quanto è difficile muoversi a piedi e mi ha stimolato ad osservare quanti automobilisti non si fermano sulle strisce. Il frutto delle sollecitazioni di mio figlio è stato sorprendente quando mi sono accorta che cominciavo a guardare la strada con altri occhi e a vedere cose che prima non vedevo. Mi sono resa conto che mi fermavo sulle strisce e guardavo in faccia le persone che attraversavano la strada considerandole persone e non fastidiosi intralci alla mia marcia. Ad un certo punto ho cominciato a sentirmi orgogliosa quando mi fermavo sulle strisce e a sentirmi un verme quando non mi fermavo. Ho provato un'emozione formidabile: mio figlio mi stava insegnando qualcosa e questo aveva cambiato il mio comportamento".*

Città e referenti:

Roma, Francesco Tonucci, Laboratorio "Roma la città dei bambini", Tel.06-3221198 / fax 06-3217090,
e-mail: [mailto: cittabam@nembo.net](mailto:cittabam@nembo.net)

Viareggio, Donata Del Carlo, Tel. 0584 945849 Fax 0584 966308
e-mail: p_istruzione@comune.viareggio.lu.it

Cremona, Stefania Reali, Tel. 0372 407909 - 407917 - fax 0372-407921
e-mail: lab_bambini@comune.cremona.it

Adesivo di Roma (cm. 15 X cm. 10)



Cartellino di Viareggio

(cm. 20 X cm. 8,5)



Cartolina di Cremona

(cm.15 X cm. 10,5)



Caro automobilista,

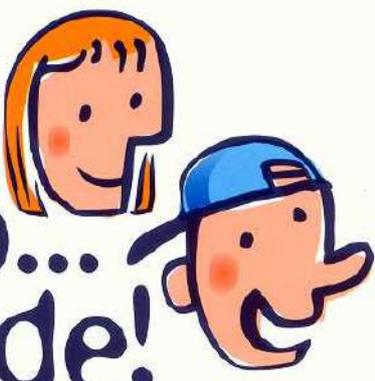
Siamo i bambini che vanno alla scuola elementare.
Ci piacerebbe moltissimo andare a piedi a scuola, nei negozi, al parco giochi. È molto importante sentirci sicuri nella nostra città, è per questo che chiediamo la tua collaborazione. Per favore quando guidi ricorda queste semplici regole:

- vai piano
- fermati sempre alle strisce pedonali se ci sono pedoni
- non transitare e parcheggiare sui marciapiedi
- rispetta chi va in bicicletta

GRAZIE



io cammino... alla grande!



Una campagna di manifesti

Questa campagna, utilizzata a Roma per l'esperienza "Prima i pedoni", può essere utilizzata in varie iniziative fra cui "A scuola ci andiamo da soli", per sensibilizzare la popolazione su alcuni problemi che stanno a cuore ai bambini.

In particolare la realizzazione dei manifesti può essere finalizzata alla preparazione della festa di inizio dell'esperienza "A scuola ci andiamo da soli" e per avvisare tutti i cittadini e specialmente gli automobilisti del quartiere che i bambini andranno a scuola da soli.

Il laboratorio "La città dei bambini" prepara un manifesto monocromo (perché molto economico) 100 x 70, che riporta il titolo e il logo dell'iniziativa e un ampio spazio bianco che ospiterà il contributo dei bambini, lo invia alle scuole in molte copie in modo che ogni classe possa proporre ai bambini di realizzare vari manifesti lavorando individualmente o in piccoli gruppi.

I bambini lo possono decorare in completa libertà utilizzando le tecniche che preferiscono: tempere, pennarelli, chine, collage, pastelli a cera, spruzzo, altre tecniche miste.

Si ricorda comunque che, dovendo diventare un manifesto che sarà affisso nelle strade della città, il disegno deve esser ben visibile. Sono quindi da evitare elementi grafici molto piccoli e tecniche poco vivaci. Per esempio si deve evitare di utilizzare matite colorate o pennarelli sottili, la rappresentazione di piccoli personaggi o fumetti di piccole dimensioni.

Ogni manifesto deve riportare, nello spazio apposito, l'indicazione della classe e il nome della scuola.

Si consiglia di far discutere i bambini e preparare degli schizzi del loro progetto prima di utilizzare il manifesto per la realizzazione. Questo è solo un suggerimento, i bambini possono operare come credono più opportuno.

Per quanto riguarda i tempi di realizzazione non devono essere lunghi: si può lasciare un mese di tempo perché ogni scuola valuti la durata più opportuna.

Tutti i manifesti prodotti saranno affissi nelle strade e nelle vetrine dei negozi del quartiere per accompagnare i bambini nei primi giorni della esperienza.

I manifesti più belli e più efficaci possono anche essere presentati in una mostra scolastica e utilizzati per decorare spazi interni alla scuola se si vorranno organizzare momenti di valutazione e di riflessione fra i vari protagonisti (bambini, genitori, insegnanti, amministratori, vigili, commercianti, anziani, ecc.).

Città e referenti:

Fano, Gabriella Peroni, Laboratorio "Fano città dei bambini"
Tel. 0721 887374 / fax 0721 803273 - e-mail: lcbfano@mobilieria.it

Roma, Francesco Tonucci, Laboratorio "Roma la città dei bambini",
Tel.06-3221198 / fax 06-3217090,
e-mail: cittabam@nembo.net

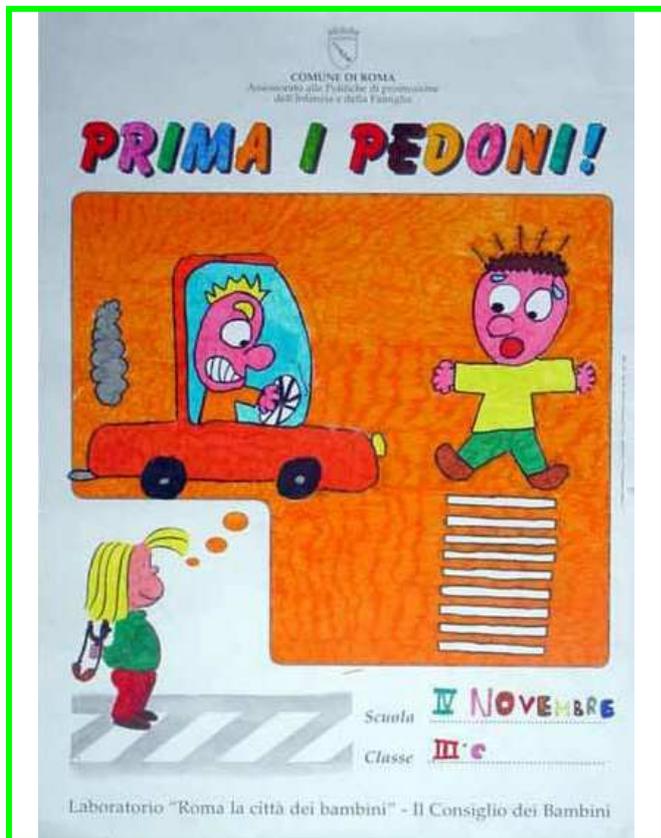


Il manifesto di Roma

(cm. 100 X cm. 70)

Il manifesto vincitore

(cm. 100 X cm. 70)



Sindaco i soldi li abbiamo trovati!

Il Consiglio dei bambini di Roma, in occasione della presentazione al Sindaco della Campagna "Prima i pedoni" ha elaborato questa piccola indagine. Era un modo certamente provocatorio per rispondere alla frequente obiezione dei politici a molte richieste dei bambini: "Non ci sono soldi". Vista la frequenza delle infrazioni e l'entità della cifra prevista dal Codice per le multe, i bambini hanno calcolato come il Comune potrebbe far fronte alle spese che una politica a favore dei pedoni richiede. Per questo hanno intitolato il loro documento:

SINDACO, I SOLDI LI ABBIAMO TROVATI!

Dieci bambini delle nostre scuole, in mezz'ora, hanno segnato 533 auto che non si sono fermate per dare la precedenza ai pedoni sulle strisce di dieci passaggi pedonali dei loro quartieri.

Ogni bambino ha segnato in media 53 auto che non si sono fermate.

Se in mezz'ora sono 53, in ogni posto, in 10 ore le automobili che non si fermano saranno circa 1.060.

Poiché la multa minima per chi non si ferma, secondo l'art. 191 del Codice della Strada è di € 65,00 (la massima sarebbe di € 262,00), in quel posto, in quel giorno, se avessero fatto tutte le multe, avrebbero raccolto € 68.900,00.

Poiché l'art. 18 della legge 472 del 1999 dice che almeno il 10% delle multe "deve andare per la sicurezza stradale, in particolare a tutela degli utenti deboli: pedoni, ciclisti, bambini, anziani e disabili", in quel giorno, in quel posto, per la sicurezza dei bambini ci sarebbero stati a disposizione € 6.890,00 e per il Comune € 62.010,00.

Si segnala questo documento perché potrebbe essere uno stimolo anche per altre elaborazioni che i bambini potrebbero effettuare a partire dalle loro osservazioni e dai dati raccolti.

Città e referenti:

Roma, Francesco Tonucci, Laboratorio "Roma la città dei bambini",
Tel.06-3221198 / fax 06-3217090,
e-mail: cittabam@nembo.net

I bambini di Roma osservano le infrazioni degli adulti



“Prima i pedoni!”

La Campagna “Prima i pedoni!”, realizzata per volontà e su progetto del Consiglio dei bambini di Roma, ci sembra che abbia una particolare originalità e si possa a ben diritto considerare una nuova attività del progetto “La città dei bambini”.

Questa esperienza romana ha utilizzato tutti insieme, in un progetto complessivo, gli strumenti illustrati nelle Proposte: Le schede di rilevazione; La multa dei bambini; Rieducare i genitori al rispetto dei pedoni; Una campagna di manifesti.

I bambini del Consiglio romano, alla fine del primo anno di lavoro nel 2002, hanno presentato al Sindaco e alla Giunta comunale una richiesta e una promessa. La richiesta è stata quella di mettere in atto i provvedimenti necessari per promuovere, favorire e difendere la mobilità dei pedoni nella città. I bambini hanno promesso che avrebbero contribuito a questa promozione cercando di rimuovere, almeno in parte, l'ostilità degli adulti automobilisti a rispettare i diritti dei pedoni. Di fronte ad un problema grave, di disattenzione dei più forti nei confronti dei più deboli (bambini, anziani, portatori di handicap), che finora in Italia non ha avuto una risposta istituzionale, i bambini hanno proposto un patto: se gli amministratori faranno la loro parte, i bambini si mobiliteranno per favorire la modifica di questi atteggiamenti da un lato inaccettabili perché violano i diritti dei più piccoli e dei più deboli e dall'altro insostenibili perché se non si favorirà la mobilità pedonale e ciclabile le città moriranno.

In alcune riunioni del Consiglio dei bambini sono state studiate le azioni che avrebbero potuto dar luogo ad una campagna di conoscenza, sensibilizzazione e “rieducazione” dei genitori e degli adulti del quartiere.

Per prima cosa i bambini hanno cercato di conoscere l'entità e la gravità del fenomeno. Armati di apposite schede, si sono appostati a coppie vicino ai passaggi pedonali e hanno registrato quante macchine e quante moto non rispettavano la precedenza dei pedoni in mezz'ora.

Riferendo questa esperienza una bambina ha detto: *“Siamo rimasti sconvolti e indignati!”*. I bambini sono rimasti “sconvolti” nel documentare un comportamento degli adulti così poco rispettoso delle leggi e dei diritti dei più deboli.

I bambini si sono “indignati” perché a violare le leggi c'erano anche i loro genitori, i loro insegnanti e perfino le macchine e le moto della polizia municipale!

È evidente che questa conoscenza così traumatica è diventata la motivazione più forte per le successive azioni.

Il Dirigente scolastico di una delle scuole coinvolte ha raccontato: *“In quel periodo, andando in giro con l'auto, sono stato molto molto attento! Succedesse mai che un bambino facesse la multa al direttore, ho pensato!”*.

Da questa sensibilizzazione sono nate le altre attività: con le multe morali sono state denunciate la scorrettezza e la maleducazione degli adulti che con le moto e le auto occupano anche i pochi spazi destinati ai pedoni; i genitori sono stati convinti a rispettare la precedenza dei pedoni quando sono in auto; i manifesti sono stati disegnati per gridare a tutti il diritto dei più piccoli a vivere liberamente gli spazi pubblici della città.

La Giunta capitolina ha risposto con una Memoria del marzo 2003, nella quale sono state accolte le richieste dei bambini da un lato attivando i vari assessori per studiare gli interventi opportuni a favore dei pedoni e dall'altro approvando e finanziando la sperimentazione della Campagna “Prima i pedoni!”.

La sperimentazione ha coinvolto le 19 scuole (una per ogni Municipio) dalle quali vengono nominati i membri del Consiglio dei bambini di Roma. Hanno aderito 18 scuole, 150 classi per un totale di 2300 bambini.

Le quattro attività previste hanno impegnato le classi complessivamente per due mesi e in molte classi sono state occasioni di ulteriori lavori, di approfondimento e di elaborazione, che hanno coinvolto trasversalmente i vari ambiti disciplinari.

Alla fine della sperimentazione, l'11 giugno 2003, si è svolto in Campidoglio un Convegno cittadino che ha avuto i bambini come relatori.

La valutazione complessiva è stata positiva sia da parte della scuola che dei bambini e delle loro famiglie. Si è unanimemente riconosciuto che potrebbe essere una innovativa e coerente forma di educazione stradale per la scuola elementare.

Per questo, nell'anno successivo 2004, si è deciso di allargare la sperimentazione passando da un campione rappresentativo (una scuola per ogni Municipio) a tutte le scuole di due grandi Municipi.

La Campagna ha così coinvolto 25 scuole, 153 classi, per un totale di 3.000 bambini.

Alla fine della sperimentazione, ogni Municipio ha organizzato per le strade di un quartiere una mostra dei manifesti prodotti e una grande festa all'aperto, in un parco pubblico con la partecipazione di tutti i bambini e le famiglie, con punti gioco, attività laboratoriali e momenti di spettacolo realizzati da artisti di strada. E' stato prodotto anche un libro contenente una raccolta di tutte le impressioni, i pensieri e le riflessioni dei bambini durante la Campagna.

L'assessore di uno dei municipi coinvolti così si è espresso: *“Il progetto ha stimolato una mentalità nuova: questo emerge dall'analisi dei dati e dalle valutazioni che sono state fatte. Un segno particolare proviene dal fatto che si sono quadruplicate le richieste di interventi per rendere più visibili le strisce pedonali. Per quanto riguarda il cambiamento dei comportamenti, si sono modificati soprattutto quelli dei parenti dei bambini coinvolti e quelli degli insegnanti”*.

Nel 2005 la sperimentazione si è allargata ancora di più: hanno partecipato all'iniziativa ben 11 municipi che corrispondono alla metà dell'intera città di Roma, con un coinvolgimento di 100 scuole, 600 classi e 14.000 bambini.

Città e referenti:

Roma, Francesco Tonucci, Laboratorio “Roma la città dei bambini”,
Tel.06-3221198 / fax 06-3217090,
e-mail: cittabam@nembo.net

Manuale per la campagna "Prima i pedoni!"
(cm. 21 X cm.15)





La Campagna "Prima i pedoni!": preparazione dei manifesti

La Campagna "Prima i pedoni!": Invito al Convegno dei bambini

(cm. 17 X cm.10)



COMUNE DI ROMA
Assessorato alle politiche di promozione
dell'Infanzia e della Famiglia
Dipartimento XVI



CNR
Istituto di Scienze e Tecnologie
della Cognizione

*Il Consiglio dei Bambini invita a partecipare
al Convegno di presentazione dei risultati di:*

PRIMA I PEDONI!

*Campagna di rieducazione degli adulti al rispetto dei diritti dei pedoni
promossa dal Laboratorio "Roma la città dei bambini"*

Campidoglio - Sala della Protomoteca
Mercoledì 11 giugno 2003 alle 16.30




Pensieri dei bambini

Dopo le osservazioni delle infrazioni degli adulti:

- *Dei motociclisti mi ha più colpito che sembra che nella strada ci sono solo loro.*
- *....si sono fermati e ci hanno salutato perché a dire di fermarsi erano i bambini.*
- *Ho visto che la maggior parte della gente è intimorita nell'attraversare le strisce come se non fosse uno spazio riservato a loro.*
- *Gli anziani, prima di attraversare aspettano che tutte le macchine siano passate.*
- *Mi è piaciuto molto anche perché abbiamo "beccato" una maestra che non si è fermata.*
- *A volte le persone sono costrette a fare dei gesti per fermare le macchine.*

Dopo le multe:

- *I grandi strappano le multe perché pensano che giochiamo perché siamo bambini, invece noi le facciamo per migliorare la città.*
- *Io se fossi un automobilista e ricevessi una multa da un bambino mi sentirei molto umiliato.*
- *Secondo me ho fatto bene a fare le multe perché anche noi valiamo.*
- *Ho notato che continuando a fare le multe negli stessi punti, gli automobilisti stanno sensibilizzandosi e non parcheggiano sui marciapiedi.*
- *Un signore dopo aver ricevuto la multa l'ha tolta e l'ha messa su un'altra macchina senza nemmeno leggerla. Io allora ne ho messe 5 e lui le ha strappate. Io ce ne ho messa un'altra e lui si è dovuto stare zitto.*
- *Secondo me il Comune di Roma ha trovato il modo giusto per insegnare l'educazione alla gente menefreghista.*
- *Il padrone della macchina è arrivato e mi ha detto: "cosa stai facendo, le cose non sono tue non le devi toccare". Io ho avuto un po' di paura, poi gli ho detto: "hanno chiesto a noi bambini di fare queste multe morali per educare la gente al rispetto dei pedoni, così gli adulti si rendono conto che siamo più educati noi", allora lui ha detto: "scusa, scusa non lo sapevo mi dispiace" e se ne è andato.*

La rieducazione dei genitori

- *Quando sono in macchina con mia madre e passiamo davanti alle strisce pedonali le dico sempre "fermati!"*
- *Ho notato che da quando ho messo l'adesivo della promessa, mia madre lo rispetta.*
- *Di solito sono gli adulti a riprenderci se facciamo qualcosa di sbagliato, invece questa volta siamo stati noi a riprendere gli automobilisti.*
- *La mia prima multa l'ho fatta a mia mamma...ero felicissimo...era proprio la mia! Dopo averla messa ho sgridato mia madre. E mia mamma ha accettato il rimprovero e si è messa a ridere.*
- *Gli automobilisti sono spericolati e non danno la precedenza ai passanti ma...quando sono "dall'altra parte" la vogliono.*

Riflessioni sulla produzione dei manifesti:

- *Noi abbiamo fatto un cartellone intitolato "Prima i pedoni". Abbiamo deciso di fare la mummia sulle strisce. Quando l'ho visto ho provato un senso di felicità perché era molto bello. Con tutta la buona volontà abbiamo fatto la mummia che andava sullo skate-board. Questo cartellone è molto utile perché ci fa capire che le macchine devono dare la precedenza ai pedoni che però devono stare attenti.*

- *Per me questo lavoro dei pedoni serve a qualcosa, le macchine non rispettano mai il codice della strada. A me è piaciuto molto fare il manifesto. Il lavoro è una mummia che passa sulle strisce pedonali con lo skate-board. Questo lavoro a me è servito molto, perché spero che gli automobilisti capiscano che i pedoni hanno la precedenza sulle macchine.*
- *Realizzare il cartellone all'ultimo momento è stato un po' complicato perché tutti i miei compagni esprimevano le loro idee in maniera confusionaria, ma questa agitazione mi divertiva molto. Prima o poi una idea doveva venirci in mente: infatti dopo un po' abbiamo realizzato una frase molto bella e significativa. È bello sentirsi al sicuro, secondo me, gli automobilisti capiranno l'importanza di fermarsi alle strisce.*

I volantini

Quando a Pesaro e Gabicce si era pronti alla festa di inizio nel primo anno dell'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli", era ormai troppo tardi per lanciare la Campagna manifesti. Si è chiesto ai bambini con quali strumenti si poteva effettuare una sensibilizzazione del quartiere per avvisare tutti e specialmente gli automobilisti che a partire dalla settimana successiva i bambini sarebbero andati a scuola a piedi e senza accompagnamento degli adulti. I bambini hanno proposto un volantinaggio nelle strade del quartiere.

I bambini stessi hanno realizzato una serie di disegni e di slogan. Il Laboratorio di Pesaro ha selezionato alcuni disegni fra i più efficaci e li ha riprodotti con la fotocopiatrice su centinaia di fogli colorati.

Qualche giorno prima della festa, durante l'orario scolastico, i bambini sono usciti dalla scuola con i loro insegnanti per distribuire i volantini ai passanti, nei negozi e agli automobilisti, nelle soste ai semafori. Naturalmente i bambini si sono divertiti e il messaggio è arrivato ai cittadini. L'uso dei volantini si può ovviamente sommare alla Campagna di manifesti.

Anche i bambini del Consiglio di Roma hanno prodotto dei volantini per pubblicizzare un avvenimento molto importante.

Su loro indicazione, il Consiglio Comunale ha finalmente modificato l'articolo 6 del Regolamento di Polizia Urbana che vietava il gioco sul suolo pubblico.

Per festeggiare questa vittoria i bambini del Consiglio hanno "occupato" una piazza centrale della città, piazza Ungheria, per giocare tutti insieme sui marciapiedi. Mentre alcuni bambini giocavano, altri distribuivano volantini ai passanti incuriositi, spiegando la loro "azione dimostrativa".

Città e referenti:

Pesaro, Paola Stolfa, Laboratorio Città delle bambine e dei bambini, Tel. e fax: 0721 455414
E-mail: cittadeibambini@comune.pesaro.ps.it

Roma, Francesco Tonucci, Laboratorio "Roma la città dei bambini", Tel.06-3221198 / fax 06-3217090,
e-mail: cittabam@nembo.net



Volantino di ROMA per il diritto al gioco sul suolo pubblico
(formato B5 - cm.21 Xcm.15)

Volantino di ROMA per il diritto al gioco sul suolo pubblico





Volantino di GABICCE

(formato A4 - cm.21 X cm. 29)

Volantino di PESARO

(formato A4 - cm.21 X cm. 29)



La segnaletica sperimentale

In alcune città si è realizzata una segnaletica sperimentale, posta in tutti gli accessi del quartiere interessato dalla esperienza "A scuola ci andiamo da soli", per avvisare gli automobilisti che in quell'area i bambini vanno a scuola da soli e senza accompagnamento degli adulti. In alcuni casi il cartello stradale è stato progettato dal Laboratorio, in altri è stato progettato da bambini e ragazzi delle scuole della città.

Città e referenti:

Fano, Gabriella Peroni, Laboratorio "Fano città dei bambini"
Tel. 0721 887374 / fax 0721 803273
e-mail: lcbfano@mobilia.it

Pesaro, Paola Stolfa, Laboratorio Città delle bambine e dei bambini,
Tel. e fax: 0721 455414
E-mail: cittadeibambini@comune.pesaro.ps.it



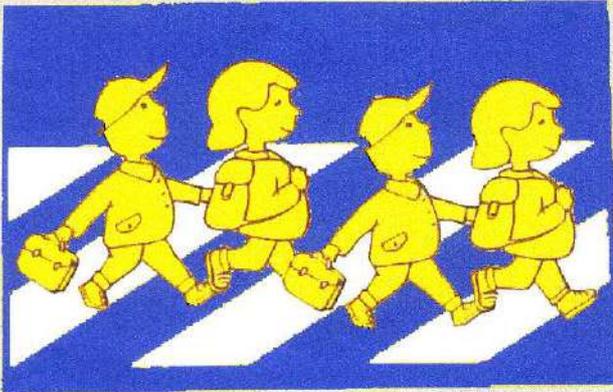
Cartello di PESARO

Cartello di Fano



Cartello di Fano

ATTENZIONE



**« A scuola
ci andiamo da soli »**

**PASSAGGIO
BAMBINI**

Segnaletica di Udine

Gli amici dei bambini

Per ricostruire un vicinato attento e preoccupato per la sicurezza dei bambini che vanno a scuola da soli, come si è spiegato nelle pagine precedenti, si è chiesto ai commercianti e artigiani di offrire l'aiuto delle loro strutture avvisando i bambini di questa disponibilità e affiggendo sulla vetrina del negozio o della bottega un adesivo conosciuto.

Città e referenti:

Pesaro, Paola Stolfa, Laboratorio Città delle bambine e dei bambini, Tel. e fax: 0721 455414
E-mail: cittadeibambini@comune.pesaro.ps.it

Carpi, Paola Sacchetti, Tel. 059 649711 - fax: 059 649751
E-mail: paola.sacchetti@comune.carpi.mo.it

Cremona, Stefania Reali, Tel. 0372 407909 - 407917 - Fax 0372 407921
E-mail: lab_bambini@comune.cremona.it

Rosario, Elida Rasino, Tel+54 341 4802274 Fax +54 341 4802273
e-mail: rrii@rosario.gov.ar



Adesivo di AREZZO
(cm.16 X 13)

Adesivo di CARPI
(cm. 14 X 10)





Adesivo di CREMONA
(cm.13 X 13)



Adesivo di PESARO
(cm. 9 X cm.13)



Adesivo di ROSARIO
(cm. 14 X cm.10,5)

QUINTA PARTE
ASPETTI GIURIDICI

Lo stato dell'arte

Questa iniziativa “A scuola ci andiamo da soli”, che dovrebbe essere normale per chi è sempre andato a scuola da solo, ha suscitato invece forti reazioni. Alle previste reazioni personali dei genitori, preoccupati per la pericolosità dell’iniziativa in una città insicura, si sono aggiunte reazioni istituzionali che hanno cercato di dimostrare che la legislazione vigente impedisce questa esperienza di autonomia ai bambini.

Nel 1999 l’Assessore all’Ecologia del Comune di Udine, che promuoveva questo progetto, di fronte alla resistenza di una Direttrice didattica che riteneva di non poter far tornare i bambini a casa da soli in base alla legislazione nazionale (Codice di Diritto Civile e Codice di Diritto Penale), ha scritto all’ufficio del Tutore Pubblico dei Minori della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia e ai Ministeri della Solidarietà Sociale e della Pubblica Istruzione per avere un loro parere.

Il Tutore Pubblico dei Minori, in un’ampia risposta contesta che si possa applicare a questo caso l’articolo 591 del Codice Penale, non potendosi riscontrare “la coscienza di abbandonare il soggetto passivo, che non ha la capacità di provvedere a se stesso, in una condizione di pericolo per la sua integrità fisica” come vuole la concorde giurisprudenza. Per questa ragione non può essere considerato reato il fatto che un genitore permetta al figlio minore di andare a scuola da solo o che vada da solo a giocare con gli amici o al catechismo. Nello stesso modo non può essere considerato reato il fatto che l’insegnante lasci tornare da solo il bambino se i genitori sono consapevoli e consenzienti.

Naturalmente l’esperienza proposta dalla città e assunta dalle famiglie e dalla scuola deve prevedere adeguate misure di prevenzione dai rischi che i bambini possono correre. Il Tutore conclude ricordando che “*compito del genitore è quello di educare la prole in modo adeguato alle capacità, all’inclinazione naturale e alle aspirazioni dei figli* (art. 147 Codice Civile) e non già esercitare su di essi un’azione di repressivo e opprimente esercizio di potestà tale da pregiudicarne lo sviluppo stesso”.

Il Ministero della Solidarietà Sociale, nel novembre 1999, pur riconoscendo di non avere competenza per esprimere un parere tecnico, afferma che “un principio cardine della legge 285 del 1997 consiste nella necessità di promuovere l’integrazione degli interventi a favore dell’infanzia con il concorso di tutte le istituzioni operanti a livello locale”. Ribadisce poi che “i bambini non possono e non debbono essere ostaggio di nessuno: non della famiglia, non della scuola o di chicchessia. I bambini vanno aiutati ad esprimersi, a occupare spazi e tempi della città e nella città perché questo significa essere cittadini”.

Il Ministero della Pubblica Istruzione, nello stesso novembre 1999, dichiara che “il progetto del Comune di Udine, che si propone validi e significativi obiettivi, per essere attuato nelle scuole deve rientrare nel Piano di Offerta Formativa delle stesse. In tal caso non è assolutamente necessario richiedere la liberatoria firmata dai genitori (Legge 312/80)”.

Nel dicembre 2000, senza tener conto dei documenti sopra citati, l’Avvocatura dello Stato di Bologna invia ai Provveditorati agli Studi della Regione una nota, in risposta ai quesiti ricevuti da alcune Direzioni didattiche, sull’obbligo di vigilanza sugli alunni all’uscita da scuola al termine delle attività scolastiche. Il documento, dopo un’ampia analisi della legislazione vigente, giunge ad una conclusione esattamente contraria a quella del Tutore Pubblico dei Minori della Regione Autonoma Friuli-Venezia Giulia e afferma che “i minori affidati alla scuola, al termine delle lezioni, possono essere consegnati solo ai genitori o a persona da loro delegata, purché maggiorenne”. Questa

nota ha creato naturalmente molte difficoltà nelle scuole della Regione che intendevano avviare l'esperienza e merita alcune considerazioni, oltre a quelle chiaramente affermate nei documenti del Tutore dei Minori di Udine e dei Ministeri della Pubblica Istruzione e della Solidarietà Sociale.

Siccome la normativa si rifà ai Codici Civile e Penale e non a norme recenti, nessuno di noi sessantenni o dei nostri figli trentenni avrebbe potuto tornare da scuola da solo. Noi siamo invece tornati da scuola da soli così come i nostri figli, trent'anni dopo. Si tratta quindi di un'interpretazione della legge che solo negli ultimi anni è diventata così restrittiva. Se l'interpretazione è corretta, poiché la legge parla di "minori" si dovrebbe arrivare all'assurdo che fino ai diciassette anni tutti gli studenti dovrebbero essere consegnati, all'uscita della scuola, ai rispettivi genitori! E se la legge è correttamente interpretata dall'Avvocatura dello Stato di Bologna nessun genitore potrebbe lasciare uscire di casa un figlio minore da solo senza incorrere nel reato di abbandono di minore. Come sarebbe possibile permettere per esempio ad un quattordicenne di muoversi col motorino?

Nel documento bolognese d'altra parte si dichiara come: "...in certi contesti territoriali (piccoli centri urbani o in campagna) e sociali (familiari lavoratori) il fenomeno del rientro a casa "da soli" degli alunni sia tanto diffuso quanto ineliminabile".

Ma promuovere l'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" significa mettere in moto una serie di attività che coinvolgono le diverse componenti sociali per modificare le condizioni ambientali, in modo che i genitori possano accettare che i loro figli si muovano autonomamente. Si tratta di aprire un dibattito pubblico e operativo per mettere in discussione l'eccessiva protezione che limita un sano sviluppo dei nostri bambini.

Il Seminario di Roma con i giuristi **"Il diritto dei bambini all'autonomia"**

Per fare chiarezza su queste tematiche il Laboratorio internazionale del CNR di Roma ha organizzato un confronto con alcuni giuristi e studiosi di problematiche educative.

Hanno risposto all'invito, partecipando al seminario tenutosi il 26 maggio 2005:

Luigi Fadiga, Presidente Sezione Famiglia e Minori della Corte d'Appello di Roma;

Piero Lucisano, Prof. di Pedagogia Sperimentale dell'Università La Sapienza di Roma;

Giuseppe Magno, Consigliere della Corte di Cassazione di Roma;

Francesco Milanese, Tutore dei Minori della Regione Friuli Venezia Giulia;

Romina Parodi, Avvocato del Foro di Roma;

Stefania Valentini, Dirigente scolastico della scuola E. Ferrari - 178° circolo di Roma.

E' stato chiesto loro se è legittimo da un lato che i bambini vadano a scuola e tornino a casa senza essere accompagnati dagli adulti e dall'altro che la scuola, all'interno del progetto "A scuola ci andiamo da soli" e con tutte le attività preparatorie previste e l'accordo delle famiglie, sia esonerata da responsabilità.

I partecipanti sono stati concordi nel ritenere che, se si mettono in atto adeguate misure di tutela dei bambini sui percorsi casa-scuola coinvolgendo le varie figure sociali e professionali dei quartieri e se le famiglie sono d'accordo sull'importanza educativa di questa iniziativa, non ci sono obiezioni legali e la scuola deve considerarsi esonerata da responsabilità.

La scuola dopo aver inserito questa esperienza nel POF, potrà chiedere una adesione scritta alle famiglie che vorranno aderire.

Sembrano particolarmente utili, per le scuole che sono interessate alla realizzazione del progetto, i contributi di Francesco Milanese e di Romina Parodi.

Il primo analizza e contesta il parere dell'Avvocatura di Stato di Bologna perché rimanda a "una pura visione custodialistica della scuola" che sembra aumentare l'impegno nella vigilanza dei bambini a discapito degli aspetti educativi. Milanese enfatizza il compito educativo dei genitori, che scaturisce dall'art.147 del Codice Civile, e sostiene che la scuola non può andare contro le indicazioni dei genitori quando chiedono che il figlio torni a casa da solo per un loro preciso progetto educativo finalizzato allo sviluppo del bambino. La scuola potrà al massimo consigliare i genitori di quei bambini che non ritiene ancora pronti all'esperienza.

Il suo intervento offre anche un'interessante riflessione sulle liberatorie, fornendo nuove formule in grado di sottolineare non tanto la funzione liberatoria quanto quella di comune assunzione di responsabilità educativa.

L'Avvocato Parodi esamina la questione da un altro punto di vista ed evidenzia il concetto di abbandono: lasciare che il bambino vada a scuola da solo non vuol dire abbandonarlo per strada, anzi aumentano i soggetti che se ne prendono cura. Oltre ai genitori ci sono i negozianti, i vigili, i volontari e si è quindi in presenza di una condizione contraria a quella dell'abbandono, che implica disinteresse: qui siamo di fronte a un'intera comunità che si occupa dei bambini.

Nella speranza di aiutare le scuole che hanno incontrato maggiori difficoltà nel mandare a casa da soli i bambini, riportiamo alcuni passi significativi di questi due interventi.

FRANCESCO MILANESE

Tutore dei minori della Regione Friuli Venezia Giulia

Stralci del Parere espresso il 15 ottobre 2004 su

OBBLIGHI DI VIGILANZA DEGLI OPERATORI SCOLASTICI

Il Problema.

...Vorrei riformulare il tema in discussione affrontandolo secondo due distinte prospettive.

La prima prospettiva è quella che riguarda il pieno riconoscimento dei diritti dei minori, che si fonda sul diritto internazionale e sulla nostra stessa Costituzione; la seconda è quella che riguarda la responsabilità civile derivante dall'omissione dell'obbligo di vigilanza sui minori da parte degli operatori scolastici che si fonda sugli art. 2047 - 2048 del Codice Civile (d'ora in poi c.c.).

Le questioni strettamente correlate sono diverse:

- Il diritto del bambino all'autonomia
- Il diritto del bambino all'incolumità fisica
- Il dovere-diritto dei genitori di esercitare la potestà
- L'esigenza degli operatori e delle amministrazioni di tutelarsi rispetto alla responsabilità
- L'esigenza dell'ente locale di avviare progetti di sviluppo sostenibile delle città e di corretti stili di vita.

La problematicità e la complessità della questione determinano necessariamente il coinvolgimento di numerosi soggetti: famiglia, scuola, ente locale.

La prima prospettiva: i diritti dei minori.

L'art. 3 della Convenzione Internazionale dei Diritti del Fanciullo contiene il principio del superiore interesse del bambino: *"In tutte le decisioni relative ai fanciulli, di competenza sia delle istituzioni pubbliche o private di assistenza sociale, dei Tribunali, delle Autorità Amministrative o degli Organi Legislativi, l'interesse superiore del fanciullo deve essere una considerazione preminente."* Esso, per acclarata dottrina e condivisa giurisprudenza, costituisce il principio interpretativo di tutta la legislazione a tutela del soggetto minore di età e delle prassi operative nelle quali il minore stesso dovesse trovarsi coinvolto. Ed è proprio sul concreto ed effettivo perseguimento dell'interesse del bambino che deve ruotare tutta l'azione delle istituzioni pubbliche o private in ambito minorile. Dovendo necessariamente essere l'interesse non un concetto generico ed astratto, bensì una reale valutazione in considerazione del bambino nella sua concretezza ed unicità.

Ciò ben si concilia con quanto nel preambolo della medesima Convenzione viene stabilito essere il fine stesso della attività di cura e di educazione della famiglia e della comunità tutta, ossia consentire al fanciullo di vivere una vita individuale e responsabile nella società.

Nel nostro diritto interno ritroviamo ben espresso questo principio nella formulazione degli obblighi genitoriali contenuta nell'art. 147 c.c. il quale caratterizza la previsione costituzionale che pone il pieno sviluppo della persona umana a fondamento dell'intera azione politica, sociale e giuridica della Repubblica (art. 2, 3).

Non è dunque possibile, stante il diritto positivo espresso nelle leggi, la costante giurisprudenza sul punto, l'evoluzione del diritto internazionale e della dottrina, ignorare

che esiste, ed è formalizzato, il diritto del bambino alla graduale acquisizione della propria autonomia, di un armonioso processo di crescita all'interno di un percorso di personalizzazione e socializzazione che tenga conto dell'età, delle sue capacità, aspirazioni e naturali inclinazioni (art. 147 c.c.); e che a tal compito tutti i soggetti famiglia, scuola, ente locale, autorità giurisdizionali, sono obbligati.

L'art. 3 della Convenzione, già citato, definisce anche un criterio di prevalenza del medesimo superiore interesse ossia stabilisce a priori che, in caso di conflitto tra diritti del fanciullo e diritti di altri soggetti, o diritti tra loro contrapposti sia necessario considerare prevalente quello che meglio rappresenta questo superiore interesse. Dunque il complesso dei servizi educativi, che hanno per esplicita finalità l'azione di supporto all'evoluzione della personalità del minore e che a tal fine debbono educare i fanciulli loro affidati alla progressiva acquisizione delle necessarie competenze ed autonomie, devono considerare soccombente l'esercizio della vigilanza intesa culturalmente ed operativamente come esclusivo esercizio della custodia, rispetto ad un esercizio della vigilanza inteso come predisposizione di un contesto educativo capace di consentire l'esercizio delle progressive abilità.

La seconda prospettiva.

... La responsabilità in senso giuridico indica la condizione di colui che, con una o più azioni od omissioni, viola un obbligo giuridico di vigilanza su di un minore. Violazione che può comportare conseguenze penali, civili o amministrative.

Il timore di tali conseguenze può sì stimolare l'educatore ad un più attento e diligente impegno, ma può anche indurlo a non effettuare una scelta che sarebbe positiva per il bambino sottoposto alla sua vigilanza, solo perché anche potenziale fonte di rischi. Le caratteristiche della responsabilità giuridica dell'educatore devono essere oggi interpretate diversamente rispetto a quelle pensate in un'ottica custodialistica, che rispondeva ad una logica di contenimento piuttosto che di acquisizione di graduali processi di autonomia.

È ben chiaro che la *responsabilità* di carattere *penale* è sempre personale. Essa si può realizzare in presenza di dolo o di colpa grave, e non può in alcun modo essere delegata, ovvero sostituita. In tal senso ...le liberatorie che dichiarano che i genitori liberano da ogni responsabilità la scuola, non hanno alcun valore giuridico in sede di accertamento della presenza o meno di una responsabilità penale dell'insegnante.

Diverso è invece il tema della *responsabilità* in sede *civile*, che implica il fatto di risarcire un danno causato dal proprio comportamento o dalla propria omissione. La legge 312/80 chiarisce in giudizio, ai fini della azione di risarcimento intrapresa da terzi a causa di un danno subito o arrecato da un alunno nel tempo di vigilanza del singolo insegnante, a questo si sostituisca l'Amministrazione, escludendo quindi la possibilità di chiamarlo a rispondere per *culpa vigilando*, ma fermo restando il diritto di azioni di rivalsa dalla Amministrazione stessa nei casi in cui il singolo abbia agito con dolo o colpa grave. Ciò fa sì che emerga ancora più chiaramente, come l'azione del singolo insegnante debba essere valutata in un contesto complessivo che riguarda sia la sua attività personale, ma fermo restando il diritto di azioni di rivalsa della Amministrazione stessa nei casi in cui il singolo abbia agito con dolo o colpa grave. Ciò fa sì che emerga ancora più chiaramente, come l'azione del singolo insegnante debba essere valutata in un contesto complessivo che riguarda sia la sua attività personale, ma anche il complesso delle azioni educative che egli deve svolgere rappresentando la finalità stessa della amministrazione di cui partecipa. Assume quindi un particolare rilievo l'analisi di quelle condizioni che liberano il soggetto dalla responsabilità, e provano che con la sua azione ha messo in atto tutti gli elementi volti ad impedire il verificarsi di un fatto dannoso, determinando quella che tecnicamente si definisce prova liberatoria.

La prova liberatoria di responsabilità.

La prova liberatoria si definisce in due distinte prospettive: la prima sulla misura della vigilanza necessaria e la seconda sulla natura stessa di tale vigilanza.

Per acclarata giurisprudenza della Suprema Corte *"il dovere di vigilanza la cui violazione comporta la responsabilità dei Precettori (2048 c.c.) è da intendere in senso non assoluto ma relativo, in quanto il contenuto di detto obbligo è in rapporto inversamente proporzionale al grado di maturità degli alunni"*.

Più precisamente se il bambino è molto piccolo non vi è alcun dubbio che si applichi all'operatore la regola sulla responsabilità dei sorveglianti, (art. 2047) il che implica una costanza della presenza fisica dell'adulto.

Diversamente, se il minore abbia anche una limitata capacità di intendere e volere, la presunzione di responsabilità del precettore può essere superata con la dimostrazione di aver sorvegliato il minore con una diligenza diretta ad impedire il fatto, conformemente alla prevedibilità di quanto può accadere. In tal senso *"il maestro si libera dalla presunzione di responsabilità, in quanto provi essergli stato impossibile impedire il compimento dell'atto illecito causativo di danno per la sua repentinità e imprevedibilità, che non ha consentito un tempestivo ed efficace intervento"*. (Cass. 894/67)

"in tema di responsabilità civile degli insegnanti per danni cagionati da fatti illeciti di loro allievi, il dovere di vigilanza imposto ai docenti dall'art. 2048, secondo comma, cod. civ. non ha carattere assoluto, bensì relativo, occorrendo correlarne il contenuto e l'esercizio in modo inversamente proporzionale all'età ed al normale grado di maturazione degli alunni, di modo che, con l'avvicinamento di costoro all'età del pieno discernimento, l'espletamento di tale dovere non richiede la continua presenza degli insegnanti, purchè non manchino le più elementari misure organizzative dirette a mantenere la disciplina degli allievi." (sez. III, Sent. N. 6937 del 23.06.1993)

Pertanto criteri di graduale allenamento dell'obbligo di vigilanza, che lo rendono quindi relativo e non assoluto, sono non soltanto l'età, il grado di maturità, l'educazione impartita e la volontà manifestata dal bambino stesso, ma altresì le condizioni ambientali in considerazione delle quali alcuni eventi dannosi si presentano quanto mai prevedibili, legati alla particolare ubicazione della scuola, al traffico, alla lontananza dal centro abitato ecc. La sorveglianza deve essere necessariamente determinata dal contesto effettivo, scaturente dalle su esposte condizioni, e non predefinita nella sua rigida staticità.

La natura della responsabilità di vigilanza dunque, non si esplica nella pura custodia, mea è componente di una relazione giuridica tra genitori e scuola, che persegue le finalità di educare e istruire il proprio figlio all'interno della stessa.

In tal senso la responsabilità, eccetto nei casi di dolo e per colpa grave, è di tipo contrattuale. Essendo infatti fonte della stessa il contratto, che si materializza nell'iscrizione alla scuola da parte del genitore, ed avendo questo una valenza puramente educativa, sarà compito del giudice e di chi deve contestare il danno, valutare quanto il fatto sia determinato da una causa imputabile alla scuola ossia al contesto delle attività di insegnamento o all'insegnante. Ad essi, insegnante e scuola, spetta invece il compito di dimostrare la coerenza educativa ed organizzativa del loro operato. (da Cass. Sez. U. 9346 del 27.6.2003)

L'abbandono di minore.

... Per incorrere nel reato di abbandono di persone minori o incapaci (cfr l'art. 591 c.p.) è necessaria la presenza dell'elemento soggettivo della coscienza e volontà di abbandonare il minore stesso.

In forza di tale articolo, da una parte è punibile qualsiasi azione od omissione che contrasti con l'obbligo della custodia e da cui derivi un pericolo anche solo potenziale per la vita o l'incolumità del minore; dall'altra però per la configurabilità dell'elemento psicologico è comunque richiesta la consapevolezza di abbandonare il soggetto passivo, che non abbia la capacità di provvedere a se stesso, in una situazione di pericolo di cui si abbia l'esatta percezione.

Di conseguenza pare forzata l'interpretazione dell'Avvocatura dello Stato che presume esser presente nella liberatoria firmataria dai genitori alla scuola, la coscienza e volontà di abbandonare il proprio figlio in una situazione di pericolo in cui egli non abbia la capacità di provvedere a se stesso, essendo al contrario il loro unico intento quello di permettere la piena realizzazione della personalità del figlio attraverso la promozione di una maggiore autonomia d'azione all'interno di un contesto adeguato alla sua effettiva maturità.

Da ciò ne conseguono alcune finali considerazioni pratiche:

- a) La scuola non può a priori decidere di rifiutare la cosiddetta liberatoria da parte del genitore, in quanto un provvedimento di diniego necessita di adeguate motivazioni che non possono in alcun modo incidere sull'autonomo e sovrano esercizio della potestà genitoriale, in quanto compito di pura spettanza dell'autorità giurisdizionale. Possono essere invece sollevate motivazioni specifiche che attengono al caso concreto e che si devono manifestare in una funzione sussidiaria alla potestà genitoriale, proponendo per esempio di realizzare una valutazione approfondita delle capacità effettive del minore o richiedendo una dilazione al fine di rendere più sicura l'autonomia del bambino in questione. Se quindi la scuola intende negare al genitore il diritto di far uscire suo figlio da solo, deve offrire motivazioni che afferiscono allo specifico educativo della scuola, proponendo al genitore di realizzare un diverso dialogo ed una migliore valutazione del contesto.
- b) È altresì opportuno che la scuola riveda le proprie modulistiche relative alle cosiddette liberatorie, in modo da rendere più chiaro e coerente con quanto fin qui esposto, il senso della azione di delega operata dal genitore. Le formule usate "libera da ogni responsabilità" sono in effetti prive di un reale fondamento. Sarebbe più opportuno che i genitori compilassero un modulo nel quale esplicitamente essi: valutano il grado di maturazione del figlio, la collaborazione della scuola ed il percorso che il loro figlio deve compiere, verificato che egli è in grado di percorrerlo, assicurata la scuola di aver provveduto al suo necessario addestramento ed alla sua educazione comportamentale, lo autorizzano quindi a tornare a casa da solo, ovvero a partecipare ai progetti messi in atto dall'Ente Locale⁹. In tal senso non escludo che anche moduli per autorizzazione a gite scolastiche o attività peculiari extracurricolari, possano essere rivisti al fine di sottolineare non tanto la funzione di liberatoria, quanto quella di comune assunzione di responsabilità educativa e di collaborazione sussidiaria tra scuola e famiglia.

⁹ Si riporta una formula di liberatoria elaborata tenendo conto delle indicazioni del Tutore dei minori:

AUTORIZZAZIONE DEI GENITORI A PARTECIPARE ALLA INIZIATIVA

I sottoscritti.....genitori di.....

avendo valutato che il grado di maturazione del proprio figlio lo rende capace di compiere da solo il tragitto da scuola a casa; avendo provveduto ad un suo adeguato addestramento per affrontare il percorso con comportamenti appropriati; tenuto conto che questa esperienza contribuisce ad uno sviluppo maggiore dell'autonomia e del senso di responsabilità dei bambini e che concorrono a questa esperienza l'Ente locale e i cittadini del quartiere; autorizzano il figlio a tornare a casa da solo. In fede
Data.....

Avv. ROMINA PARODI

Brani tratti dall'intervento fatto durante il seminario di Roma - 26 maggio 2005

Vi anticipo subito che, a mio modesto avviso, molto si può fare allo stato attuale della legislazione per interpretare le norme in senso progressista attraverso i principi affermati nelle Convenzioni Internazionali e nella nostra Costituzione.

L'attuale concetto di infanzia e di adolescenza, come elaborato dalle scienze psicopedagogiche, è frutto di una lunga evoluzione storica, che ha consentito l'individuazione della specificità e delle differenze tra le diverse età evolutive. Come pure è frutto di una lenta e progressiva conquista di civiltà l'affermazione dei diritti dei bambini, sin dalla più tenera età, e l'elaborazione culturale della centralità dell'infanzia nello sviluppo dell'essere umano.

L'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" nasce come progetto partecipato in cui vengono coinvolti insegnanti, genitori, bambini e cittadini dei quartieri interessati. Le difficoltà di attuazione vengono preliminarmente discusse per attuare una serie di interventi a maggiore tutela e sicurezza dei bambini.

Ciò nonostante apprendiamo con stupore che alcuni dirigenti scolastici, con l'avallo dell'Avvocatura dello Stato di Bologna, avrebbero frapposto difficoltà di natura giuridica a lasciare gli alunni da scuola senza affidarli a un genitore o a un loro delegato, nonostante l'autorizzazione scritta in tal senso rilasciata dai genitori esercenti la potestà. Tale rigida interpretazione degli obblighi di vigilanza degli operatori scolastici, particolarmente estensiva, ha provocato parecchi disagi tra gli insegnanti e i dirigenti scolastici e il disorientamento di molti genitori e rischia di compromettere la realizzazione del progetto educativo stesso.

Cercheremo di confutare le argomentazioni addotte in campo sia penale che civile e di dimostrare come la *ratio* dell'eccezione sollevata trovi fondamento più che nel diritto, in argomentazioni di natura metagiuridica, per non dire culturale, sociale, storica o meglio antistorica se è vero, come è vero, che all'inizio degli anni 70 circa l'80% dei bambini andava a scuola a piedi e senza essere accompagnato dai genitori.

Osservazioni circa la configurabilità del reato di abbandono

Occorre, in primo luogo, sgombrare il campo dalla ipotizzata configurabilità del reato di cui all'articolo 591 del codice penale che punisce "*chiunque abbandona una persona minore degli anni quattordici, ovvero una persona incapace ... e della quale abbia la custodia o debba avere cura*" con la reclusione da 6 mesi a 5 anni.

Non sussiste il reato di abbandono di persone minori o incapaci perché manca l'elemento materiale. L'abbandono consiste, infatti, nel lasciare il soggetto in balia di se stesso o di terzi in modo che ne derivi pericolo di vita o l'incolumità dell'abbandonato. Nell'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" le uscite dei bambini non vengono improvvisate, viceversa c'è un lavoro di preparazione teso proprio ad azzerare il pericolo per l'incolumità degli alunni, in primo luogo con riferimento al traffico cittadino.

Teniamo a mente, infatti che, l'esperienza prevede un percorso definito, sempre uguale, per un tempo limitato e con la contemporanea partecipazione di molti bambini di diverse età. Prima di avviare il progetto si effettuano degli interventi per limitare l'invasione delle automobili e costruire una rete di accoglienza e di solidarietà sociale

coinvolgendo i diversi protagonisti della vita di quartiere. Ad esempio, si invitano gli anziani ad assumere un ruolo di vigilanza e assistenza essendo semplicemente presenti in strada in quelle fasce orarie per fare la spesa, passeggiare, leggere il giornale e contemporaneamente per dare un'occhiata attenta eppur discreta, pronti ad intervenire in caso di necessità. Inoltre, si chiede ai negozianti del quartiere, che stanno sulla strada possono essere d'aiuto, di offrire le proprie risorse (il bagno, il telefono, oltre che la necessaria attenzione) ai bambini che vanno a scuola da soli.

Si può, anzi, affermare che per le modalità sopra riportate si realizzi una vigilanza diffusa e rafforzata e, nei fatti, una maggiore sicurezza (che non vuol dire necessariamente prendere per mano).

Poiché nel reato di cui all'articolo 591 del codice penale l'evento consiste proprio nel pericolo di danno fisico o morale al quale il minore/incapace abbandonato a se stesso, va incontro, tale pericolo, secondo la dottrina maggioritaria va provato. È vero che parte della giurisprudenza ritiene sufficiente un pericolo solo potenziale e non effettivo, ma le sentenze vanno lette senza mai perdere di vista l'esame della fattispecie concreta. Leggendo i casi che hanno originato le sentenze ci accorgiamo che si tratta di fattispecie diverse ontologicamente da quella di cui ci occupiamo. Ad es. in dottrina è fortemente discusso se l'abbandono temporaneo possa integrare o meno gli estremi del reato previsto dall'art. 591 cod. penale. Autorevole dottrina (Pisapia) sostiene che l'abbandono sia tale solo se compiuto con l'intenzione di lasciare definitivamente e non soltanto momentaneamente l'abbandonato.

Sebbene la giurisprudenza appaia orientata a riconoscere l'esistenza del reato ogniqualvolta dall'abbandono temporaneo sia derivato un pericolo per la vita o l'incolumità, quando andiamo a leggere le fattispecie concrete comprendiamo meglio la condanna. Così Cass. 1983/7774 che ha affermato che l'abbandono è punibile anche se temporaneo, riguardava il caso di un minore ricoverato in istituto che, invece di frequentare la scuola elementare, si era recato a giocare con altri compagni nei pressi di una discarica ove aveva in riportato gravi lesioni. La differenza tra l'abbandono che comporta un disinteresse tale da lasciare che il bambino si rechi a giocare in una discarica e la partecipazione ad un progetto in cui si consente che il bambino, adeguatamente preparato a questa esperienza torni a casa a piedi insieme ai suoi compagni senza la presenza di adulti è talmente evidente che non merita commenti. Mi limito solo a rilevare che l'abbandono, anche temporaneo, presuppone che l'autore del reato non sappia, né voglia sapere dove andrà il soggetto abbandonato, cosa farà e con chi starà nel periodo dell'abbandono. Invece, nelle esperienze di autonomia, i genitori e gli insegnanti sono a conoscenza del percorso, condividono insieme ai bambini l'esperienza per averla preparata, manifestano nel modo più autentico il loro interesse per la corretta crescita dei loro figli o alunni. Abbandonare presuppone una totale indifferenza rispetto alle sorti dell'abbandonato, rendere più autonomi e indipendenti i bambini presuppone un percorso di crescita insieme agli adulti i quali dopo aver garantito tutte le condizioni di sicurezza (il che impedisce la situazione di pericolo) si limitano a fare un passo indietro, a non essere una presenza ingombrante, a stare dietro le quinte, pronti ad intervenire in caso di bisogno.

Effettivamente, mi torna in mente una provocazione che Tonucci lancia in una nota del suo libro "Se i bambini dicono: adesso basta!": si abbandonano i propri figli consentendo loro di partecipare a progetti educativi che valorizzano le capacità di autonomia responsabilizzandoli e facendoli crescere, oppure lasciandoli soli in casa (dove sono frequenti gli incidenti domestici) o parcheggiandoli davanti al televisore provocando in loro non solo il pericolo di danno, ma i danni sicuri evidenziati da tanta letteratura scientifica?

Inoltre è interessante provare ad analizzare il concetto di abbandono anche dal punto di vista del soggetto passivo di reato, ossia proprio dal punto di vista del minore "abbandonato". Non credo che un bambino inserito in un'attività progettuale assieme ai compagni di classe alla quale hanno contribuito i propri insegnanti e genitori, si possa sentire "solo", in balia di se stesso, vittima di un reato. La presenza affettiva delle persone che hanno cura di lui è anzi sicuramente più evidente a livello psicologico nel tornare a casa da soli, realizzazione di cui saranno orgogliosi, piuttosto che nel rimanere davvero soli davanti al televisore o alla play station. La verifica è nel rapporto: i bambini non mancheranno di raccontare con entusiasmo le esperienze vissute durante il percorso, che saranno momenti di crescita condivisa con i compagni e con le figure adulte significative.

Tuttavia, quand'anche questi argomenti, che a me paiono molto forti, non fossero ritenuti sufficienti, la condotta degli insegnanti o dei direttori scolastici che lasciano uscire i bambini da scuola senza consegnarli a un adulto o dei genitori che lasciano uscire i bambini da casa soli per recarsi a scuola con i compagni, non potrebbero mai integrare gli estremi del reato di abbandono, soprattutto per mancanza dell'elemento soggettivo. L'elemento psichico consiste, infatti, nella coscienza e volontà di abbandonare la persona minore o incapace.

Concludendo, il progetto "a scuola ci andiamo da soli" non solo non espone i bambini ad alcun pericolo, ma soprattutto, non nasce con l'intenzione di abbandonare o lasciare gli alunni in balia di se stessi, bensì è un'iniziativa partecipata, che vede coinvolti insegnanti, genitori, alunni, cittadini di quartiere, commercianti, automobilisti, anziani, vigili urbani per garantire un processo di crescita e di conquista graduale di spazi di autonomia da parte dei più piccoli, con una progettualità che mira proprio ad azzerare i rischi di qualunque genere.

Consentire e partecipare ad iniziative come "andiamo a scuola da soli" o, più in generale, tutte quelle connesse alla "città dei bambini" vuol dire in realtà adempiere nel senso più pieno del termine sia ai doveri connessi alla potestà genitoriale, sia all'attività educativa scolastica. L'iniziativa si pone, infatti, come parte integrante del piano di offerta formativa dell'istituto scolastico, costituendo un serio e valido programma di educazione ambientale e stradale.

Lasciare che i bambini tornino a casa in autonomia, lungi dal costituire una violazione degli obblighi di vigilanza, vuol essere invece una scelta, consapevole e ponderata, da inquadrarsi nell'obbligo educativo svolto dai genitori in collaborazione con la scuola.

Influenza delle Convenzioni Internazionali.

Sgombrato il campo da ogni coinvolgimento della sfera penale, si tratta ora di vedere se il comportamento ostativo, manifestato da questi esponenti delle istituzioni non sia addirittura in contrasto con le numerose convenzioni internazionali che regolano la materia, con la nostra Carta Costituzionale e con le stesse leggi dello Stato italiano.

La Comunità internazionale è stata la più sensibile ad evidenziare che il soggetto in formazione è portatore di diritti che gli ordinamenti interni devono non solo riconoscere, ma anche garantire e promuovere.

La prima dichiarazione internazionale in cui si ravvisa l'affermazione dei diritti di libertà dei minori, anche da costrizioni e interferenze degli adulti è la Convenzione ONU sui diritti del fanciullo adottata a New York il 20 novembre 1989 e ratificata e resa esecutiva in Italia con L. 27/5/91 n. 176. L'art. 3 della Convenzione sancisce: "*In tutte le azioni riguardanti i bambini, se avviate da istituzioni di assistenza sociale, private e pubbliche, tribunali, autorità amministrative, corpi legislativi, i maggiori*

interessi del bambino devono costituire oggetto di primaria importanza." Il superiore interesse del minore deve quindi essere una considerazione preminente, in base ad esso è legittimo anche ritenere che nel caso in cui l'esercizio della potestà genitoriale o l'esercizio della vigilanza da parte della scuola, sia in contrasto con l'interesse del minore, quest'ultimo debba prevalere.

Va citata anche la Costituzione Europea, il trattato è stato firmato a Roma il 29/10/2004 e ratificato in Italia con L. 7/04/2005 n.57. Nella parte seconda ritroviamo, nell'art. 84 "diritti del minore", l'affermazione dell'interesse superiore del minore che deve essere considerato preminente in tutti gli atti relativi ai minori.

Per tutte le proclamazioni Internazionali indicate, l'interesse del minore è dunque stato recepito nel nostro sistema giuridico attraverso leggi di ratifica, come principio generale dell'ordinamento e, dunque, come criterio interpretativo di tutte le norme interne. Pertanto, se l'obbligo di vigilanza delle autorità scolastiche, interpretato rigorosamente appare in contrasto con l'esclusivo benessere del minore e con il suo diritto a ricevere una educazione che faciliti un sereno sviluppo della personalità, deve prevalere il progetto educativo che realizza il suo superiore interesse.

L'interesse del minore nella Costituzione e nella legislazione ordinaria italiana

L'interesse del minore è principio cardine del nostro ordinamento anche per specifiche indicazioni costituzionali (art. 2 e 31) e del legislatore ordinario. In particolare, l'art. 31 comma 2 della Costituzione afferma che la Repubblica *"protegge la maternità, l'infanzia e la gioventù, favorendo gli istituti necessari a tale scopo"*.

Nel codice civile la norma di riferimento è l'art. 147 che impone ai coniugi *"l'obbligo di mantenere, istruire ed educare la prole tenendo conto delle capacità, dell'inclinazione naturale e delle aspirazioni dei figli"*. Norma che va correlata con l'art. 30 della Costituzione: *"E' dovere e diritto dei genitori mantenere, istruire ed educare i figli, anche se nati fuori del matrimonio"* e che deve essere interpretata alla luce anche delle Convenzioni internazionali esaminate.

La disposizione dell'art. 30 comma 1 della Costituzione sottolinea come i genitori abbiano prima un *dovere* e poi un *diritto* all'educazione dei figli, riconoscendo ai figli un diritto (e non una semplice aspettativa) allo svolgimento della funzione educativa e sancendo che i diritti dei genitori non sono diritti *sul* figlio, ma *per* il figlio, funzionali allo sviluppo della sua personalità. La potestà attribuita ai genitori sui figli non è quindi un diritto soggettivo ma un potere-dovere, un *munus*, un *officium*, ossia una funzione e perciò un potere non discrezionale, ma strumentale alla fine, che consiste nell'adeguato svolgimento del processo educativo del figlio minore.

La giurisprudenza ha chiarito che l'art. 30 Cost. esprime un precetto inequivocabile: *"educare in termini precettistici ed abilitanti ma educare per fare l'uomo capace di opzioni libere e coscienti"*. La funzione educativa non può essere un addestramento ma un *"porsi accanto"* per aiutare il bambino a sviluppare completamente le proprie capacità. Man mano che il figlio cresce il genitore deve sapersi ritrarre in modo che il bambino abbia la possibilità di sperimentare, pur nella sicurezza della presenza affettiva dei genitori, la propria autonomia senza avere dinanzi la figura, che altrimenti rischia di divenire paralizzante, dei genitori.

Il Ministero della Solidarietà sociale, interpretando la L. 285/1997 afferma che *"I bambini non possono essere ostaggio di nessuno: non della famiglia, non della scuola o di chicchessia. I bambini vanno aiutati ad esprimersi, a occupare spazi e tempi della città e nella città perché questo significa essere cittadini"* i genitori e i precettori sono liberati dalla responsabilità soltanto se provano di non aver potuto impedire il fatto.

Secondo la Corte di Cassazione (C. Cass.) la prova liberatoria *"si concreta per i genitori nella dimostrazione di avere impartito al minore un'educazione conforme alle*

sue condizioni familiari e sociali, e di aver esercitato una vigilanza adeguata all'età, al carattere e all'indole del medesimo ... la vigilanza deve essere intesa in senso non assoluto ma relativo, cosicché non occorre dimostrare la ininterrotta presenza fisica del genitore accanto al figlio minore, qualora, avuto riguardo all'età in rapporto al grado di educazione impartita ed al livello di maturità raggiunto, nonché alle caratteristiche dell'ambiente in cui viene lasciato libero di muoversi, risultino correttamente impostati i rapporti del minore stesso con la vita extrafamiliare, facendo ragionevolmente presumere che non possono costituire fonte di pericolo per sé e per terzi".

In maniera conforme Cass. Sez. III 3088/1997 e 4481/2001 *"la prova liberatoria richiesta ai genitori dall'art. 2048 c.c. di non aver potuto impedire il fatto illecito commesso dal figlio minore, capace di intendere e di volere, si concreta, normalmente, nella dimostrazione, oltre di aver impartito al minore un'educazione consona alle proprie condizioni sociali e familiari, anche di aver esercitato sul medesimo una vigilanza adeguata all'età. A tal fine non occorre che il genitore provi la sua costante ed ininterrotta presenza fisica accanto al figlio quando, per l'educazione impartita e per l'ambiente in cui egli viene lasciato libero di muoversi, risultino correttamente impostati i rapporti del minore con l'ambiente extrafamiliare, facendo ragionevolmente presumere che tali rapporti non possono mai costituire fonte di pericoli per sé e per terzi."*

Ebbene, a mio modesto avviso, l'esercente della potestà genitoriale come può delegare un altro adulto ad accompagnare o ad andare a prendere a scuola il figlio, così può autorizzare il proprio figlio minore, ritenuto per l'educazione impartita, per il livello di maturità e responsabilità raggiunto ma anche per la partecipazione ad un progetto condiviso, perfettamente in grado di rientrare a casa da solo (*rectius* con i compagni) all'uscita da scuola.

Livelli crescenti di capacità di agire del minore:

Occorre dunque, a nostro avviso, ripensare l'intero sistema giuridico fondandolo sulla valorizzazione dell'età evolutiva. Noi riteniamo che, vista anche la disamina delle numerosissime eccezioni che nel tempo il legislatore è stato costretto ad apportare, il brusco passaggio dalla incapacità di agire alla capacità con il compimento del diciottesimo anno sia concetto ormai del tutto superato. Si tratta di un impianto che non conosce sfumature e zone grigie che non corrisponde affatto allo sviluppo del bambino il quale viene paternalisticamente considerato incapace di tutto e poi catapultato improvvisamente a diciotto anni nel mondo degli adulti con l'assunzione di diritti e di conseguenti responsabilità alle quali, proprio in virtù del limbo in cui è stato tenuto, che non gli ha permesso di compiere scelte di importanza via via crescente, arriva inesorabilmente impreparato. È giunto il momento di concentrarsi sulle esigenze del minore che devono necessariamente prevalere su quelle delle istituzioni e di porsi l'interrogativo di individuare i modi, i mezzi e le risorse per attuare un intervento tempestivo ed efficace. Per far questo è necessario sconfiggere il pregiudizio di una legislazione e di una società per soli adulti.

APPENDICE

Gli Strumenti

I QUESTIONARI

LE SCHEDE SCOLASTICHE

LA SCHEDA DI DOCUMENTAZIONE DELL'ESPERIENZA

IL PROGETTO DELLA GARBATELLA DI ROMA

I questionari: istruzioni per l'uso

Il campione. Se l'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" non è in corso, occorre scegliere almeno una scuola elementare, in cui avviarla: la scuola (o le scuole) scelta costituisce il campione per la somministrazione dei questionari.

I Questionari. I questionari prodotti dal Laboratorio internazionale sono gli strumenti indispensabili per studiare le condizioni di autonomia dei bambini. Il primo si chiama "Questionario di prova" e serve per far capire ai bambini come si danno le risposte ai diversi tipi di domande. Gli altri questionari hanno due formati, uno per i bambini e uno per i genitori per raccogliere informazioni più complete sull'autonomia di spostamento dei loro figli. Sia la forma per bambini che quella per genitori hanno due versioni, una ("Questionario di inizio esperienza") da utilizzare prima dell'iniziativa e una ("Questionario di fine anno") da utilizzare alla fine per studiare l'incremento dell'autonomia dei bambini lungo il percorso casa-scuola. Si preparano copie di ogni questionario pari al numero dei bambini iscritti alla scuola (o alle scuole del campione), cioè per ciascun bambino un Questionario di prova, un Questionario/bambini di inizio esperienza e un Questionario/bambini di fine anno, che compilerà in classe e un Questionario/genitori di inizio esperienza e un Questionario/genitori di fine anno, da portare a casa per i genitori.

Il Codice. La persona incaricata di somministrare i questionari deve scrivere su ogni questionario la data di somministrazione e il codice. Il codice è composto dalla sigla della città, dalla eventuale sigla della scuola (nel caso che ci siano più scuole nella stessa città) e da un numero progressivo di tre cifre, che parte da 001 (o quattro cifre se si presume che il numero possa superare i 1000) e termina col numero complessivo di tutti i bambini. Per esempio, se a Roma partecipano tre scuole per un totale di 535 bambini, il primo avrà come codice RM/01/001 e l'ultimo RM/03/535. Per maggiore ordine si può iniziare la numerazione dalle classi prime e terminarla con le quinte, una classe dopo l'altra. *Lo stesso codice* viene riportato sul questionario del bambino e su quello dei suoi genitori. Inoltre, poiché i questionari sono anonimi, è necessario codificare i due questionari relativi a ciascun bambino *prima di distribuirli in classe*.

La somministrazione dei Questionari bambini. È preferibile che la somministrazione dei questionari sia effettuata da persone inviate dalla Amministrazione comunale o dal Laboratorio piuttosto che dagli insegnanti, deve avvenire classe per classe e procedere nel modo che segue:

prima di iniziare la somministrazione si dice ai bambini che stiamo facendo uno studio su quello che fanno da soli, sia a casa che per andare a scuola, sottolineando che non si tratta di un compito scolastico e perciò non ci sarà alcuna valutazione;

si propone per primo il questionario di prova che ha come obiettivo quello di far capire ai bambini come si danno le risposte ai diversi tipi di domande;

per la prima e per la seconda elementare è opportuno leggere ad alta voce domanda per domanda guidando così il ritmo delle risposte e aiutare i singoli bambini a dare le risposte;

- per le altre classi i bambini lavorano autonomamente, rimanendo gli operatori a disposizione per i chiarimenti necessari;
- ai bambini si dice di rispondere alle domande nell'ordine in cui sono presentate.

A) *Dati del bambino*¹⁰ (scuola, classe, età, sesso).

B) *Cosa fai da solo?*

Chiedere di rispondere a tutte le nove domande ricordando che devono sempre mettere *una sola crocetta per ogni domanda*, senza saltarne nessuna e senza metterne più di una. Se girando fra i banchi si nota che qualcuno ha messo più di una crocetta per una sola domanda si chiede al bambino di scegliere, eventualmente aiutandolo e cancellando con la penna la risposta sbagliata.

C) *Come vai a scuola e come torni a casa ?*

Domanda 1. Devono rispondere 1 o 2 a seconda che la scuola è lontana o vicina

Domanda 2. Devono dare una sola risposta. Se vanno a scuola in modi diversi devono indicare quello più frequente. Ci deve essere una sola crocetta scegliendo una delle 8 risposte possibili. Con i bambini più piccoli si può procedere insieme leggendo collettivamente la domanda e tutte le risposte. Verificare che la risposta sia stata data da tutti e in modo corretto.

Domanda 3. Devono rispondere SÌ o NO a seconda che il modo indicato nella domanda 2 si mantenga quando piove o meno.

Domanda 4. Devono dare una sola risposta. Se tornano da scuola in modi diversi devono indicare quello più frequente. Ci deve essere una sola crocetta scegliendo una delle 8 risposte possibili. Con i bambini più piccoli si può procedere insieme leggendo collettivamente la domanda e tutte le risposte. Verificare che la risposta sia stata data da tutti e in modo corretto.

Domanda 5. Devono rispondere SÌ o NO a seconda che il modo indicato nella domanda 4 si mantenga quando piove o meno.

Domanda 6. Devono dare una sola risposta.

Domanda 7. Devono dare una sola risposta.

Domanda 7.1. Chi alla domanda 7 ha risposto NO, non deve rispondere alla domanda 7.1, chi ha risposto SÌ deve invece rispondere alla domanda 7.1, *scegliendo una sola risposta.*

Domanda 8. Devono dare una sola risposta. Chi alla domanda 8 ha risposto SÌ, deve rispondere SOLTANTO alla domanda 8.1 scegliendo una sola risposta. Chi alla domanda 8 ha risposto NO deve invece rispondere SOLTANTO alla domanda 8.2, scegliendo una sola risposta.

D) *I pericoli della città*

Chiedere di rispondere alle quattro domande ricordando che devono sempre mettere *una sola crocetta per ogni domanda*, senza saltarne nessuna e senza metterne più di una.

La sigla dei questionari. Ogni questionario riporta in fondo alla pagina una sigla: ISTC – CNR, Roma 2005 che sta ad indicare l’Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del Consiglio Nazionale delle Ricerche di Roma, l’ente che ha costituito il Laboratorio internazionale, un gruppo di ricerca per il supporto e il coordinamento delle città che aderiscono al progetto “La città dei bambini”. “Scuola soli” si riferisce all’esperienza “A scuola ci andiamo da soli” e Q/Prova, Q/Bambini 1 e 2, Q/Genitori 1 e 2 si riferiscono ai vari tipi di questionario che vengono somministrati.

¹⁰ Per rendere più agevole la lettura del questionario per i bambini, è stata volutamente omessa la distinzione di genere (maschile/femminile). Pertanto la parola 'bambino' include sia i maschi che le femmine.

La somministrazione dei Questionari genitori. Ad ogni bambino vengono consegnati i Questionari per i genitori (prima quello di inizio esperienza, poi quello di fine anno) chiedendo che li portino a casa e li facciano compilare ai genitori per riportarli il giorno dopo a scuola dove verranno ritirati per essere elaborati.

Raccolta dei questionari. Una volta completata la raccolta, i questionari devono essere ordinati per scuola, per classe, per tipo di questionario (bambini e genitori). Devono essere accompagnati da una breve descrizione del campione: nomi delle scuole, se sono di periferia o di centro, se hanno in corso l'esperienza "A scuola ci andiamo da soli" e da quando, se partecipano ad altre iniziative del progetto "La città dei bambini" e quali.

Elaborazione dei dati. Come già detto nella parte metodologica, i dati potranno essere analizzati utilizzando programmi come Excel, che permettono semplici elaborazioni statistiche come il calcolo delle frequenze, delle medie e delle percentuali rispetto a variabili come età, sesso, modalità casa-scuola. Per elaborazioni più sofisticate come il calcolo della varianza o il calcolo della correlazione si può utilizzare il programma SPSS. Per una elaborazione assolutamente semplice dei dati e per confrontare i dati iniziali con quelli di fine anno e dei successivi anni si può utilizzare il programma FLEXGRID 2.0 che è stato appositamente costruito per la elaborazione di questi questionari.¹¹

¹¹ Per l'acquisto del programma contattare Alberto Dreossi – cell. 348-5920687 / tel. 0432-809007 e mail: drahl@galactica.it

L'autonomia dei bambini

Questionario di prova

1) Scuola:

2) Classe:

3) Et :

4) Sesso:

1. Maschio
 2. Femmina

RISPONDI A QUESTE DOMANDE

(per ogni domanda scegli una sola risposta)

1. Quante volte porti a scuola la merenda?

- MAI
 POCHE VOLTE
 MOLTE VOLTE
 SEMPRE

2. Quante volte a casa apparecchi la tavola da solo?

- MAI
 POCHE VOLTE
 MOLTE VOLTE
 SEMPRE

3. Ti piace giocare?

SI NO

4. Con chi ti piace giocare di pi ? (scegli una sola risposta)

- a. Giocare con gli altri bambini
b. Giocare da solo con la Play Station
c. Giocare con i miei genitori

L'autonomia dei bambini

Questionario/bambini inizio esperienza

A) Dati del bambino

1) Scuola:
2) Classe:
3) Età:
4) Sesso: <input type="checkbox"/> 1. Maschio <input type="checkbox"/> 2. Femmina

Data: ___/___/___

Codice: _____/___

B) COSA FAI DA SOLO?

(per ogni domanda scegli una sola risposta)

1) Quante volte vai a scuola senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
2) Quante volte vai a trovare amici, a fare sport, catechismo, ecc. senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
3) Quante volte usi i mezzi pubblici senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
4) Quante volte vai in bicicletta nel quartiere senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
5) Quante volte vai a comprare al negozio senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
6) Quante volte vai a giocare nelle vie, negli spazi aperti della città, nei parchi, ecc. senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
7) Quante volte esci quando è buio senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
8) Quando fai queste cose accompagnato da adulti è perché:	<input type="checkbox"/> 1. I MIEI GENITORI NON SE LA SENTONO DI LASCIARMI ANDARE DA SOLO <input type="checkbox"/> 2. IO NON VOGLIO ANDARE DA SOLO
9) Hai le chiavi di casa?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE

C) COME VAI A SCUOLA E COME TORNI A CASA?

(per ogni domanda scegli una sola risposta)

1) Secondo te la scuola è lontana o vicina a casa tua?	<input type="checkbox"/> 1. Lontana <input type="checkbox"/> 2. Vicina
7) In questo periodo, come VAI a scuola?	<input type="checkbox"/> 1. A piedi da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 2. A piedi accompagnato da un adulto <input type="checkbox"/> 3. In bicicletta da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 4. In bicicletta con un adulto <input type="checkbox"/> 5. In autobus da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 6. In autobus con un adulto <input type="checkbox"/> 7. In scuolabus <input type="checkbox"/> 8. In automobile o in moto
3) Vai a scuola così anche quando piove?	<input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO
4) In questo periodo, come TORNI a casa?	<input type="checkbox"/> 1. A piedi da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 2. A piedi accompagnato da un adulto <input type="checkbox"/> 3. In bicicletta da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 4. In bicicletta con un adulto <input type="checkbox"/> 5. In autobus da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 6. In autobus con un adulto <input type="checkbox"/> 7. In scuolabus <input type="checkbox"/> 8. In automobile o in moto
5) Torni a casa così anche quando piove?	<input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO
6) Quando vai a scuola accompagnato da adulti è perché:	<input type="checkbox"/> 1. I miei genitori non se la sentono di lasciarmi andare da solo <input type="checkbox"/> 2. Io non voglio andare da solo
7) E' difficile andare a scuola da solo ?	<input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO
7.1) Se hai risposto SÌ, perché è difficile?	<input type="checkbox"/> 1. Perché la scuola è lontana <input type="checkbox"/> 2. Perché la nostra zona è servita male da mezzi pubblici <input type="checkbox"/> 3. A causa del possibile cattivo tempo <input type="checkbox"/> 4. Per i pericoli del traffico <input type="checkbox"/> 5. Perché potrei perdermi <input type="checkbox"/> 6. Perché potrei farmi male <input type="checkbox"/> 7. Perché potrei incontrare sconosciuti malintenzionati <input type="checkbox"/> 8. Per il peso dello zaino o della cartella

8) Se non ci vai ancora, ti piacerebbe andare a scuola da solo?	<input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO
8.1) Mi piacerebbe perché:	<input type="checkbox"/> 1. I miei genitori sarebbero più liberi <input type="checkbox"/> 2. Io divento più autonomo <input type="checkbox"/> 3. Posso conoscere meglio il mio quartiere <input type="checkbox"/> 4. Posso passare più tempo con i miei amici
8.2) Non mi piacerebbe perché:	<input type="checkbox"/> 1. Preferisco passare questo tempo con i miei genitori <input type="checkbox"/> 2. Sono troppo piccolo <input type="checkbox"/> 3. Perderei tempo <input type="checkbox"/> 4. Posso fare cattivi incontri

D) I PERICOLI DELLA CITTÀ

(per ogni domanda scegli una sola risposta)

Secondo te, quanto è pericoloso frequentare questi posti della città senza essere accompagnato da adulti?	
1) Le strade, i marciapiedi e gli attraversamenti	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
2) I parchi pubblici e i parchi gioco	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
3) Gli autobus e i mezzi pubblici	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
4) I negozi e i supermercati	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO

L'autonomia dei bambini

Questionario/genitori inizio esperienza

A) DATI DELLA FAMIGLIA

1) Chi compila il questionario è:

1. la madre del bambino/a
 2. il padre del bambino/a
 3. altro (specificare):

Chi compila il questionario risponda sia al punto 2 che al punto 3

2) Dati della madre (o di chi ne fa le veci)

1. Et : _____

2. Nazionalit :

3. Titolo di studio:

1. nessuno
 2. licenza elementare
 3. licenza media
 4. diploma di scuola superiore/profes.
 5. diploma di laurea/titolo post-dipl.

4. Professione:

1. imprenditrice, libera professionista
 2. dirigente, medico, docente
universitaria
 3. artigiana, commerciante, coltivatrice
diretta
 4. insegnante, impiegata
 5. operaia, commessa, bracciante
 6. casalinga
 7. disoccupata
 8. pensionata
 9. altro (specificare):

3) Dati del padre (o di chi ne fa le veci)

1. Et : _____

2. Nazionalit :

3. Titolo di studio:

1. nessuno
 2. licenza elementare
 3. licenza media
 4. diploma di scuola superiore/profes.
 5. diploma di laurea/titolo post-dipl.

4. Professione:

1. imprenditore, libero professionista
 2. dirigente, medico, docente
universitario
 3. artigiano, commerciante, coltivatore
diretto
 4. insegnante, impiegato
 5. operaio, commesso, bracciante
 6. casalingo
 7. disoccupato
 8. pensionato
 9. altro (specificare):

Data: ___/___/___

Codice: _____/___

B) COSA FA SUO/A FIGLIO/A DA SOLO/A?

(per ogni domanda scelga una sola risposta)

2) Quante volte va a scuola senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
2) Quante volte va a trovare amici, a fare sport, catechismo, ecc. senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
3) Quante volte usa i mezzi pubblici senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
4) Quante volte va in bicicletta nel quartiere senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
5) Quante volte va a comprare al negozio senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
6) Quante volte va a giocare nelle vie, negli spazi aperti della città, nei parchi, ecc. senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
7) Quante volte esce quando è buio senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
8) Quando fa queste cose accompagnato/a da adulti è perché:	<input type="checkbox"/> 1. noi non ce la sentiamo di lasciarlo/a andare da solo/a <input type="checkbox"/> 2. nostro/a figlio/a non vuole andare da solo/a
9) Ha le chiavi di casa?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE

C) COME VA A SCUOLA E COME TORNA A CASA SUO/A FIGLIO/A ?

(per ogni domanda scelga una sola risposta)

<p>1) Qual è la distanza tra casa vostra e la scuola?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Meno di 500 metri <input type="checkbox"/> 2. Da 500 a 1000 metri <input type="checkbox"/> 3. Più di 1000 metri</p>
<p>2) Secondo lei, quindi, la scuola è lontana o vicina per suo/a figlio/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Lontana <input type="checkbox"/> 2. Vicina</p>
<p>3) In questo periodo, come VA a scuola suo/a figlio/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. A piedi da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 2. A piedi accompagnato da un adulto <input type="checkbox"/> 3. In bicicletta da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 4. In bicicletta con un adulto <input type="checkbox"/> 5. In autobus da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 6. In autobus con un adulto <input type="checkbox"/> 7. In scuolabus <input type="checkbox"/> 8. In automobile o in moto</p>
<p>4) Va a scuola così anche quando piove?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO</p>
<p>5) In questo periodo, come TORNA a casa suo/a figlio/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. A piedi da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 2. A piedi accompagnato da un adulto <input type="checkbox"/> 3. In bicicletta da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 4. In bicicletta con un adulto <input type="checkbox"/> 5. In autobus da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 6. In autobus con un adulto <input type="checkbox"/> 7. In scuolabus <input type="checkbox"/> 8. In automobile o in moto</p>
<p>6) Torna a casa così anche quando piove?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO</p>
<p>7) Quando va a scuola accompagnato da adulti è perché:</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. noi non ce la sentiamo di lasciarlo/a andare da solo/a <input type="checkbox"/> 2. nostro/a figlio/a non vuole andare da solo/a</p>
<p>8) E' difficile far andare suo/a figlio/a a scuola da solo/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO</p>
<p>8.1) Se ha risposto SÌ, perché è difficile?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Perché la scuola è lontana <input type="checkbox"/> 2. Perché la nostra zona è servita male da mezzi pubblici <input type="checkbox"/> 3. A causa del possibile cattivo tempo <input type="checkbox"/> 4. Per i pericoli del traffico <input type="checkbox"/> 5. Perché potrebbe perdersi <input type="checkbox"/> 6. Perché potrebbe farsi male <input type="checkbox"/> 7. Perché potrebbe incontrare sconosciuti malintenzionati <input type="checkbox"/> 8. Per il peso dello zaino o della cartella</p>

<p>9) Se non ci va ancora, le piacerebbe che suo/a figlio/a potesse andare a scuola da solo/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO</p>
<p>9.1) Mi piacerebbe perché:</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. noi genitori saremmo più liberi <input type="checkbox"/> 2. il bambino diventa più autonomo <input type="checkbox"/> 3. il bambino può conoscere meglio il quartiere in cui vive <input type="checkbox"/> 4. il bambino può passare più tempo con gli amici</p>
<p>9.2) Non mi piacerebbe perché:</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. preferisco passare questo tempo con lui/lei <input type="checkbox"/> 2. mio/a figlio/a è troppo piccolo/a <input type="checkbox"/> 3. mio/a figlio/a perderebbe tempo <input type="checkbox"/> 4. può fare cattivi incontri</p>

D) I PERICOLI DELLA CITTÀ

(per ogni domanda scelga una sola risposta)

Secondo lei, quanto è pericoloso per suo/a figlio/a frequentare questi posti della città senza essere accompagnato da adulti?	
1) Le strade, i marciapiedi e gli attraversamenti	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
2) I parchi pubblici e i parchi gioco	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
3) Gli autobus e i mezzi pubblici	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
4) I negozi e i supermercati	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO

E) RAPPORTO GENITORI – FIGLI

(sceglie una sola risposta)

Quale le sembra l'atteggiamento di suo/a figlio/a nei vostri confronti?

- 1. Dipendenza
- 2. Autonomia
- 3. Chiusura - silenzio
- 4. Aggressività - sfida

L'autonomia dei bambini

Questionario/bambini di fine anno

B) DATI DEL BAMBINO

1) Scuola:
2) Classe:
3) Età:
4) Sesso: <input type="checkbox"/> 1. Maschio <input type="checkbox"/> 2. Femmina

Data: ___/___/___

Codice: _____/___

B) COSA FAI DA SOLO?

(per ogni domanda scegli una sola risposta)

3) Quante volte vai a scuola senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
2) Quante volte vai a trovare amici, a fare sport, catechismo, ecc. senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
3) Quante volte usi i mezzi pubblici senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
4) Quante volte vai in bicicletta nel quartiere senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
5) Quante volte vai a comprare al negozio senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
6) Quante volte vai a giocare nelle vie, negli spazi aperti della città, nei parchi, ecc. senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
7) Quante volte esci quando è buio senza essere accompagnato da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
8) Quando fai queste cose accompagnato da adulti è perché:	<input type="checkbox"/> 1. I MIEI GENITORI NON SE LA SENTONO DI LASCIARMI ANDARE DA SOLO <input type="checkbox"/> 2. IO NON VOGLIO ANDARE DA SOLO
9) Hai le chiavi di casa?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE

C) COME VAI A SCUOLA E COME TORNI A CASA?

(per ogni domanda scegli una sola risposta)

2) Secondo te la scuola è lontana o vicina a casa tua?	<input type="checkbox"/> 1. Lontana <input type="checkbox"/> 2. Vicina
8) In questo periodo, come VAI a scuola?	<input type="checkbox"/> 1. A piedi da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 2. A piedi accompagnato da un adulto <input type="checkbox"/> 3. In bicicletta da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 4. In bicicletta con un adulto <input type="checkbox"/> 5. In autobus da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 6. In autobus con un adulto <input type="checkbox"/> 7. In scuolabus <input type="checkbox"/> 8. In automobile o in moto
3) Vai a scuola così anche quando piove?	<input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO
4) In questo periodo, come TORNI a casa?	<input type="checkbox"/> 1. A piedi da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 2. A piedi accompagnato da un adulto <input type="checkbox"/> 3. In bicicletta da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 4. In bicicletta con un adulto <input type="checkbox"/> 5. In autobus da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 6. In autobus con un adulto <input type="checkbox"/> 7. In scuolabus <input type="checkbox"/> 8. In automobile o in moto
5) Torni a casa così anche quando piove?	<input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO
6) Quando vai a scuola accompagnato da adulti è perché:	<input type="checkbox"/> 1. I miei genitori non se la sentono di lasciarmi andare da solo <input type="checkbox"/> 2. Io non voglio andare da solo
7) E' difficile andare a scuola da solo ?	<input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO
7.1) Se hai risposto SÌ, perché è difficile?	<input type="checkbox"/> 1. Perché la scuola è lontana <input type="checkbox"/> 2. Perché la nostra zona è servita male da mezzi pubblici <input type="checkbox"/> 3. A causa del possibile cattivo tempo <input type="checkbox"/> 4. Per i pericoli del traffico <input type="checkbox"/> 5. Perché potrei perdermi <input type="checkbox"/> 6. Perché potrei farmi male <input type="checkbox"/> 7. Perché potrei incontrare sconosciuti malintenzionati <input type="checkbox"/> 8. Per il peso dello zaino o della cartella

<p>8) Se non ci vai ancora, ti piacerebbe andare a scuola da solo?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO</p>
<p>8.1) Mi piacerebbe perché:</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. I miei genitori sarebbero più liberi <input type="checkbox"/> 2. Io divento più autonomo <input type="checkbox"/> 3. Posso conoscere meglio il mio quartiere <input type="checkbox"/> 4. Posso passare più tempo con i miei amici</p>
<p>8.2) Non mi piacerebbe perché:</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Preferisco passare questo tempo con i miei genitori <input type="checkbox"/> 2. Sono troppo piccolo <input type="checkbox"/> 3. Perderei tempo <input type="checkbox"/> 4. Posso fare cattivi incontri</p>

D) I PERICOLI DELLA CITTÀ

(per ogni domanda scegli una sola risposta)

Secondo te, quanto è pericoloso frequentare questi posti della città senza essere accompagnato da adulti?	
1) Le strade, i marciapiedi e gli attraversamenti	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
2) I parchi pubblici e i parchi gioco	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
3) Gli autobus e i mezzi pubblici	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
4) I negozi e i supermercati	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO

E) L'INIZIATIVA "A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI"

(scegli una sola risposta)

1) L'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" quanto è stata importante per farti andare a scuola da solo?

1. MOLTO, senza l'iniziativa non sarei andato a scuola da solo
2. POCO, perché sarei comunque andato a scuola da solo lo stesso
3. PER NIENTE, perché non vado a scuola da solo

2) CHE COSA TI È PIACIUTO DI PIÙ DELL'INIZIATIVA "A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI"?

3) CHE COSA TI È PIACIUTO DI MENO DELL'INIZIATIVA "A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI"?

L'autonomia dei bambini

Questionario/genitori di fine anno

A) DATI DELLA FAMIGLIA

1) Chi compila il questionario è:

1. la madre del bambino/a
 2. il padre del bambino/a
 3. altro (specificare):

Chi compila il questionario risponda sia al punto 2 che al punto 3

2) Dati della madre (o di chi ne fa le veci)

1. Et : _____

2. Nazionalit :

3. Titolo di studio:

1. nessuno
 2. licenza elementare
 3. licenza media
 4. diploma di scuola superiore/ profess.
 5. diploma di laurea/titolo post-diploma

4. Professione:

1. imprenditrice, libera professionista
 2. dirigente, medico, docente
universitaria
 3. artigiana, commerciante, coltivatrice
diretta
 4. insegnante, impiegata
 5. operaia, commessa, bracciante
 6. casalinga
 7. disoccupata
 8. pensionata
 9. altro (specificare):

3) Dati del padre (o di chi ne fa le veci)

1. Et : _____

2. Nazionalit :

3. Titolo di studio:

- 1. nessuno
- 2. licenza elementare
- 3. licenza media
- 4. diploma di scuola superiore/profess.
- 5. diploma di laurea/titolo post-diploma

4. Professione:

- 1. imprenditore, libero professionista
- 2. dirigente, medico, docente universitario
- 3. artigiano, commerciante, coltivatore diretto
- 4. insegnante, impiegato
- 5. operaio, commesso, bracciante
- 6. casalingo
- 7. disoccupato
- 8. pensionato
- 9. altro (specificare):

Data: ___/___/___

Codice: _____/___

B) COSA FA SUO/A FIGLIO/A DA SOLO/A?

(per ogni domanda scelga una sola risposta)

4) Quante volte va a scuola senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
2) Quante volte va a trovare amici, a fare sport, catechismo, ecc. senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
3) Quante volte usa i mezzi pubblici senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
4) Quante volte va in bicicletta nel quartiere senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
5) Quante volte va a comprare al negozio senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
6) Quante volte va a giocare nelle vie, negli spazi aperti della città, nei parchi, ecc. senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
7) Quante volte esce quando è buio senza essere accompagnato/a da adulti?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE
8) Quando fa queste cose accompagnato/a da adulti è perché:	<input type="checkbox"/> 1. noi non ce la sentiamo di lasciarlo/a andare da solo/a <input type="checkbox"/> 2. nostro/a figlio/a non vuole andare da solo/a
9) Ha le chiavi di casa?	<input type="checkbox"/> 1. MAI <input type="checkbox"/> 2. POCHE VOLTE <input type="checkbox"/> 3. MOLTE VOLTE <input type="checkbox"/> 4. SEMPRE

C) COME VA A SCUOLA E COME TORNA A CASA SUO/A FIGLIO/A ?

(per ogni domanda scelga una sola risposta)

<p>1) Qual è la distanza tra casa vostra e la scuola?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Meno di 500 metri <input type="checkbox"/> 2. Da 500 a 1000 metri <input type="checkbox"/> 3. Più di 1000 metri</p>
<p>2) Secondo lei, quindi, la scuola è lontana o vicina per suo/a figlio/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Lontana <input type="checkbox"/> 2. Vicina</p>
<p>3) In questo periodo, come VA a scuola suo/a figlio/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. A piedi da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 2. A piedi accompagnato da un adulto <input type="checkbox"/> 3. In bicicletta da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 4. In bicicletta con un adulto <input type="checkbox"/> 5. In autobus da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 6. In autobus con un adulto <input type="checkbox"/> 7. In scuolabus <input type="checkbox"/> 8. In automobile o in moto</p>
<p>4) Va a scuola così anche quando piove?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO</p>
<p>5) In questo periodo, come TORNA a casa suo/a figlio/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. A piedi da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 2. A piedi accompagnato da un adulto <input type="checkbox"/> 3. In bicicletta da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 4. In bicicletta con un adulto <input type="checkbox"/> 5. In autobus da solo, con amici o fratelli <input type="checkbox"/> 6. In autobus con un adulto <input type="checkbox"/> 7. In scuolabus <input type="checkbox"/> 8. In automobile o in moto</p>
<p>6) Torna a casa così anche quando piove?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO</p>
<p>7) Quando va a scuola accompagnato da adulti è perché:</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. noi non ce la sentiamo di lasciarlo/a andare da solo/a <input type="checkbox"/> 2. nostro/a figlio/a non vuole andare da solo/a</p>
<p>8) E' difficile far andare suo/a figlio/a a scuola da solo/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO</p>
<p>8.1) Se ha risposto SÌ, perché è difficile?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Perché la scuola è lontana <input type="checkbox"/> 2. Perché la nostra zona è servita male da mezzi pubblici <input type="checkbox"/> 3. A causa del possibile cattivo tempo <input type="checkbox"/> 4. Per i pericoli del traffico <input type="checkbox"/> 5. Perché potrebbe perdersi <input type="checkbox"/> 6. Perché potrebbe farsi male <input type="checkbox"/> 7. Perché potrebbe incontrare sconosciuti malintenzionati <input type="checkbox"/> 8. Per il peso dello zaino o della cartella</p>

9) Se non ci va ancora, le piacerebbe che suo/a figlio/a potesse andare a scuola da solo/a?	<input type="checkbox"/> 1. SÌ <input type="checkbox"/> 2. NO
9.1) Mi piacerebbe perché:	<input type="checkbox"/> 1. noi genitori saremmo più liberi <input type="checkbox"/> 2. il bambino diventa più autonomo <input type="checkbox"/> 3. il bambino può conoscere meglio il quartiere in cui vive <input type="checkbox"/> 4. il bambino può passare più tempo con gli amici
9.2) Non mi piacerebbe perché:	<input type="checkbox"/> 1. preferisco passare questo tempo con lui/lei <input type="checkbox"/> 2. mio/a figlio/a è troppo piccolo/a <input type="checkbox"/> 3. mio/a figlio/a perderebbe tempo <input type="checkbox"/> 4. può fare cattivi incontri

D) I PERICOLI DELLA CITTÀ

(per ogni domanda scelga una sola risposta)

Secondo lei, quanto è pericoloso per suo/a figlio/a frequentare questi posti della città senza essere accompagnato da adulti?	
1) Le strade, i marciapiedi e gli attraversamenti	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
2) I parchi pubblici e i parchi gioco	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
3) Gli autobus e i mezzi pubblici	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO
4) I negozi e i supermercati	<input type="checkbox"/> 1. PER NIENTE PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 2. POCO PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 3. ABBASTANZA PERICOLOSO <input type="checkbox"/> 4. MOLTO PERICOLOSO

E) Rapporto genitori – figli
(*scelga una sola risposta*)

Quale le sembra l'atteggiamento di suo/a figlio/a nei vostri confronti?

- 1. Dipendenza
- 2. Autonomia
- 3. Chiusura - silenzio
- 4. Aggressività - sfida

F) L'INIZIATIVA "A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI"

(*scelga una sola risposta*)

<p>1) Come è venuto a conoscenza dell'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" a cui partecipa la scuola di suo/a figlio/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Non ne ero mai venuto a conoscenza</p> <p><input type="checkbox"/> 2. Ho partecipato ad incontri di preparazione dell'iniziativa</p> <p><input type="checkbox"/> 3. Me lo ha detto mio figlio/mia figlia</p> <p><input type="checkbox"/> 4. Me lo ha comunicato la scuola</p> <p><input type="checkbox"/> 5. L'ho saputo da altri genitori</p> <p><input type="checkbox"/> 6. Altro (specificare) _____</p>
<p>2) Che cosa ne pensa dell'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli"?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Sono d'accordo</p> <p><input type="checkbox"/> 2. Sono d'accordo, ma a condizione che si realizzino alcuni cambiamenti nella città</p> <p><input type="checkbox"/> 3. Non sono d'accordo, perché nella nostra città non possono esservi le condizioni adeguate</p> <p><input type="checkbox"/> 4. Non sono d'accordo, perché non è un'iniziativa adatta ai bambini</p>
<p>2.1) Se ha risposto: 2. "Sono d'accordo, ma a condizione che si realizzino alcuni cambiamenti nella città"</p> <p>potrebbe indicare qual è secondo lei il cambiamento più importante da realizzare?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Una maggior presenza, nel percorso tra casa e scuola, di vigili o persone preposte alla sicurezza dei bambini</p> <p><input type="checkbox"/> 2. Una maggior attenzione verso i bambini che vanno a scuola da parte delle persone che vivono o lavorano nelle strade del percorso (residenti, negozianti, ecc.)</p> <p><input type="checkbox"/> 3. La realizzazione di marciapiedi, piste ciclabili, passaggi pedonali</p> <p><input type="checkbox"/> 4. Una riduzione del traffico automobilistico</p> <p><input type="checkbox"/> 5. Una riduzione del peso degli zaini e delle cartelle</p>
<p>3) Quanto ha influito l'iniziativa "A scuola ci andiamo da soli" sul fatto che suo figlio /a va a scuola da solo/a?</p>	<p><input type="checkbox"/> 1. Molto, senza l'iniziativa mio/a figlio/a non sarebbe andato a scuola da solo/a</p> <p><input type="checkbox"/> 2. Poco, mio/a figlio/a sarebbe comunque andato a scuola da solo/a</p> <p><input type="checkbox"/> 3. Per niente, mio/a figlio/a non va a scuola da solo</p>

4) CHE COSA LE È PIACIUTO DI PIÙ DELL'INIZIATIVA "A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI"?

5) CHE COSA LE È PIACIUTO DI MENO DELL'INIZIATIVA "A SCUOLA CI ANDIAMO DA SOLI"?

Le schede scolastiche

Durante la preparazione dell'esperienza "A scuola ci andiamo da soli" si possono realizzare delle attività di conoscenza del quartiere che abbiano come obiettivo l'individuazione dei diversi percorsi da casa a scuola e dei punti di incontro dove possono ritrovarsi i bambini che abitano fuori dal quartiere, per proseguire insieme il tragitto fino a scuola. Lo scopo è quello di studiare le condizioni di sicurezza e pericolosità dei percorsi.

Il lavoro con i bambini può essere guidato dall'uso di schede individuali (elaborate da Pesaro e Gabicce) che chiedono ai bambini di descrivere in diverse modalità il percorso casa-scuola. Nella prima scheda si chiede ai bambini di disegnare il percorso su un foglio bianco. È interessante vedere con quali strategie i bambini descrivono lo spazio percorso ogni giorno e quali particolari ambientali disegnano. Nella seconda scheda si chiede invece di descrivere per iscritto il percorso. Nella terza di disegnare il percorso su una piccola mappa del quartiere specificando se si compie il trasferimento a piedi da soli, a piedi accompagnati o in auto. Si annotano poi sulla mappa i punti di sosta e i punti di maggiore difficoltà o pericolo.

Il bambino dovrà tracciare sulla mappa il percorso che compie ogni giorno per andare a scuola: in rosso se va da solo (senza adulti); in blu se va accompagnato da adulti a piedi o in bicicletta; in verde se viene accompagnato in macchina.

Le schede potranno essere compilate con l'aiuto dei genitori o degli insegnanti. I bambini più piccoli avranno certamente bisogno di aiuto per disegnare il percorso sulla mappa.

Su una mappa del quartiere di grandi dimensioni gli insegnanti, con l'aiuto dei bambini, potranno riportare, con pennarelli dei tre colori utilizzati, i percorsi di tutti i bambini della classe e, se possibile, su una mappa comune, di tutti i bambini della scuola. La somma di tutti i percorsi evidenzierà dei flussi e dei nodi: mostrerà le provenienze dei diversi alunni, dove si incontrano più numerosi e quali percorsi sono più utilizzati.

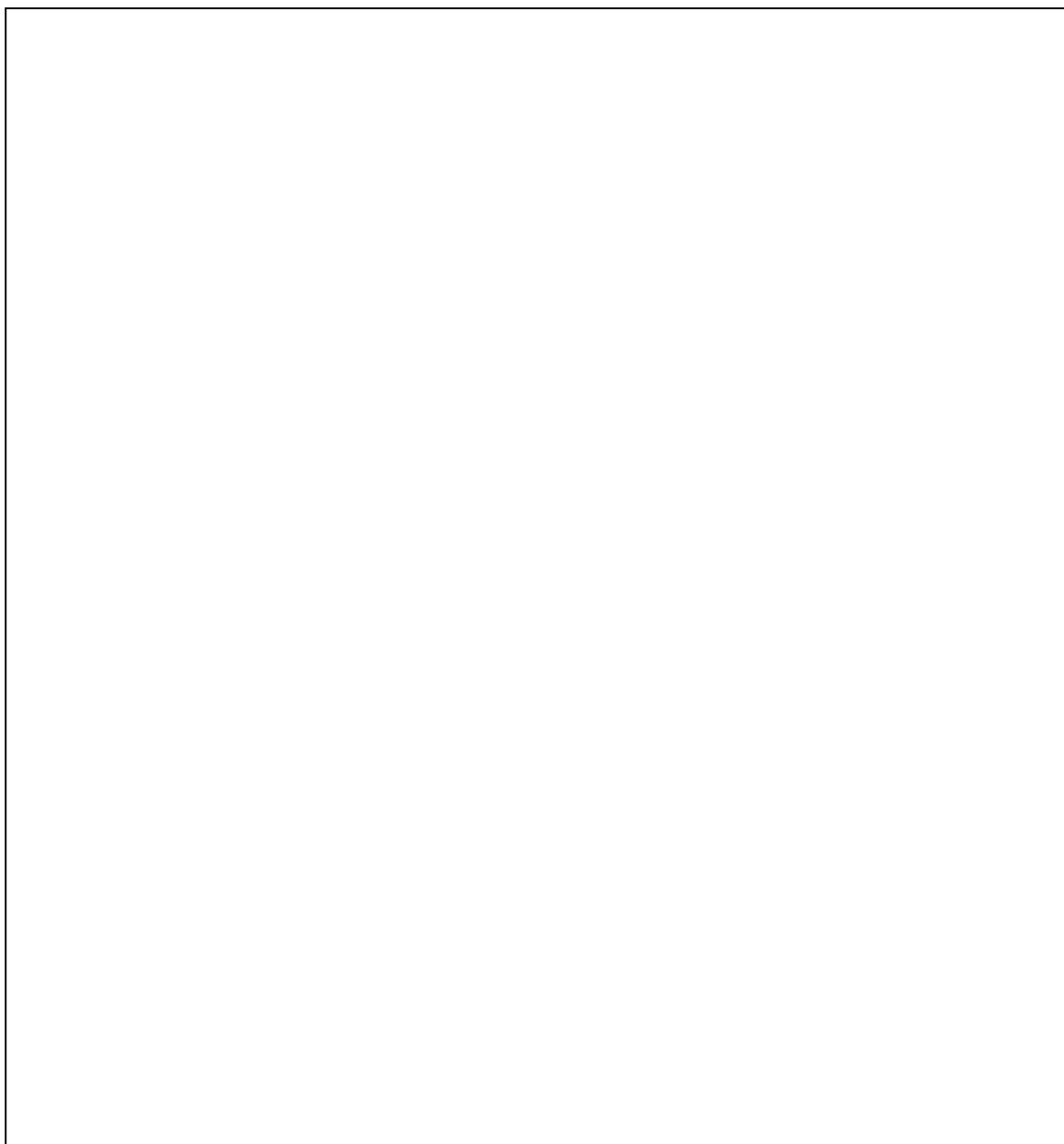
Da questa mappa collettiva sarà facile identificare i "punti di incontro" dove darsi appuntamento la mattina e dove incontrarsi con i compagni che abitando fuori zona debbono essere accompagnati dai genitori.

La mappa collettiva e le osservazioni dei bambini sulle difficoltà e i pericoli potranno essere discussi con i genitori per avere anche da loro opinioni e suggerimenti e faranno emergere le prime proposte per interventi mirati ad una maggiore sicurezza.

Prima scheda individuale: percorso casa-scuola

Cognome _____	Nome _____
Classe _____	Scuola _____
Indirizzo di casa _____	Data _____

Disegna il percorso che fai di solito per andare da casa a scuola:



Terza scheda individuale: percorso casa-scuola

Cognome _____	Nome _____
Classe _____	Scuola _____
Indirizzo di casa _____	Data _____

La mappa del quartiere (inserire la mappa del quartiere della scuola)

Segna il percorso che fai di solito per andare da casa a scuola:

- col pennarello rosso se vai da solo;
- col pennarello blu se ti accompagna un adulto a piedi o in bicicletta;
- col pennarello verde se ti accompagnano in macchina;
- disegna con lo stesso colore dove attraversi la strada con tre trattini

Elenca i posti dove ti fermi quando vai a scuola

(nel cerchietto scrivi un numero progressivo - 1, 2, 3, - che riporterai sulla mappa)

_____	④
_____	④
_____	④
_____	④

Elenca i posti e i punti pericolosi del percorso

(nel cerchietto scrivi un numero progressivo - 1, 2, 3, - che riporterai sulla mappa)

_____	④
_____	④
_____	④
_____	④

Elenca i posti dove vai da solo nel tuo quartiere

(nel cerchietto scrivi un numero progressivo - 1, 2, 3, - che riporterai sulla mappa)

_____	④
_____	④
_____	④
_____	④

Elenca i posti dove vai a giocare nel tuo quartiere

(nel cerchietto scrivi un numero progressivo - 1, 2, 3, - che riporterai sulla mappa)

_____	④
_____	④
_____	④
_____	④

Scheda di documentazione di "A scuola ci andiamo da soli"
(per le città che vogliono documentare l'esperienza)

Città _____
Data inizio dell'esperienza _____
N° di scuole attualmente impegnate _____
N° di classi attualmente impegnate _____
N° di bambini attualmente impegnati _____
Referente dell'esperienza _____
Tel _____
E-mail _____

1. I dati dell'autonomia	Bambini che vanno a scuola da soli (%)	Bambini che vanno a scuola a piedi con un adulto (%)	Bambini che vanno a scuola in auto (%)
Prima dell'avvio dell'esperienza			
Attualmente			

2. Descrizione dell'esperienza

3. Attività collaterali che hanno relazione con l'esperienza

4. Assessorati e settori coinvolti nell'esperienza

5. Adulti coinvolti nell'esperienza

Anziani Negozianti Artigiani
Volontari Vigili Urbani
Altri _____

6. Materiali prodotti e utilizzati per l'esperienza

Questionari per l'indagine
Cartelli stradali sperimentali
Materiali informativi per le famiglie
Diario dell'esperienza
Volantini e manifesti
Altro _____

Schede didattiche
Multe morali
Gadgets
Adesivi negozi
Patente da pedone

7. Aspetti positivi dell'esperienza

8. Aspetti problematici dell'esperienza

9. Richieste dei bambini all'Amministratore per una maggiore sicurezza

10. Interventi realizzati dall'Amministrazione

11. Costi e fonti di finanziamento (Bilancio ordinario, 285/97, Sponsor)

I materiali raccolti nel Manuale sono in gran parte prodotti dalle città della rete. Sarebbe opportuno che nuovi materiali, prodotti da altre città, venissero messi a disposizione di tutti inviandoli al Centro di Documentazione del Laboratorio internazionale del CNR di Roma. Successive eventuali ristampe del Manuale potranno offrire questi nuovi contributi.

Il progetto della Garbatella a Roma

Nella scuola romana Cesare Battisti - 45° Circolo del quartiere Garbatella dell'XI Municipio, l'insegnante Giovanni Impegnoso, particolarmente colpito dal progetto "A scuola ci andiamo da soli", ha elaborato un suo testo per presentarlo al Collegio dei Docenti nella speranza di ottenere il consenso dei colleghi, sviluppando l'interesse e la motivazione necessari per la realizzazione dell'iniziativa.

Si riporta integralmente il testo da lui preparato e fatto circolare nella scuola, poiché si ritiene che possa essere un utile strumento per chiunque voglia intraprendere un percorso analogo. Interessanti ci sembrano sia lo stile sia i contenuti.

I gatti a Garbatella girano da soli.

È febbraio ma a Roma sembra già primavera; un sole tiepido scalda le spalle e il cielo azzurro fa stare allegri. Per fortuna posso permettermi di andare a scuola a piedi, concedendomi una passeggiata per la Garbatella.

Attraverso la circonvallazione Ostiense ed entro nel quartiere storico; poco prima della "Casa dei bimbi" un gatto grigio salta dal muretto di una delle basse case che io, in cuor mio chiamo villette per la loro commovente bellezza, ma che sono case popolari. Il grigio atterra a pochi metri dai miei piedi, mi guarda diretto con i suoi occhi azzurri, poi, per nulla spaventato, ma guardingo, attraversa la strada con sicurezza; è una vecchia lenza di quartiere, sa come girare per le strade di Garbatella senza avere guai. Appena arriva sul marciapiede opposto, con un balzo, uscendo dai giardini di via Ignazio Persico, il suo amico dal pelo rosso lo raggiunge; si annusano e poi velocemente percorrono qualche decina di metri di marciapiede, prima di sparire nel cortile della scuola materna, oggi stranamente silenzioso perché l'edificio è in ristrutturazione.

Proseguo e supero la piazzetta; altri tre gatti sono sdraiati pigri al sole e mi guardano indifferenti passare; non ci sono pedoni, solo un'anziana signora lontano, vicino agli archi trascina il carrello della spesa; le macchine sono poche e passano anche loro pigramente.

Un gatto nero solitario mi attraversa la strada: la giornata è troppo pigra per aver timore della sfortuna, ma quando entra in piazza Sauli mi accorgo che un pensiero mi disturba: non incontro mai i miei alunni scorazzare liberi per i lotti, i cortiletti, le vie e gli anfratti di questo bellissimo quartiere. Potrà mia figlia girare serena e libera per queste strade in cerca di avventure? Che mostri abbiamo creato per impedire ai bambini di conquistare il loro territorio? **Garbatella non può essere solo dei gatti.**

I nostri figli sembrano criceti.

"nel 1937, a sette anni, frequentavo la terza elementare in un istituto gesuitico di Torino ...Alle otto e un quarto uscivo di casa. Risalivo via Donati e prendevo molto velocemente corso Matteotti che allora si chiamava corso Oporto: un lungo viale di ippocastani, uno dei tanti, bellissimi, verdissimi, profumatissimi viali alberati di Torino per me molto più attraenti dei boulevards di Parigi. Solo a Torino l'albero si alleva così armoniosamente con la linea retta, che la città venerava sopra ogni cosa, come se fosse disegnata dalla mano impeccabile di un Dio Matematico. Per almeno quattro mesi, corso Oporto era coperto di neve, perché allora, come dicono terrorizzati i giornalisti della televisione, Torino era sempre stretta "dalla terribile morsa del ghiaccio." Nessuno se ne accorgeva o se ne lamentava. Quanto a me ero felice: quei mucchi di neve si prestavano ai miei giochi; tirare palle di neve ai compagni, foggiare pupazzi e

soprattutto bagnarsi, sporcarsi le mani, la faccia, i vestiti, le scarpe: il massimo desiderio di ogni bambino ... (P. Citati - La Repubblica; 12/2/2004)."

È un giorno qualsiasi del 2004: esco di casa alle 8 e un quarto trascinando mia figlia assonnata che fa di tutto per rallentare: "Sbrigati che siamo in ritardo."

Ripasso velocemente i movimenti della sera precedente per ricordare dove ho posteggiato la macchina; sempre trascinando la poveretta, raggiungo il luogo del parcheggio, la faccio salire e la impacchetto nella cintura di sicurezza. Con un sospiro mi siedo al posto di guida: "Ce l'ho fatta! Ora è qui immobilizzata e non può più intralciare la marcia."

La piccola, accasciata sul sedile chiude gli occhi, quasi per dormire ancora, poi timidamente mi chiede di farle ascoltare un po' di musica.

Accidenti c'è il camion della nettezza urbana, non arriveremo mai in tempo: finalmente siamo in piazza Sauli; è un vero delirio di macchine: sono costretto a posteggiare a 200 metri dalla scuola e ad avviarmi a piedi. Sul marciapiede incontriamo molti altri bambini, di età diversa., dalla scuola materna alla quinta elementare, tutti per mano ai loro genitori. Varchiamo il cancello e come tutti gli altri adulti, lascio la mano di Viviana. Finalmente è libera e corre veloce sui gradoni dell'ingresso, facendo gara con gli altri compagni e poi sparisce nell'androne. "Sono come criceti in gabbia: lenti e sonnacchiosi, per poi improvvisamente scatenarsi in un frenetico giro della ruota di plastica che adorna la loro prigione, senza trovare ragione per la loro attività".

Cosa stiamo facendo ai nostri figli?

"...Dalle dodici alle dodici e un quarto avveniva il gioiosissimo ritorno a casa. Eravamo quattro amici: le membra sciolte dalla costrizione dei banchi, i colpi di cartella in testa, i colombi turchini che volavano e luccicavano al sole fra pochi, tremanti granelli di neve, le corse a ginocchia nude nel freddo ..." (P. Citati, ibidem.)

leggendo queste bellissime righe di Piero Citati ho ricordato ... ho ricordato il sapore, il colore, l'odore della mia città, appreso girando da solo per le sue vie: i platani di Milano con i colori che cambiavano con il cambiare delle stagioni: l'azzurro del cielo, che quando è azzurro a Milano ...; il vapore del respiro d'inverno; le grida dei compagni sul marciapiede che mi chiamavano quando nel tragitto per andare a scuola mi incontravano; e l'eccitazione e la paura di quella volta che con una palla di neve abbiamo colpito un'auto che passava e il padrone ci ha seguito per tutta via dei Gracchi.

Il mio senso di appartenenza e il mio amore per quella città è nato lì, in quelle strade dove potevo vivere direttamente la particolare musica di quei luoghi.

Consapevolezza, coscienza del mio agire, senso di competenza, questo ho conquistato girando come un gatto nel mio quartiere. I bambini di oggi non hanno più questa possibilità.

Ciò non è senza conseguenze.

Niente giochi di strada.

Oggi il mondo dei bambini è quasi completamente organizzato dagli adulti.

A scuola ci vanno accompagnati e ci restano per gran parte della giornata; le attività del tempo libero sono prevalentemente sport organizzati e strutturati (in cui predomina l'onnivoro calcio); poi c'è la televisione che cattura per molto tempo la loro attenzione.

Sono sempre sotto stretta sorveglianza di qualche adulto: insegnanti, genitori, istruttori o imbonitori del piccolo schermo.

Per noi addetti ai lavori, è consueto osservare bambini che non sanno come giocare da soli anche nei momenti in cui potrebbero farlo. Le strade delle nostre città non risuonano più delle grida dei bambini impegnati negli antichi e affascinanti giochi, al massimo in qualche cortile, si sentono i tonfi di un pallone calciato.

Non voglio dilungarmi oltre nella descrizione di questo aspetto della vita moderna e nell'analisi delle sue conseguenze; tutto è già stato magistralmente raccontato (vedi F. Tonucci, *La città dei bambini*).

È chiaro però che le nostre città non sono più luoghi per i bambini, ma sono diventate contenitori di macchine. Anche Garbatella soffre di questa condizione; eppure è un quartiere ricco di spazi potenzialmente perfetti per favorire l'autonomia delle nuove generazioni.

Qualcuno sta cercando una soluzione.

L'équipe del Prof. Tonucci sta da anni lavorando su queste problematiche: dalle prime esperienze pionieristiche nella città di Fano il loro filone di ricerca si è esteso anche a livello internazionale coinvolgendo numerose cittadine di Italia, Spagna e America Latina.

La proposta è semplice e a considerazioni superficiali può risultare anche banale: organizzare nei quartieri delle città dei percorsi ed una rete di riferimenti affinché i bambini possano andare a scuola da soli.

Vanno coinvolte le istituzioni, le famiglie, le organizzazioni locali per cercare delle zone sicure in cui i bambini possano muoversi autonomamente.

Far queste vuol dire incidere profondamente nello stile di vita delle persone che in quei quartieri vivono, contribuendo a costruire un diverso concetto dello spazio cittadino e di come può essere vissuto.

A Garbatella si può fare.

L'urbanistica del nostro quartiere sembra fatta apposta per favorire una tale impresa: lotti, cortiletti, passaggi interni, vie poco frequentate ...

Perché intraprendere l'avventura? Per i nostri alunni, per fornire loro una opportunità formativa che li possa completare come persone. La scuola tende troppo spesso a parlare solo al cervello degli individui; in questo modo la sua funzione risulta essere troppo parziale per riuscire a catturare anche il cuore dei giovani; tuttavia senza il cuore rischiamo di perderli.

Ma il nostro intervento risulta sterile e poco incisivo anche se non riusciamo a trovare il modo per stringere un'alleanza con le famiglie; abbiamo provato in diversi modi a coinvolgere i genitori: corsi, convegni, riunioni, assemblee, ... Tutto inutile: la diffidenza continua a volare alta.

Questa può essere una splendida opportunità per lanciare un messaggio di tipo nuovo: "le scuole di Garbatella non vogliono solo occuparsi di trasmettere strumenti, nozioni e strutture cognitive e culturali; vogliono creare una nuova cultura, che sappia non solo parlare al cervello degli alunni e delle loro famiglie, ma sappia scaldare anche i loro animi."

E noi insegnanti cosa vogliamo fare?

Questa relazione non è un invito alla militanza per tutti gli insegnanti del Circolo: non voglio moralisticamente richiedere a Voi colleghi un impegno che non tutti si sentono di poter offrire. Vorrei invece che chi sente che in questo lavoro c'è anche una forte componente di idealità, di utopia e di poesia, si lasci un po' trascinare da questi forti sentimenti e appoggi con convinzione questa proposta.

Vorrei poi che si creasse un gruppo di lavoro, formato da persone convinte, che trascinasse il Circolo in questa impresa, occupandosi del lavoro grosso: rapporti con l'équipe del C.N.R., con gli Enti locali, con le autorità varie e con le classi e i bambini: questo progetto può davvero diventare il fulcro del nostro P.O.F

Che fare?

In primo luogo leggiamo questa proposta, riflettiamoci un poco, parliamone tra di noi e decidiamo onestamente e liberamente se ci piace, se ci riscalda l'animo, se ci suscita un po' di entusiasmo e se vogliamo sostenerla.

Decidiamo poi con la massima franchezza quale livello di impegno siamo disposti ad investire e quindi prendiamo una decisione ufficiale nel Collegio Docenti. Poi partiamo ... i vari problemi li risolveremo strada facendo.

Sono a Vostra disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento, confronto e anche ... scontro.

SUGGERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Offriamo, qui di seguito, una serie di suggerimenti di lettura di carattere generale e in italiano.

Per una bibliografia più approfondita consigliamo di consultare il volume di Francesco Tonucci “*Se i bambini dicono: adesso basta!*” dell’editore Laterza oppure il sito <http://www.lacittadeibambini.org>

AA.VV., “*Io e la mia città – A scuola ci andiamo da soli – Le esperienze della progettazione partecipata e di conquista dell’autonomia dei bambini realizzate dal Laboratorio “Città dei bambini” del Comune di Fano*”, Comune di Fano, Laboratorio “Città dei bambini”, Unione Europea, Regione Marche, 2000.

AA.VV., *Il Tempo nella quotidianità infantile*, a cura di A. Bondioli, Bergamo, Edizioni Junior, 2002.

Altan F., Forni E., *La prospettiva del ranocchio, Lo sguardo dei bambini sul mondo adulto*, Torino, Bollati Boringhieri, 2005.

Amerio P. (a cura di), *Il senso della sicurezza*, Milano, Unicopli, 1999.

Axia G., *La mente ecologica, conoscenza dell’ambiente nel bambino*, Firenze, Giunti Barbera, 1986.

Baldeschi P., La città dei bambini è la città di tutti, in “*Paesaggio Urbano*” n°2, 1995.

Baraldi C., Maggioni G. (a cura di), *Una città con i bambini. Progetti ed esperienze del Laboratorio di Fano*, Roma, Donzelli, 2000.

Baraldi C., *I diritti dei bambini e degli adolescenti: una ricerca sui progetti legati alla 285*, Roma, Donzelli, 2001.

Berti A., *Lo sviluppo delle concezioni politiche da 5 a 20 anni*, in P. Legrenzi, V. Giroto (a cura di), *Psicologia e politica*, Milano, Raffaello Cortina, 1996.

Bishop J., Bambini disegnatori e progettisti, in “*Paesaggio urbano*”, 2 1995, pp. 54-59.

Bobbio N., *L’età dei diritti*, Torino, Einaudi, 1992.

Bonaiuto M., Fornaia F, Aiello A., Bonnes M., *Qualità urbana percepita*, in M. Prezza e M. Santinello (a cura di), *Conoscere la comunità. Manuale per l’analisi degli ambienti di vita quotidiana*. Bologna, Il Mulino, 2002, pp.133-160.

Bozzo L., Il gioco e la città, in “*Paesaggio urbano*”, 2, 1995, pp. 30-33.

- Buckingham D., *Né con la TV, né senza TV. Bambini, media e cittadinanza nel XXI secolo*, Milano, Franco Angeli, 2004.
- Castellazzi V.L., *Quando il bambino gioca*, Roma, LAS, 2000.
- Cervellati P. L., *La città bella*, Bologna, Il Mulino, 1991.
- Cervellati P. L., *L'arte di curare la città*, Bologna, Il Mulino, 2000.
- Chombart de Lauwe M. J., L'ambiente urbano fonte di difficoltà per il bambino?, in AA.VV., *Il bambino e la città*, Milano, Franco Angeli, 1980, pp. 113-128.
- Cima L., *Il libro dei diritti dei bambini*, Milano, Bompiani, 1998.
- Davoli M., Ferri G. (a cura di), *Reggio Tutta. Una guida dei bambini della città*, Reggio Emilia, Reggio Children, 2000.
- Dioguardi G., *Ripensare la città*, Saggine, 2001.
- Dolto F., *Il bambino e la città*, Milano, Mondadori, 2000.
- Drum M., Abitare urbano, Testo dell'intervento al Seminario, *"La città in tasca: dalla progettazione partecipata alla qualità degli spazi urbani"*, Caserta, 1994.
- Forni E., *La città di Batman. Bambini, conflitti, sicurezza urbana*, Torino, Bollati Boringhieri, 2002.
- Fratoddi M., Trabona R., *100 strade per giocare. Un manuale per riprendersi la città*. Napoli, Cuen, 1996.
- Gandino B., Manuetti D., *La città possibile: manuale per rendere più vivibile e accogliente l'ambiente urbano*, Como, Red Edizioni, 1990.
- Gandino B., Minuetti D., *Ecologia urbana. Materiali per iniziative locali. Natura nella città, città nella natura*, a cura di Associazione la città possibile, Studio Urbafor. Torino, Regione Piemonte, 1997.
- Gehl J., *Vita in città*, Rimini, Maggioli, 1991.
- Giusti M., Imparare da altri sguardi: i bambini nella progettazione del territorio in: *Il territorio degli abitanti. Società locali e sostenibilità sociale*, a cura di A. Magnaghi, Milano, Dunot, 1998.
- Giusti M., Progettazione, bambini e conflitto in *Prospettive sociali e sanitarie*, n°18/19, 1998.
- Giusti M., Paba G., *Abitare il tempo. Una guida alle politiche sui tempi*, Firenze, Amministrazione provinciale, 1999.
- Grussu S., Pagliarini C., *Ragazzi di città*, Teramo, Giunti & Lisciani Editori, 1987.

- Lamedica I., *Le realizzazioni della Città dei Bambini a Fano*, Fano, Quaderni del Centro Studi Anione, 1999.
- Lamedica I., *Da bambino farò un parco, da grande un mondo migliore*, Resoconto di un progetto, COOP Centro Italia, Sinalunga (Siena), Edizioni Lui, 1999.
- Lamedica I., "Bambini e città: deboli ma preziosi", in Indovina F., Fregolent L., Savino M., 1950 – 2000: *L'Italia è cambiata*, Milano, Franco Angeli, 2000.
- Lamedica I., *La progettazione partecipata – lineamenti metodologici, esperienze e realizzazioni a Fano*, Fano, Edizioni Centro Studi Anione, 2001.
- Lamedica I., *Quaderno metodologico per la progettazione partecipata nelle scuole*, Fano, Provincia di Lecce, 2001.
- Landuzzi C., Corazza M. (a cura di), *Minori in città. Diritti e servizi nel nuovo welfare locale*, Milano, Franco Angeli, 2005.
- Lazarini C., Mustacchi C., *Nell'orto dei diritti: Costruire insieme alle bambine e ai bambini rispetto e cittadinanza*, Milano, Franco Angeli, 2004.
- Leccese M., Per una nuova definizione del concetto di gioco, in "*Paesaggio urbano*", II, 1995, pp. 51-53.
- Lorenzo R., *La città sostenibile. Partecipazione, luogo, comunità*, Milano, Eleuthera, 1998.
- Lorenzo R., *In città ci abito anch'io. Guida ad una progettazione urbana attenta alle esigenze dei bambini fino a ... 80 anni*. Perugia, Guerra, 2000.
- Lynch K., *L'immagine della città*, Venezia, Marsilio, 1960.
- Lynch K., *Progettare la città*. Milano, Rizzoli, 1996.
- Maggioni G., Baraldi C. (a cura di), *Cittadinanza dei bambini e costruzione dell'infanzia*, Quattro Venti, Urbino, 1997, pp. 7-46.
- Malavasi L., Pantaleoni L. (a cura di), *Quando le idee dei bambini trovano casa. Manifesto delle esigenze abitative dei bambini*, Comune di Correggio, Correggio, 1999.
- Ministero dell'Ambiente (a cura di), *Guida alle città sostenibili delle bambine e dei bambini*, Roma, Ministero dell'Ambiente, 1998.
- Ministero dell'Ambiente (a cura di), *Le bambine e i bambini trasformano le città: progetti e buone pratiche per la sostenibilità nei comuni italiani*, Firenze, Litografica, 2000.
- Ministero dell'Ambiente (a cura di), *I bambini trasformano la città. Metodologie e buone prassi della progettazione partecipata con i bambini*, Ercolano/Napoli, Union Graphics/La Buona Stampa, 2001.

- Moro A. C., *Il bambino è un cittadino*, Milano, Mursia, 1991.
- Moro A.C. (a cura di), *Infanzia e adolescenza diritti e opportunità. Orientamenti alla progettazione degli interventi previsti nella legge n. 285/97*, Firenze, Centro nazionale di documentazione sull'infanzia e l'adolescenza, 1998.
- Mumford L., La pianificazione per le diverse fasi della vita, in *"Urbanistica"*, 1, 1945, pp. 7-11
- Mumford L., *La cultura della città*. Torino, Edizioni di Comunità, 1999.
- Novara D., Boccalini L., *Tutti i grandi sono stati bambini: per un uso educativo della Convenzione internazionale sui diritti dell'infanzia*, Torino, Ega, 2000.
- Paba G., *Sofferenza e competenza. Su alcuni dilemmi del rapporto fra bambini e città*, La Nuova Città, n°1, 1998.
- Paba G., Vallerini L., Saterini D., *Muri di gomma .Bambine e bambini impegnati a migliorare la città*, Firenze, Morgana Edizioni, 2002.
- Pacassoni A., *Se cerchi trovi un tesoro – i bambini e le bambine: non solo oneri, ma patrimonio dell'intera comunità*, Fano, Idronova Editore, 2000.
- Pacassoni A., *I bambini progettano la città*, Fano, Comune di Fano, 1994.
- Passov C. K., Aspetti positivi e negativi dell'influenza della città sui bambini, in AA.VV. *Il bambino e la città*, Milano, Franco Angeli, 1980, pp. 196-216.
- Peron E. M, Falchero S., *Ambienti e conoscenza, aspetti cognitivi della psicologia ambientale*, La Nuova Italia Scientifica, Roma 1994.
- Prezza M., Costantini S., Chiarolanza V., Di Marco S., La scala italiana del senso di comunità, in *"Psicologia della salute"*, 3/4, 1999, pp. 135-158.
- Prezza M., Morabito C., Pilloni S., Sersante C., Alparone F.R., La mobilità autonoma dei bambini nel contesto urbano e il cortile, il parco, la strada privata come spazi di gioco, in *Psicologia della salute*, n°3/2000.
- Ricci S. (a cura di), *Il calamaio e l'arcobaleno: orientamenti per progettare e costruire il Piano territoriale della L. 285/97*, Firenze, Istituto degli Innocenti, 2000.
- Santaniello M., *Le paure della criminalità*, Milano, Giuffrè, 1996.
- Tonucci F., *La solitudine del bambino*, Firenze, La Nuova Italia, 1995.
- Tonucci F., *La città dei bambini*, Roma-Bari, Laterza, 1996.
- Tonucci F., *Se i bambini dicono: adesso basta!* Roma-Bari, Laterza, 2002.

Volpi R., *I bambini inventati. La drammatizzazione della condizione infantile in Italia*, Milano, La Nuova Italia, 2001.

Zani B. (a cura di), *Sentirsi in/sicuri in città*, Bologna, Il Mulino, 2003.

Ward C., *Il bambino e la città*, Milano, Franco Angeli, 1980.