



LEGAMBIENTE

ECOSISTEMA BAMBINO 2010

Buone pratiche per l'infanzia e l'ambiente



I bambini si muovono in città
La mobilità dalla parte dei più giovani



LEGAMBIENTE

**Progetti e iniziative, a piedi e in bicicletta
tante buone pratiche ma...
ancora *tanta strada* da fare.**

**Le città guardano ancora troppo
all'asfalto e alle automobili**

Gli ultimi dati di Ecosistema Urbano (indagine sullo stato di salute dei capoluoghi di provincia) ci raccontano di un nuovo allarme ambientale nelle grandi città italiane. Con l'unica eccezione di Torino, infatti, tutti i nostri centri urbani con più di mezzo milione di abitanti vedono peggiorare il loro stato di salute da un anno all'altro. Pesa l'inquinamento atmosferico e il servizio di trasporto pubblico non riesce ad arginare la massa di automobili private in circolazione.

Se è vero che l'erba del vicino non sempre è più verde, è altrettanto vero che Londra oggi è meno grigia e ingorgata grazie all'introduzione in una vasta area della metropoli di un pedaggio per le automobili che ha ridotto il traffico del 21%, fatto salire del 6% il numero di passeggeri del trasporto pubblico e ha portato nelle casse dell'amministrazione comunale un introito di oltre 150 milioni di euro l'anno da reinvestire nella mobilità sostenibile. Barcellona in pochi anni ha realizzato una rete su ferro che è circa il doppio di quella di Milano, con tempi di esecuzione delle opere dimezzati rispetto a quelli di casa nostra. Parigi ha puntato sul bike-sharing piazzando in città centinaia di parcheggi e mettendo a disposizione degli abitanti decine di migliaia di biciclette. Anche a Roma è partito il bike-sharing: solo qualche centinaio di mezzi e appena 39 cicloposteggi in tutto il territorio comunale. E' possibile che in fatto di politiche per migliorare l'ambiente urbano e per creare le condizioni per una migliore qualità della vita, le grandi città italiane abbiano sempre qualcosa da invidiare alle colleghe straniere? Dalla Scandinavia alla Spagna, dalla Francia alla Germania, sono tanti, sempre di più, i centri dove c'è più verde e meno traffico, aria più pulita e meno abusivismo edilizio. E visto che spesso la differenza non nasce da arretratezza economica - basti pensare alle città padane: tra le più ricche d'Europa - allora vuol dire che dipende, almeno in parte, da un eccesso di inerzia, da un deficit di "modernità" di chi governa le nostre città. Le colpe sono varie, e non sempre ricadono sui sindaci. Per esempio, non è colpa degli amministratori locali se da molti anni lo Stato investe poco nelle infrastrutture per il trasporto pubblico urbano. Però capita sovente che questo dato oggettivo venga usato come un alibi dai primi cittadini che molte cose utili potrebbero farle a costo zero o quasi, dalla sperimentazione di forme di "road pricing" sul modello di Londra o Stoccolma, alla moltiplicazione delle corsie preferenziali.



LEGAMBIENTE

Naturalmente, il grigio del nostro panorama urbano non è uniforme. Passi in avanti ci sono stati: un esempio è rappresentato dalla crescita delle zone a traffico limitato, inesistenti o quasi dieci anni fa. Certo risaltano i problemi: il primo è la mobilità. Traffico e inquinamento non sono prerogative italiane, ma del “non fare” abbiamo spesso l’esclusiva.

A Milano come a Roma, a Napoli come a Torino, i governi urbani sembrano non vedere che la soluzione al problema può venire soltanto da un forte, deciso privilegio accordato al trasporto pubblico. Questa scelta non può attendere la realizzazione di una rete adeguata di metropolitane, per la quale servono decenni e che peraltro è spesso impraticabile per mancanza di soldi: bisogna agire subito, agire per rendere svantaggioso, sconveniente, magari anche “politicamente scorretto”, l’uso dell’auto in città.

Di questa situazione ne pagano lo scotto tutti i cittadini in particolare quelle fasce definite “deboli”. I bambini, i ragazzi, di queste fasce ne fanno parte, insieme agli anziani, e ne subiscono conseguenze sul piano della salute e della crescita formativa. L’inquinamento nelle grandi città, infatti, è sempre più causa di malattie respiratorie e di nuove forme allergiche. La difficoltà nella mobilità urbana troppo spesso impedisce ai giovanissimi il raggiungimento dei luoghi della cultura e della partecipazione. Un danno per la salute, per la crescita sociale e culturale dei giovanissimi che vengono spesso troppo protetti dagli adulti da pericoli che gli stessi adulti creano.

Molte amministrazioni scelgono di occuparsi di infanzia proponendo iniziative e progetti che restano, tuttavia, casi isolati dal contesto delle politiche urbane separando di fatto gli interventi rivolti agli adulti da quelli che riguardano i bambini come se si dimenticasse, e si dimentica, che una città più vivibile per i bambini è una città dove tutti vivono meglio.

Ecosistema Bambino dopo le modifiche al suo impianto dello scorso anno ha puntato l’attenzione, nel 2010, proprio sulla mobilità, nella convinzione che la crescita dei giovani cittadini non possa prescindere dalla possibilità di vivere appieno la città con i suoi luoghi di incontro e confronto. Una mobilità facilitata, e sicura, aiuta il percorso dell’autonomia personale e dello sviluppo individuale dei ragazzi rendendoli più legati al territorio e alla comunità.

Come fare quindi a dare qualità della vita a bambini e ragazzi (ma anche adulti, a questo punto) in città che faticano a gestire in maniera sostenibile un indicatore di qualità ambientale e di inclusione sociale, come la mobilità?

Le buone pratiche di Ecosistema Bambino vogliono rappresentare un punto di partenza, una base per discutere e rilanciare le politiche urbane nel loro complesso con un’attenzione particolare ai più piccoli.



LEGAMBIENTE

ECOSISTEMA BAMBINO 2010

Le buone pratiche per l'infanzia e l'ambiente

OCCHI PUNTATI SU: LA MOBILITÀ

Ecosistema Bambino si è trasformato dallo scorso anno in una vetrina di buone pratiche per dare visibilità a idee e progetti, per fare rete in maniera agile e costruttiva perché solo la sinergia e il dialogo tra i soggetti educativi può elevare il livello di qualità culturale del nostro Paese. Da quest'anno, anche su indicazione degli amministratori si è scelto di approfondire un solo tema per poter confrontare al meglio le idee in circolazione.

L'OBIETTIVO

Condividere idee e progetti per consentire alle amministrazioni una pianificazione efficace degli interventi a favore dell'ambiente, dell'infanzia e dell'adolescenza.

Far sì che le tante iniziative, molte di qualità, siano la base per cambiamenti culturali e riqualificazioni urbane. L'ideale? Creare una vera banca delle competenze per non ripartire sempre da zero e non mettere in campo progetti destinati a finire con l'esaurirsi delle risorse.

LA DIFFICOLTÀ

Il primo ostacolo è nella politica del territorio. Oggi occuparsi di bambini è visto come un di più. In tempo di crisi, e il nostro paese è in piena crisi, pare che le politiche per l'infanzia non rappresentino una priorità. È come se fosse concesso, in mancanza di soldi, mettere in stand by un pezzo di cittadinanza.

L'errore è storico, aver creduto che finanziare progetti e iniziative potesse sostituire una seria e attenta pianificazione degli interventi, dai piani regolatori generali a quelli sociali. Oggi, che la globalizzazione ci rende tutti un po' più precari, i progetti per l'infanzia tornano nei cassetti. Alcune amministrazioni scelgono ancora di investire, Ecosistema Bambino vuole raccontarlo.



LEGAMBIENTE

PROGETTI E INIZIATIVE

149 progetti non sono pochi. La maggior parte parlano di Pedibus, Bicibus e educazione stradale. Il Pedibus è un autobus umano, formato da un gruppo di bambini “passeggeri” e da adulti “autisti” e “controllori”. Il Bicibus è un modo sostenibile per andare a scuola, è un “autobus a due ruote” formato da un gruppo di scolari in bicicletta che vanno e tornano da scuola accompagnati da genitori volontari, lungo percorsi prestabiliti e messi in sicurezza. Come per le linee dei veri autobus, i percorsi dei Pedibus e dei Bicibus hanno un capolinea e delle fermate intermedie, individuate con cartelli che riportano gli orari di partenza e passaggio nell’andata e nel ritorno da scuola. Di educazione stradale ce n’è per tutti i gusti e in tutte le salse, dal punto di vista del pedone e del ciclista ma anche da quello di chi guida l’automobile. Oltre ai bambini, destinatari finali dei progetti sono coinvolti genitori e nonni, vigili urbani ed educatori. Un occhio di riguardo è rivolto alla sicurezza, dagli attraversamenti pedonali all’uso del casco in bici o in motorino. Da mettere in vetrina i percorsi ciclabili per conoscere le città che coniugano, appunto, la mobilità con la scoperta del territorio.

I NUMERI

- 57 i comuni partecipanti ad Ecosistema Bambino 2010.
- 149 i progetti inviati.
- In 25 città sono stati attivati i Pedibus.
- In 19 città sono stati attivati i Bicibus.
- In 18 città sono stati realizzati progetti di educazione stradale.
- 22 le città che hanno ospitato Bimbibici (dal sito www.bimbibici.it)
- 14 le buone pratiche messe in vetrine da Ecosistema Bambino.

LE ASSENZE!

- Gran parte del sud e parte del centro Italia



LEGAMBIENTE

LE STORIE

Non più una classifica, l'abbiamo detto, ma una vetrina di buone pratiche. Tuttavia abbiamo scelto di segnalare alcune esperienze per testimoniare che "si può fare", si può investire in politiche educative per migliorare le nostre città nel loro complesso. Si possono coinvolgere bambini e ragazzi nel cambiamento urbano e sociale dei quartieri. E lo si può fare, lo si deve fare, lavorando in maniera trasversale su tutti gli ambiti di intervento su cui una amministrazione, grande o piccola che sia, è chiamata ad operare. Le esperienze che abbiamo scelto sono solo alcune, sono quelle raccontate meglio, sono quelle che hanno una storia consolidata. Speriamo possano servire da stimolo per fare e non per sentirsi in competizione.

AREZZO: *La città in movimento*

Il progetto intende educare i bambini e i ragazzi a una mobilità consapevole, a piedi e in bici, per un ambiente più sano e più sicuro. È stato avviato un percorso di progettazione condivisa per garantire una continuità di interventi che privilegiasse la sicurezza di tutti i cittadini, adulti e bambini, pedoni e automobilisti... Per questa ragione sono stati realizzati seminari di approfondimento e autoformazione per tecnici e amministratori e momenti educativi per i ragazzi, dalle scuole dalle primarie alle secondarie di secondo grado, per esaminare il punto di vista dei piccoli pedoni ma anche dei giovani neopatentati rispetto alla realizzazione di esperienze di mobilità autonoma. Sono stati indagati i comportamenti stradali e il rispetto delle regole degli adulti e realizzato un seminario di approfondimento: un percorso che ha portato anche all'istituzione di un **comitato sulla mobilità sicura**.

BOLOGNA: *BO2 – Per una mobilità di grande respiro*

Ci piace segnalare un piano generale sulla mobilità che parla di trasporto pubblico e di inquinamento, di risparmio energetico e di sicurezza e soprattutto individua e incentiva una serie di alternative per spostarsi in città evitando l'uso dell'automobile privata. Solo per fare un esempio: in 50 incroci la **priorità semaforica** è riservata agli autobus. Un piano che comprende non a caso anche i progetti destinati ai ragazzi, dai percorsi casa scuola all'uso della bicicletta. Questa ci sembra proprio una buona pratica.

BOLZANO: *Ordinanza del Sindaco*

A Bolzano segnaliamo il progetto *A scuola ci vado da solo* che in corso da ben 12 anni ha permesso di monitorare e migliorare il raggiungimento degli obiettivi. Fin dalle scuole dell'infanzia i bambini fanno attività di educazione stradale e imparare a conoscere diritti e doveri di tutti i fruitori della strada: pedoni, ciclisti, automobilisti... Fanno esperienze "sul campo" a piedi, in autobus e in bicicletta e hanno la possibilità di conseguire una bicipatente e di acquisire in una vera officina piccole nozioni per la riparazione del proprio mezzo a due ruote. A supporto di



LEGAMBIENTE

questo bel progetto e per ottenere risultati sempre più apprezzabili una coraggiosa **Ordinanza del Sindaco** istituisce le strade scolastiche nei pressi di 10 scuole elementari. 15 minuti prima e dopo l'inizio delle lezioni il traffico dei veicoli a motore viene sospeso, con l'unica eccezione dei residenti in sola uscita. La scelta ha creato un iniziale

malumore ma la perseveranza dell'amministrazione ha reso tale istituzione un sentire comune. Oggi altri genitori, di altre scuole, richiedono lo stesso intervento.

CREMONA: *Io cammino alla grande*

Il progetto è rivolto alle scuole primarie ed ha l'obiettivo di coinvolgere i bambini in attività differenziate per età, esperienza e interessi al fine di favorire l'autonomia in generale e in particolare la mobilità all'interno dei quartieri costruendo piccole esperienze urbane. Il percorso prevede la **conoscenza dello spazio urbano** a partire dall'esperienza del proprio corpo nei luoghi più prossimi e conosciuti, poi dello spazio in relazione al tempo e delle loro reciproche influenze, allargando il territorio "toccato" all'intera città e alla sua storia.

LECCO: *Pedibus*

17 linee operative. Sette anni di esperienza rendono una bella idea un vero progetto. Il comune ha calcolato che sono state **risparmiate 20 tonnellate di anidride carbonica**. Al Pedibus sono collegate attività di sensibilizzazione e appuntamenti culturali.

LIVORNO: *Sicuri in strada e in rete*

La particolarità del progetto è quella di lavorare sulla sicurezza per andare oltre le tante paure che possono limitare **l'autonomia dei giovanissimi**. La rete (il web) e la strada hanno in comune le tante insidie che troppo spesso i nostri ragazzi non sono preparati ad affrontare. Il progetto vede il coinvolgimento sia degli adulti, portati a limitare l'autonomia dei giovanissimi proprio per le suddette paure dei ragazzi. Il confronto rende evidente le differenze di vedute sui temi della mobilità, quasi uno scontro tra automobilisti e pedoni. Come dire, per migliorare la sicurezza c'è da fare tanta strada... insieme. Il progetto prevede incontri di informazione e formazione, somministrazione e monitoraggio di questionari e percorsi di osservazione sui comportamenti stradali.

PESARO: *La patente del pedone*

Legato all'ormai storico progetto "A scuola ci andiamo da soli" che il comune di Pesaro porta avanti dal 2001 segnaliamo questa iniziativa. L'idea di una patente del pedone che i ragazzi possono conseguire affrontando da soli o in gruppo una serie di prove. Recuperare informazioni, osservare comportamenti ma anche prendere



LEGAMBIENTE

l'autobus o fare acquisti in un negozio. Piccoli gesti di cittadinanza legati alla mobilità e al territorio da condividere con gli amici. Vivere le prove, annotate su un quaderno, dà diritto al conseguimento della **patente del pedone**. Si tratta di un'evoluzione del progetto nato nel 2001 che ogni anno viene verificato e aggiornato. Insomma, un intervento strutturale e non estemporaneo.

PORDENONE: *Muovi21*

Un contenitore di progetti (*Una strada sicura, Andiamo a scuola a piedi, Andare a scuola da soli, Conoscere il quartiere a piedi e in bicicletta*) finalizzati a favorire la mobilità pedonale dei bambini individuando, proprio con i bambini, percorsi sicuri. Non si tratta solo di percorsi casa - scuola, l'obiettivo è anche individuare le zone che i ragazzi ritengono pericolose proponendo soluzioni che le rendano percorribili e sicure, **soluzioni valide per tutti i cittadini**. Per questo il progetto prevede il coinvolgimento di diversi attori, bambini e adulti, per condividere scelte che sono per tutti.

REGGIO EMILIA: *MANIFESTO per una mobilità sicura, sostenibile e autonoma nei percorsi casa-scuola*

Si tratta di un vero e proprio intervento strutturale basato sulla realizzazione di 9 progetti e 6 linee di azione: Educazione, Comunicazione, Promozione, Sicurezza, Servizi, Pianificazione. Il Manifesto consente di mettere insieme rendendoli coerenti e razionali i percorsi casa - scuola, le opere di messa in sicurezza dei percorsi, le campagne di sensibilizzazione rivolte ai bambini e agli adulti e la figura del **mobility manager all'interno delle scuole** che si fa portavoce delle problematiche inerenti la mobilità delle scuole e delle famiglie nei confronti dell'amministrazione comunale e favorisce forme di trasporto sicure e sostenibili come il Bicibus e il car pooling. Il senso è quello di un percorso non solo per i bambini ma per la città tutta.

SIENA: *La Zona Senese, una zona ciclabile*

L'originalità del progetto è quello di coniugare l'uso della bicicletta con la conoscenza del territorio. L'iniziativa prevede 17 itinerari da fare a piedi o in bicicletta in **17 comuni** della Zona Senese per scoprire insieme, adulti e ragazzi, l'ambiente e il patrimonio culturale del proprio territorio. Un modo per fare della mobilità sostenibile uno strumento di relazione e collaborazione inter-generazionale. Tutte le iniziative inserite in calendario vengono monitorate da una segreteria attraverso la distribuzione e la somministrazione di questionari di valutazione ai partecipanti.



LEGAMBIENTE

TORINO: *Pedalarre verso la sostenibilità*

La particolarità di questo progetto è il coinvolgimento degli adolescenti offrendo loro un rinnovato punto di vista sull'**utilizzo della bicicletta**. Educare alla mobilità sostenibile si è tradotto in una messa in discussione delle abitudini individuali ma anche nell'avvio di un percorso di riflessione e conoscenza del territorio urbano e dei suoi modelli di mobilità. Cosa si intenda per qualità dell'aria e impatto ambientale delle auto, se siano valide o meno alternative come la bicicletta, i mezzi pubblici o il car sharing. Anche toccare il tema dei mutamenti climatici e della qualità dell'aria ha lasciato spazio a riflessioni su temi apparentemente poco interessanti per i giovani.

TRENTO: *A piedi sicuri*

Il progetto, che coinvolge bambini e adulti, è stato avviato nel 2004 ed ha visto la partecipazione solo nell'ultimo anno 3490 bambini e 19 scuole primarie. L'anno scolastico 2009/2010 ha visto un'evoluzione del progetto che si occupa ora anche di percorsi sicuri oltre quelli casa scuola, frutto di un'accurata pianificazione. L'obiettivo del percorso quinquennale è il rafforzamento del legame bambino-città, le azioni infatti mirano ad avvicinare i bambini alla città, all'amministrazione comunale e alle risorse del proprio quartiere e per questo prevede il protagonismo di diversi soggetti sul territorio comprese associazioni e esercizi commerciali. Ad oggi il progetto così partecipato ha dato ottimi risultati. Meno famiglie (il 22%) scelgono di accompagnare i figli a scuola in auto mentre aumentano **(36%) i bambini che vanno a scuola da soli o con gli amici**.

VERCELLI: *Mobilitati*

Un insieme di misure favore della mobilità sostenibile per migliorare la qualità dell'aria. Pedibus, Bike Sharing, piste ciclabili e rastrelliere per collegare la città senza inquinarla. **Abbonamenti agevolati** (45€ annui) per incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici.

VERONA: *Raccogliamo Miglia Verdi*

Il progetto è stato lanciato dall'organizzazione internazionale "Alleanza per il clima" nel 2003, con l'idea di sostenere il Protocollo di Kyoto, promuovendolo tra i giovani e applicandolo concretamente nella propria città e nella vita quotidiana. Il progetto raccogliamo **Miglia Verdi** parte a Verona nel 2005 e ha permesso una notevole raccolta di dati e la loro conseguente lettura. Il dato interessante è che nel corso degli anni di attuazione del progetto sono diminuite le scuole aderenti (25 nel 2010) ma sono aumentate le percentuali (59%) degli alunni che scelgono, con le loro famiglie, di andare a scuola a piedi. Interessante segnalare che gli interventi dell'amministrazione sono andati al di là del progetto con interventi mirati a rendere praticabile e più sicura la scelta di lasciare l'auto per andare a scuola. Allo studio proposte per rilanciare il progetto coinvolgendo circoscrizioni e scuole.



LEGAMBIENTE

TEMPI E PERSONE

Le buone pratiche che abbiamo brevemente raccontato, e ce ne sarebbero delle altre, hanno la particolarità di essere pensate nel tempo. Non occasioni sporadiche ma interventi mirati e monitorati per essere affinati e resi sempre più coerenti con il territorio. Andare a scuola a piedi da soli per un giorno, come se fosse una festa, può essere piacevole e divertente ma non cambia il rapporto tra le persone e le città. Far sì che i genitori non sentano l'esigenza di usare l'auto per accompagnare i propri figli a scuola o in palestra significa fare qualcosa non solo per quei genitori e quei bambini ma per tutta la comunità. Genitori e figli, bambini e adulti, cittadini e tecnici. Nessuno può essere o sentirsi escluso da un percorso di cambiamento: i problemi legati al traffico, alla sicurezza stradale, all'inquinamento sono problemi di tutti e tutti devono fare la loro parte a cominciare, ovviamente, da chi le città le governa e amministra.

L'IMPEGNO

Non finisce qui l'esperienza di Ecosistema Bambino 2010. Il nostro lavoro continuerà con la voglia di mantenere in rete i Comuni che hanno voluto dare il loro contributo a questo lavoro e con la necessità di coinvolgere quelle amministrazioni che hanno "saltato un giro". Il nostro grazie particolare ai funzionari dei comuni che hanno assemblato i materiali e che ci hanno restituito un quadro di quantità e qualità che deve però crescere ancora e deve sempre più essere omogeneo sul territorio nazionale. Per farlo dobbiamo creare momenti di formazione e autoformazione che consentano la partecipazione al di là di una classifica e di un riconoscimento. Ci piace pensare che sempre più le amministrazioni, politici e tecnici, possano incontrarsi per contaminarsi su buone pratiche mettendo a disposizione le proprie competenze e senza vergognarsi di copiare e farsi consigliare. Forse questo ci aiuterà a limare le profonde divisioni tra nord e sud del paese e a offrire opportunità a tutti i ragazzi a seconda a prescindere dalla realtà geografica.

RINGRAZIAMENTI

Un grazie al **Comune di Grosseto** per aver ospitato l'appuntamento di Ecosistema Bambino 2010 con la promessa, reciproca, di seguire con attenzione il percorso sulla ciclabilità intrapreso dall'amministrazione perché anche il turismo "gioca pulito".

Un grazie al centro per lo Sviluppo Sostenibile il Girasole per l'organizzazione della giornata.

A tutti un augurio di buon lavoro per l'infanzia e l'ambiente.