

STRADE BELLE E SICURE



A CIRIÉ



CITTÀ DI CIRIÉ



**LA SCUOLA PROPONE
UNA MOBILITÀ
SOSTENIBILE**

STRADE BELLE E SICURE

è un progetto del **Laboratorio Scuola/Città Sostenibile** di Torino, coordinato per la Cooperativa TerzoTempo da Silvana Ranzato, condotto dagli architetti Paola Falasco, Lucia Minerbi e Maria Grazia Novara, e curato da Mario Bellinzona e Silvia Burzio.

Promosso dal Laboratorio Territoriale per l'Educazione Ambientale della Provincia di Torino.

Si ringraziano:

*l'Assessore allo Sviluppo Sostenibile e Pianificazione Ambientale della Provincia di Torino, dr.ssa Angela Massaglia,
il sindaco del Comune di Cirié, dr. Luigi Chiappero
l'Assessore all'Ambiente del Comune di Cirié, Sergio Bertoli,
la referente del Laboratorio Territoriale per l'Educazione Ambientale della Provincia di Torino, Elena Marossero,
il responsabile del Settore Polizia Locale del Comune di Cirié, dr. Santino Garaffo,
il Vice Comandante di Polizia, Dario Righetti,
il pediatra, dr. Paolo Rosso,
il Dirigente scolastico del 1° Circolo Didattico di Cirié
dr. Martino Frasca,
la Dirigente scolastica del 2° Circolo Didattico di Cirié , dr.ssa Maria Carla Micono
le insegnanti Mariarosa Infante, Mariella Milone, Nicoletta Mensi, Simona Ronchini, Laura Ferraud della scuola Fenoglio e le insegnanti Dilva Macario e Gina Giannella della scuola Don Bosco,
le bambine, i bambini e le famiglie delle classi 3^A, 3^B della scuola Fenoglio e 4^C della scuola Don Bosco.*

La presente pubblicazione fa riferimento all'esperienza condotta nell'anno scolastico 2004-2005 presso il Comune di Cirié (Torino)

Testi: Mario Bellinzona e Silvia Burzio

Illustrazioni e grafica: Silvia Burzio

Stampa: SIREA, via Belfiore 60 - 10126 Torino

Anno 2005

INDICE

<i>C'era una volta una città...</i>	pag. 4
Perchè questo progetto	pag. 10
<i>Domande e risposte</i>	pag. 11
Il percorso didattico	pag. 14
<i>Domande e risposte</i>	pag. 16
Conclusioni	pag. 21
Riferimenti sul web	pag. 22



C'era una volta una città... ...con i bambini per strada

C'era una volta una città con i bambini, di quelle che non si vedono più. Voglio dire che una volta c'era una città con i bambini per strada, non come le città di oggi.

Oggi ci sono città con i bambini in casa, i bambini a scuola, i bambini in piscina, i bambini in auto.

Una volta, invece, c'era una città con i bambini per strada, proprio così. E dirò di più: anche con i bambini in bici.

Una volta.



Nella Città Con I Bambini Per Strada c'era una scuola un po' strana, dove ogni mattina le maestre se ne uscivano con le proposte più strampalate.

“Io vi insegno a leggere ma voi mi sapete dire quanti panettieri ci sono fra la scuola e la biblioteca?” oppure “Oggi facciamo matematica ma gli alberi in piazza sono tutti sempreverdi?”

I bambini, che conoscevano la città come le loro tasche, rispondevano sempre a tutte le domande, e le maestre insegnavano loro a leggere, scrivere, contare, ma non solo a scuola, anche fuori. Fino al giorno in cui arrivò in città la famiglia Vifidate.

La famiglia Vifidate veniva dalla Grande Città, e lo si capì subito dallo strato di pneumatici che lasciò sull'asfalto frenando dieci metri dopo lo STOP dell'incrocio principale.

Il padre, alla guida, tirò giù il finestrino e urlò ai bambini impietriti sul marciapiede: "Ma voi vi fidate a girare così? Da soli? A PIEDI?! Ma dove sono i vostri genitori? Che razza di città è questa?"



Non dovettero passare molti giorni prima che la panettiera commentasse con una cliente: "Certo che tutti questi bambini che vanno in giro a piedi, da soli... lo non so se mi fiderei. Non è più come ai nostri tempi..."

Fu così che all'improvviso e inspiegabilmente gli abitanti della Città Con I Bambini Per Strada cominciarono a provare un crescente senso di insicurezza. Dapprima fu solo un lieve brivido lungo la schiena uscendo di casa ogni mattina, ma ben presto divenne un'ansia opprimente, di giorno e di notte.

A dirla tutta, l'unico vero pericolo in città era il signor Vifidate alla guida del suo bolide a dodici ruote motrici, più alto di un autobus a due piani. Ma le famiglie, come dicevo, erano ormai in preda a un'ansia incontrollabile e non si fidavano più a lasciar uscire i figli da soli.

Andare a piedi ai giardini?! Impensabile. A merenda da un amico in fondo alla strada? Niente da fare. Piuttosto la nonna rispolverava la patente chiusa in un cassetto da anni e si rimetteva alla guida della sua vecchia Cinquecento.

In auto dentro i negozi, in auto nell'atrio della scuola, in auto in mezzo all'ufficio postale lanciando dal finestrino le lettere da spedire, in auto ovunque.

Insomma, un delirio a quattro ruote.



Le strade non bastavano più, soprattutto erano troppo strette e così vennero trasformate: via i marciapiedi, via i portici (trasformati in tunnel), via gli alberi e i giardini lungo le strade.

La Città Con I Bambini Per Strada divenne così la Nuova Città. E quando una cosa è nuova dev'essere per forza migliore, non ci sono "ma..."



In realtà, di "ma..." ce n'erano, e tanti.

E ancora una volta furono i bambini a tirarli fuori:

"Ma non si può fare più niente!"

"Ma io sono stufa!"

"Ma per chi ci hanno preso?"

"Ma non si può più giocare da nessuna parte!"

Com'era possibile che la Nuova Città piacesse a tutti? Eppure sembrava che i grandi non si ponessero neanche la domanda. Era la Nuova Città, era così e basta.

Le uniche persone che non nascondevano un certo scetticismo erano le maestre. Per loro, attraversare l'atrio della scuola ogni giorno era diventato un vero incubo: auto sulle scale, auto nei corridoi, perfino davanti alla macchinetta del caffè!

Quando i bambini tentarono di spiegare le loro preoccupazioni, alla frase "con tutte queste auto" le maestre ebbero una crisi di nervi e con le lacrime agli occhi si dissero disposte a tutto pur di impedire che la situazione peggiorasse ulteriormente.

Bisognava agire e non c'era tempo da perdere.

Allo scopo di studiare la situazione venne organizzata una gita nel quartiere.

Fu sufficiente camminare per due ore nelle strade intorno alla scuola per accorgersi di quanto fossero cambiate: tristi, senza verde, senza spazio per camminare o sedersi, si erano riempite di cartelloni pubblicitari.

Del resto nessuno girava più a piedi! Chissà se le cose andavano così male anche nelle altre città?

Grazie alla complicità delle maestre, non fu difficile organizzare una visita alla biblioteca e raccogliere informazioni.



"Hai visto a Londra? Tolgono perfino la segnaletica e la strada è usata da tutti!"

"E in Olanda allora? Guarda che strade: sembrano giardini!"

"Ma tu hai visto come sono le strade a Cembry?"

"Dove?!"

"A Cembry, in Inghilterra! Ho qui l'articolo con le foto."

"Guarda che si dice Sciamberi ed è in Francia!"

Perché le cose dovevano andare così male nella Nuova Città se altrove andavano così bene? Bisognava spiegarlo ai grandi, fare loro delle proposte. Ma anche fra i bambini c'erano opinioni molto diverse.

“Chiudiamo il pezzo di strada davanti alla scuola così è più sicuro!”

“E poi le auto come fanno a passare, furbona?”

“Ma tu guidi?”

“Io no, ma mio papà sì!”

“Ma scusa, in che classe è tuo papà?”

“Guarda che mio papà lavora, non va più a scuola!”

“E allora lascialo andare a lavorare e tu vieni a scuola a piedi, no?”

Insomma, fu una discussione a dir poco animata: chi voleva togliere le auto dalle strade, chi preferiva togliere segnaletica e marciapiedi, chi proponeva di rallentare le macchine. Su una cosa tutti furono d'accordo: almeno le strade intorno alla scuola dovevano tornare a essere belle e sicure come un tempo.

Nei disegni dei bambini, i parcheggi di troppo si trasformarono in piazzette con alberi e panchine, gli incroci pericolosi in aree rialzate e variopinte, le strade si restrinsero per restituire spazio ai pedoni e alle piste ciclabili



Sembra incredibile a dirsi, ma è già passato un anno da allora. Oggi la Nuova Città è un po' cambiata. Le strade intorno alla scuola non sono più il delirio a quattro ruote di un tempo e i bambini hanno fatto un patto con le maestre: chi arriva a scuola in auto può entrare in classe solo se accompagnato da un genitore, il quale 1) viene subito legato a una sedia davanti a un televisore che trasmette tutte le puntate di "Lascia o raddoppia?", 2) viene dotato di cuffie con la musica di "Volevo un gatto nero" a tutto volume per un'ora e 3) inevitabilmente arriva tardi al lavoro.

Siccome a nessuno piace arrivare tardi al lavoro con la faccia di Mike Bongiorno negli occhi e le voci dello Zecchino d'Oro nelle orecchie, i genitori lasciano i bambini a cinque minuti da scuola e si guardano bene dall'avvicinarsi in auto. Le strade sono meno intasate e i bambini fanno volentieri un pezzo di strada con i compagni. Magari l'anno prossimo allungheranno un po' il tragitto a piedi.

Qualcuno ha già proposto di cambiare nome alla città e chiamarla d'ora in poi la "Città Con I Bambini Anche Per Strada". Si vedrà. Intanto i signori Vifidate si sono trasferiti. Evidentemente non si fidavano di una città dove i bambini possono girare anche a piedi.

(M.B.)



PERCHÉ QUESTO PROGETTO

La crisi delle città, causata dai problemi della mobilità (congestione del traffico, inquinamento dell'aria, peggioramento della qualità della vita) chiede alle Amministrazioni locali, ma anche alle agenzie educative e ai cittadini stessi, di partecipare alla ricerca di soluzioni alternative.

Il lavoro con l'infanzia facilita il coinvolgimento della comunità e contribuisce allo sviluppo di una cultura della cittadinanza attiva nelle giovani generazioni; la partecipazione dei bambini e delle bambine alla progettazione di soluzioni alter-



native per la città sviluppa la creatività e la capacità di osservazione, da nuovi punti di vista, dei problemi.



DOMANDE E RISPOSTE

Come ci muoviamo in città?

Il mezzo di trasporto che usiamo maggiormente è l'auto; ma per compiere spostamenti fino a 500 metri il modo più veloce è andare a piedi o in bicicletta. La bici è comunque il mezzo più rapido per percorsi fino a 2 km.

L'uso dell'auto in città determina condizioni di vita sempre più difficili, soprattutto per le fasce più deboli di popolazione: i bambini e gli anziani.

Il “bambino per strada” è oggi considerato un “indicatore” della sostenibilità della città: se un bambino può muoversi da solo per la città, la città è sicura e vivibile.

Il traffico urbano costituisce veramente un pericolo per la salute?

Non solo è un pericolo per la salute, ma per la vita stessa.

Infatti in Italia si stima che 6.000 persone ogni anno muoiano negli incidenti stradali e 600.000 siano ferite (20.000 sono invalidi permanenti). L'obiettivo dell'Unione Europea è quello di ridurre del 40% i morti e i feriti sulla strada entro il 2010.

Il problema riguarda soprattutto i giovani: il 50% dei morti ha meno di 40 anni. Per i giovani gli incidenti stradali sono la prima causa di morte.

I più colpiti sono i pedoni, i ciclisti, i motociclisti: i conducenti di ciclomotori hanno un tasso di mortalità quattro volte superiore agli automobilisti.

Nella provincia di Torino nel 2004 ci sono stati:

● 1687 incidenti: 1.456 feriti e 74 morti

● su 134 pedoni investiti:

126 feriti

2 illesi

6 morti

Com'è una città sostenibile, per quanto riguarda la mobilità?

Una città sostenibile è una città dove si verificano meno incidenti, cioè una città in cui gli automobilisti si muovono più lentamente (dato che la prima causa di incidenti è il comportamento alla guida), i mezzi pubblici circolano velocemente su corsie riservate, e tutti possono muoversi in sicurezza in bicicletta e a piedi.

L'abitudine di condurre i figli a scuola in automobile, aumentando fino al 25% il traffico nelle ore di punta, da un lato contribuisce a congestionare le aree all'ingresso delle scuole, (partecipando all'aumento locale dell'inquinamento dell'aria), dall'altro trasmette ai bambini segnali distorti dal punto di vista dell'acquisizione di autonomia e di un comportamento corretto nei confronti dell'ambiente.

Una città sostenibile è una città che, anche ridisegnando la viabilità, permette ai suoi abitanti di abitarla e percorrerla in autonomia e sicurezza.

Una definizione di sviluppo sostenibile:

“Lo sviluppo è sostenibile se soddisfa i bisogni delle attuali generazioni senza compromettere la possibilità per le future generazioni di soddisfare i propri bisogni”.

*Rapporto Brundtland, 1987
“Il futuro di noi tutti”, Rizzoli
Milano, 1998.*

UNA CITTÀ SOSTENIBILE...

- *ha strade più strette, che costringono a rallentare;*
- *ha strade con curve e chicane;*
- *ha attraversamenti pedonali frequenti, al livello del marciapiede, che fungono anche da dosso;*
- *ha percorsi pedonali continui, così come sono continui quelli veicolari;*
- *ha una rete di ciclopiste, per potersi spostare sicuri non solo nel tempo libero, ma anche nei tragitti quotidiani.*

Chi deve occuparsi della progettazione di una città sostenibile?

Nessuno conosce i problemi della città meglio degli abitanti. Per questo la collaborazione tra i cittadini e l'Amministrazione locale (affiancando cioè la conoscenza capillare della città, da parte dei cittadini, alle competenze tecniche e amministrative dei funzionari che operano negli enti locali) consente di trovare soluzioni efficaci e condivise.

I bambini sono abitanti della città e sanno osservare i problemi da punti di vista originali, con grande creatività; coinvolgerli significa trovare nuove idee, contribuire a sviluppare una cultura della cittadinanza attiva e favorire il legame con il territorio.

La Conferenza di Rio de Janeiro del 1992 e la nascita dell'Agenda 21 locale

La Conferenza ONU su ambiente e sviluppo, durante la quale 173 Paesi si sono impegnati a promuovere lo sviluppo sostenibile, e hanno firmato il Trattato sulla Biodiversità, sul Cima e sulle Foreste e prodotto un documento in 40 capitoli - l'Agenda 21 - che indica come avviare concretamente lo sviluppo sostenibile sul pianeta, a partire dal 21° secolo. Il capitolo 28 dell'Agenda 21 attribuisce alle Pubbliche Amministrazioni locali un ruolo fondamentale nel promuovere e attuare processi di Agenda 21 locale con il coinvolgimento di tutti i portatori di interesse di una comunità.

Agenda 21 Locale (Ag21L)

Intesa come proposta per la partecipazione della collettività alle decisioni che riguardano il bene comune, l'Agenda 21 è, a scala locale, un importante strumento di pianificazione.

L'Ag21L è un processo che permette, attraverso il raggiungimento del consenso tra tutti gli attori di una comunità locale, di elaborare un 'Piano di azione' a lungo termine che definisca le priorità e le caratteristiche degli interventi necessari sul territorio, nel rispetto della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

IL PERCORSO DIDATTICO

Il progetto ha interessato la scuola elementare Fenoglio e la scuola elementare Don Bosco di Cirié.
Gli obiettivi generali del progetto sono:

- Accrescere il numero di studenti che vanno a scuola e ritornano a casa autonomamente, a piedi o in bicicletta, e determinare un miglioramento della fruizione della città da parte dei bambini e degli abitanti.
- Ridurre il traffico automobilistico nell'area intorno alla scuola, e quindi migliorare la qualità ambientale della città e ridurre i rischi per la salute derivanti dall'inquinamento atmosferico e acustico, dipendenti dal traffico veicolare privato.
- Promuovere l'uso della bicicletta, non solo nel tempo libero ma anche nei percorsi quotidiani.



A lungo termine, il progetto si propone di:

- incidere sugli stili di vita dei cittadini, innanzi tutto di quelli coinvolti nel progetto, per ciò che concerne la mobilità in città, trovando soluzioni compatibili con la sostenibilità urbana;
- proporre una nuova organizzazione della mobilità urbana iniziando dall'area limitrofa alla scuola, apportando modifiche alla viabilità attraverso interventi di manutenzione ordinaria o straordinaria attuati dal Comune.

LE TAPPE DEL PERCORSO

1. Ottobre 2004 - aprile 2005

A. 8 incontri in classe: i desideri di mobilità dei bambini, la percezione del rischio sulla strada, il sopralluogo.

B. 5 incontri in classe: individuazione dei punti di incontro, definizione dei punti neri nel tratto dal punto di incontro alla scuola, preparazione dei cartelli di sensibilizzazione.

2. Gennaio - maggio 2005

Gli incontri con le insegnanti.

Gli incontri con le famiglie.

L'incontro con il pediatra e l'Assessore all'Ambiente.

L'incontro con il vice Comandante dei vigili.

3. Marzo - giugno 2005

L'organizzazione della "Giornata dell'ara pulita"

1^ GIORNATA: 23 marzo 2005

2^ GIORNATA: 9 giugno 2005

4. settembre 2005

Incontri con genitori, insegnanti e Amministrazione, per organizzare la giornata "I Walk To School" del 6 ottobre.

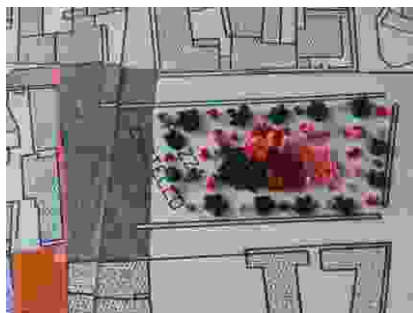


Il lavoro in classe

Prendendo spunto da interventi di moderazione del traffico attuati in altre città europee, i bambini hanno ridisegnato le strade esplorate per renderle, oltre che più sicure, anche più belle.

La diffusione dei risultati

I plastici con le proposte di miglioramento sono stati presentati all'Amministrazione e ai genitori nel corso di un incontro pubblico



DOMANDE E RISPOSTE

Andiamo a scuola a piedi?

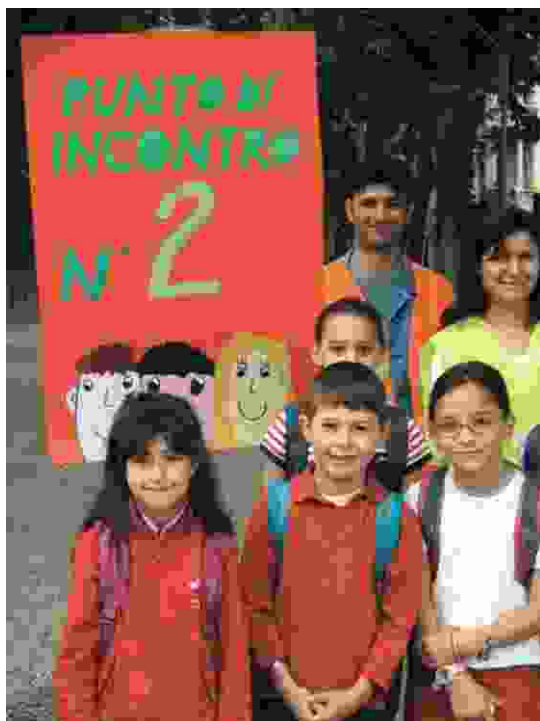
Durante il sopralluogo i bambini hanno individuato alcuni punti di incontro a un massimo di 500 metri dalla scuola dove darsi appuntamento per percorrere l'ultimo tratto di strada a piedi con i compagni, senza i genitori.

L'idea di sperimentare una giornata in cui andare a scuola a piedi senza essere accompagnati dai genitori è stata accolta favorevolmente anche dall'Amministrazione, che ha sostenuto l'iniziativa coinvolgendo i Vigili Urbani.

Il 23 marzo 2005 la scuola Don Bosco ha svolto una prima prova dell'iniziativa, a cui hanno collaborato anche gli studenti dell'Istituto pedagogico, che hanno osservato i bambini lungo i percorsi.

Il 9 giugno 2005 nel Comune di Cirié circa 200 bambini, 8 insegnanti, circa 20 genitori volontari, 5 vigili urbani, si sono suddivisi nei punti di incontro e hanno accolto i bambini che a gruppi si sono recati a scuola a piedi da soli.

I genitori presenti si sono detti soddisfatti e intenzionati a ripetere l'esperienza, con l'idea di renderla un appuntamento fisso, almeno con cadenza mensile.



Strade e salute: quali benefici andando a scuola a piedi?

I genitori hanno incontrato il pediatra Paolo Rosso per approfondire il tema del bisogno di autonomia dei bambini e dei rischi alla salute che derivano dalla mancanza di movimento.

Dalla relazione del pediatra è emerso che l'organizzazione del tempo libero dei bambini da parte dei genitori non può soddisfare il bisogno di scoperta, di esperienza diretta.

Quanti genitori lasciano andare i figli a scuola da soli? Meno del 10%. I motivi sono la mancanza di fiducia negli automobilisti, che non si fermano sulle strisce pedonali, la disattenzione dei propri figli, la mancanza di sedi protette lungo la strada: il bambino è quindi costantemente seguito, controllato, aiutato.

I bambini di oggi non sono capaci di correre, di scavalcare ostacoli, di arrampicarsi.

Un terzo dei bambini europei muore per inquinamento ambientale. Secondo uno studio dell' Organizzazione mondiale della Sanità (OMS) sono 100 mila l'anno i minori vittime dell'inquinamento di aria, acqua e combustibili solidi, traumi e incidenti provocati dal traffico e da avvelenamento da piombo. La ricerca ha riguardato i 52 paesi dell'area europea.

Cosa sono le POLVERI SOTTILI?

Sono le particelle disperse nell'aria che respiriamo, generate principalmente dagli autoveicoli.

La loro pericolosità è inversamente proporzionale alle loro dimensioni: quelle con diametro inferiore a 10 micron (chiamate PM10) possono raggiungere i bronchi e gli alveoli polmonari.

L'OMS denuncia inoltre che l'obesità nei bambini, causata da limitato movimento, è una vera e propria epidemia in tutta Europa. L'obesità infantile comporta gravi rischi per la salute, e porta spesso una diminuzione dell'autostima e persino a sindromi depressive.

Si calcola che camminare dai 15 ai 30 minuti al giorno diminuisca notevolmente i rischi per la salute causati dalla sedentarietà.

La Polizia locale incontra i bambini: coincide la percezione del rischio?

Abbiamo invitato il Vice Comandante della Polizia municipale Dario Righetti, nelle classi, per rispondere alle domande dei bambini.

I bambini hanno fatto molte domande sul rapporto fra i rischi nella strada e il lavoro dei vigili urbani.

Il Vice Comandante ha esortato i bambini ad imparare a muoversi da soli sulle strade della città, facendo molta attenzione e non esitando a chiedere aiuto agli adulti presenti.



“Non è evitando la strada che ci si protegge, ma conoscendola bene e comportandosi bene. L'esperienza è fondamentale, non potete vivere in una campana di vetro: dovete essere bambini attenti e sicuri di voi, delle vostre capacità. Prima o poi arriverà il momento per ogni bambino di attraversare la strada, e ce la farà!”

LE DOMANDE DEI BAMBINI

Perché il marciapiede vicino alla scuola è così stretto?

Anche il marciapiede del nostro Comando è molto stretto... Il problema è che solo di recente, con la legge Tonioli (che ha stabilito che i marciapiedi devono essere pensati quando si costruiscono le case), i marciapiedi vengono costruiti della larghezza giusta. Una volta i marciapiedi non venivano costruiti e adesso, in molti casi, non c'è più spazio per farli.

Per quale comportamento sbagliato date più multe?

Più di tutto per il divieto di sosta.

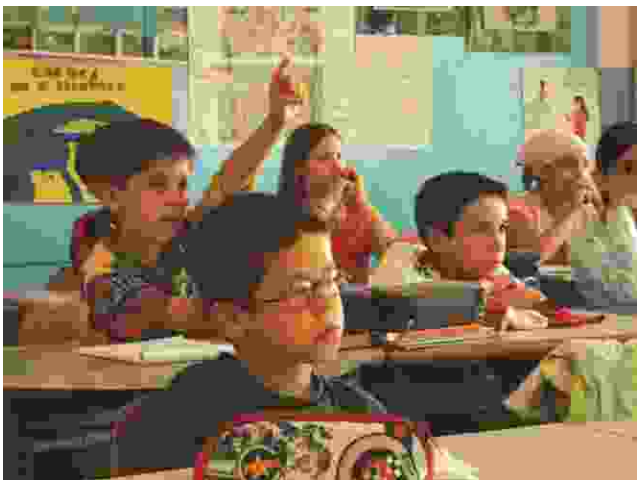
Per le macchine in movimento, la multa che si fa più spesso è quella che punisce la velocità troppo alta.

Perché la piazza della scuole non è una zona pedonale?

Perché il comune deve sentire tante opinioni, per fare un intervento: chi lavora, chi abita, ecc. Se ci fosse un sistema molto efficiente di trasporto pubblico gli abitanti non sentirebbero più la necessità di muoversi con la propria automobile, adesso però il sistema dei mezzi pubblici non è ottimale.

Non si possono fare tutte le strisce rialzate, che sono più sicure? O modificare gli incroci pericolosi che ci sono a Cirié?

Tutti gli incidenti succedono perché una delle macchine coinvolte ha fatto qualcosa che non doveva fare; bisogna imparare a comportarsi educatamente. Certo, per educare, in questa fase, le modifiche alla strada sarebbero utili.



Secondo lei le strade di Cirié sono abbastanza sicure per i pedoni?

No, secondo me non sono perfettamente sicure, potrebbero esserlo di più.

Perché i parcheggi che prima erano liberi adesso sono a pagamento?

Uno dei motivi è quello di far ruotare le auto, per lasciare il posto a altri. Se ci sono 20 posti e ognuno lascia la macchina solo due ore, in 8 ore possono posteggiare 80 persone.

Se c'è un incidente tra una macchina e un pedone, e non si sa come è successo, chi ha ragione?

Ha ragione il pedone, perché è il soggetto più debole.

Il coinvolgimento delle famiglie. E' stata una passeggiata?

I genitori dei bambini coinvolti nel progetto hanno avuto molte occasioni di incontro e confronto con l'equipe che ha condotto il progetto, con gli insegnanti e con l'Amministrazione.

I genitori hanno partecipato numerosi all'incontro con il pediatra, che è stato anche occasione per incontrare l'Assessore all'Ambiente e discutere sui più rilevanti problemi di mobilità della città di Cirié.

Le famiglie sono state indispensabili nell'organizzazione delle due "Giornate dell'Aria Pulita", e hanno partecipato con entusiasmo alla presentazione finale dei lavori di progettazione delle strade 'belle e sicure', curata dai bambini.

Alcuni genitori ora lasciano i bambini percorrere l'ultimo tratto del percorso da casa a scuola da soli: è un primo passo.

E, ci raccontano, sono diventati automobilisti più attenti e prudenti.



CONCLUSIONI

Il progetto “*Strade belle e sicure*” contribuisce ad una migliore conoscenza da parte dei cittadini - bambini e adulti - del funzionamento della città e dei problemi connessi alla mobilità, e promuove un cambiamento di atteggiamenti e comportamenti nelle modalità degli spostamenti quotidiani in città, ad iniziare dai percorsi casa-scuola.

L’iniziativa è destinata ai bambini e alle bambine, perché possano riconquistare il proprio diritto a muoversi autonomamente nella loro città; ai genitori, perché trovino nella città le condizioni necessarie affinché possano insegnare ai propri figli ad usare correttamente il trasporto collettivo o la bicicletta; e a tutti i cittadini, a cui viene data la possibilità di partecipare alla costruzione di una città sostenibile.

Su questo tema la scuola può diventare, come è successo nei casi descritti, propulsore di conoscenza verso i cittadini e può promuovere iniziative di comunicazione e sensibilizzazione, in collaborazione con l'Amministrazione Comunale.

Per questo il 6 ottobre 2005 si parteciperà alla giornata mondiale “*I walk to school*” e nell’anno scolastico 2005-2006 si organizzeranno altre giornate in cui i bambini andranno a scuola a piedi da soli.



RIFERIMENTI SUL WEB

www.labscuolacittasostenibile.it

www.schoolway.net

www.mobilityweek-europe.org

www.iwalktoschool.org

www.saferoutestoschools.org.uk

www.piedibus.it

www.fiab-onlus.it

www.bimbibici.it

www.cittamobile.it

www.climatealliance.it

www.ruotepuliter.it

www.camina.it



*C'era una volta una città
con i bambini
per strada.*

Una volta.



**Laboratorio Territoriale di Educazione Ambientale
della Provincia di Torino**

via Valeggio, 5 - 10128 Torino

tel: 011.8614936 fax: 011.8613975

e-mail: labto@provincia.torino.it

Cooperativa Sociale Terzo Tempo

Via Po, 7 - 10123 Torino

tel: 011.8129503 fax 011.8396572

e-mail: info@terzotempo.it