



STRADE BELLE E SICURE



A GRUGLIASCO



CITTÀ DI
GRUGLIASCO



**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.

Il progetto è 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 Grugliasco, dr. Marcello Mazzù,

l'Assessore all'Ambiente del Comune di Grugliasco, arch. Marco Piovano,

la Responsabile del Laboratorio Territoriale per l'Educazione Ambientale della Provincia di Torino, dr.ssa Elena Marossero,

il Dirigente del Settore Polizia Locale del Comune di Grugliasco, dr. Ugo Esposito,

il Direttore della Sezione Territorio e Responsabile del Piano Urbano del Traffico del Comune di Grugliasco, ing. Grazia Maria Topi,

la Responsabile dell'Area Città Sostenibile e Agenda 21 del Comune di Grugliasco, dr.ssa Michela Albani,

l'ASL 5 e la dr.ssa Giovanna Fava,

la Dirigente scolastica dell'Istituto Comprensivo Di Nanni - Europa Unita di Grugliasco (To), dr.ssa Gabriella Mortarotto,

le insegnanti Lucia Francia, Alessandra Buranello, Stefania Buranello, Grazia Giolitti, Marina Aliberti, Vanda Manganaro, Gabriella Zappalà e Anna Gigli,

le bambine, i bambini e le famiglie delle classi 5A e 5B della scuola elementare Dante di Nanni e delle classi 5A e 5B della scuola elementare Ungaretti.

La presente pubblicazione fa riferimento all'esperienza condotta nell'anno scolastico 2004-2005 presso le scuole elementari Dante Di Nanni e Ungaretti di Grugliasco (To).

Testi: Mario Bellinzona e Silvia Burzio

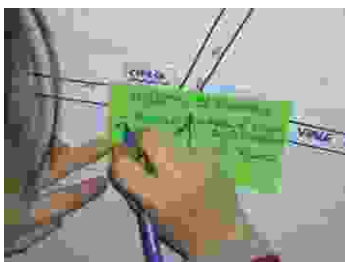
Illustrazioni e grafica: Silvia Burzio

Stampa: SIREA, via Belfiore 60 - 10126 Torino

Anno 2005

INDICE

C'era una volta...	pag. 4
7 domande sul perché e sul come	pag.10
7 domande sul cosa	pag.14
Conclusioni	pag. 23



rischi	rimedi
Via Roma/ Via Frejus	
<ul style="list-style-type: none">• Essere investiti• Strisce pedonali• Marciapiedi stretti• Scivoli• Traffico da Viale Gramsci• Lavori in corso• Scarsa visibilità	<ul style="list-style-type: none">• Marciapiede nuovo• Senso unico

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... Io 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.)



SETTE DOMANDE SUL PERCHÉ E SUL COME

(ovvero: contesto, obiettivi e metodologia)

1. Come ci spostiamo di solito in città?

Il mezzo che usiamo maggiormente è l'auto anche se per compiere spostamenti fino a 500 metri il modo più veloce è andare a piedi mentre la bici resta il mezzo più rapido per percorsi fino a 2 km.

2. Ma il traffico è un problema solo per chi guida?

Restare bloccati nel traffico è certamente un problema per chi guida, ma le conseguenze ricadono su tutti: inquinamento dell'aria e inquinamento acustico causano:

- problemi alla nostra salute (allergie, danni all'apparato respiratorio, tendenza all'obesità nei bambini, stile di vita stressante) e
- problemi allo sviluppo dei nostri figli (assenza di esperienze in autonomia, mancanza di orientamento, scarsa conoscenza del territorio).

Inoltre il costo sociale dovuto agli incidenti stradali è stato pari a 20 miliardi di euro nel 2003 (fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

Per queste ragioni è urgente trovare soluzioni alternative.



3. Non devono pensarci i tecnici a risolvere il problema del traffico?

Nessuno conosce i problemi della città meglio dei suoi abitanti. Per questo è indispensabile unire le competenze dei cittadini sui problemi e dei tecnici sugli strumenti, per trovare soluzioni condivise, diffondendo responsabilità civica e cultura della sostenibilità, attraverso percorsi di progettazione partecipata.



4. Come possono i bambini trovare soluzioni a problemi così complessi?

I bambini ci aiutano a osservare i problemi da nuovi punti di vista, con grande creatività. Inoltre anche loro sono a tutti gli effetti abitanti della città e coinvolgerli fin da piccoli significa aiutarli a sviluppare il senso di appartenenza e di responsabilità verso il territorio in cui vivono.

5. Se le città non sono sicure e sostenibili, si può veramente dare la colpa al traffico?

- In Italia si stima che 6.000 persone ogni anno muoiano negli incidenti stradali, e 250.000 siano ferite gravemente.
- I più colpiti sono i pedoni, i ciclisti, i motociclisti (i conducenti di ciclomotori hanno un tasso di mortalità quattro volte superiore agli automobilisti), i più a rischio gli anziani e i giovani:

● i bambini, che sino a 10 anni fa erano a rischio quanto gli anziani, oggi lo sono molto meno, per il semplice fatto che soli per le strade non possono più andare.

● Il “bambino per strada” è quindi un indicatore di sostenibilità: se un bambino può muoversi da solo per la città, la città è più sicura e sostenibile.

6. Andando al lavoro, passiamo comunque davanti a scuola, perché non dovremmo portare i nostri figli in auto?

Che cosa cambia?

Abitudini quali condurre in automobile i figli a scuola:

- aumentano il traffico nelle ore di punta, anche del 25%,
- sono concausa dell'inquinamento dell'aria e di gravi danni alla salute
- trasmettono ai bambini segnali distorti dal punto di vista dell'acquisizione di autonomia e di una consapevolezza relativa ad un comportamento sostenibile nei confronti dell'ambiente e degli altri.



7. Come sarebbe una città sostenibile dal punto di vista della mobilità?

Una città dove si verificano meno incidenti, cioè una città in cui:

- le automobili vanno più lentamente (dato che la prima causa di incidenti è il comportamento alla guida);
- i mezzi pubblici circolano velocemente su corsie riservate;
- ci si può muovere in sicurezza in bicicletta e a piedi.

Per questo è oggi necessario intervenire sulla viabilità urbana: strade più strette, che costringano a rallentare; strade con curve e chicane; attraversamenti pedonali frequenti, al livello del marciapiede, che fungano anche da dosso; percorsi pedonali continui, così come sono continui quelli veicolari; una rete di ciclo piste, per potersi spostare sicuri non solo nel tempo libero, ma anche nei tragitti quotidiani.



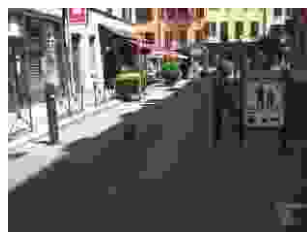
CHE COS'È LA SOSTENIBILITÀ?

La sostenibilità di un territorio è legata al concetto di qualità della vita dal punto di vista ambientale, sociale ed economico, in una prospettiva di disponibilità delle risorse naturali nel lungo periodo e di equità fra Nord e Sud del mondo.

La Commissione Europea ha individuato 10 indicatori di sostenibilità per le aree urbane:

1. *soddisfazione dei cittadini in relazione al Comune in cui vivono*
2. *contributo locale al cambiamento climatico globale*
3. *mobilità locale*
4. *accessibilità delle aree verdi e dei servizi locali*
5. *qualità dell'aria locale*
6. *spostamenti casa - scuola dei bambini*
7. *numero di organizzazioni pubbliche e private che facciano uso di procedure per una gestione ambientale e sociale*
8. *inquinamento acustico*
9. *uso sostenibile del territorio*
10. *offerta e consumo di prodotti sostenibili*

(FONTE: Commissione europea)



SETTE DOMANDE SUL COSA (ovvero: l'esperienza)

1. Come progettano i bambini strade più belle e più sicure?

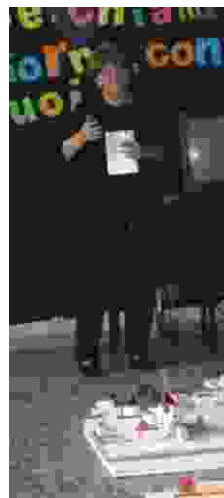
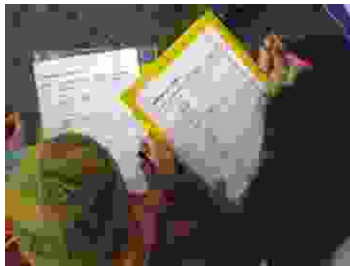
Quasi tutti i bambini ci hanno detto subito che, se potessero decidere loro, verrebbero a scuola a piedi.

Allora li abbiamo invitati a raccontarci le loro esperienze in quanto pedoni e le situazioni di rischio vissute per strada in prima persona o da un familiare provando a suddividerle per gravità.

Abbiamo scoperto che tutti i bambini avevano avuto esperienze di incidenti in famiglia, anche gravi. Ci siamo posti il problema di misurare il rischio e insieme abbiamo scelto degli indicatori e dato a ciascuno un punteggio (ad esempio: mancanza di strisce pedonali=5, mancanza del marciapiede=10).

Grazie a un'uscita intorno alla scuola, abbiamo potuto misurare il grado di rischio delle strade circostanti.

Prendendo spunto da interventi di moderazione del traffico attuati in altre città europee (Chambéry, Zurigo, Monaco) i bambini hanno ridisegnato le strade esplorate per renderle anche più belle e più sicure e hanno individuato alcuni punti di incontro a circa 500 metri da scuola dove darsi appuntamento e percorrere l'ultimo tratto di strada con i compagni, senza i genitori.



	in Europa	in Italia
Morti per incidenti ogni anno	41.000	6.000
Infortunati per incidenti ogni anno	2.500.00	250.000

Fonte: OMS, 2003

2. Qual è il punto di vista delle famiglie?

A commento di un articolo di giornale sul tema della mobilità inviato ai genitori, abbiamo ricevuto risposte e valutazioni che denotano un alto grado di informazione e consapevolezza.

Ciononostante la scuola e le famiglie si scontrano quotidianamente con i problemi collegati alla mobilità urbana dal momento che quasi tutti i bambini vengono accompagnati a scuola in automobile.



Abbiamo invitato i genitori a scuola, per vedere in dettaglio il lavoro di progettazione dei loro figli e ragionare sulla proposta dei punti di incontro.

I bambini, emozionatissimi, hanno illustrato le loro idee usando plastici e cartelloni e i genitori si sono detti da subito disponibili a sperimentare l'idea dei punti di incontro in una giornata pilota, con il sostegno degli Ecovolontari e della Polizia Locale.

- il 25% del traffico dell'ora di punta al mattino è dovuto ai genitori che accompagnano i bambini a scuola
- le aree congestionate davanti alle scuole sono inquinate e pericolose per i bambini
- “L'automobile è stata uno status symbol, ci ha impigriti, ma i sacrifici personali non sono visti di buon occhio perché manca il senso civico. Al giorno d'oggi sembra che non si voglia far a meno di nulla, pur conoscendo i rischi” (commenti di alcuni genitori)

3. Strade e salute: che cosa ne pensa la pediatra dell'ASL 5?

Dall'incontro fra la dr.ssa Fava e le famiglie è emerso innanzitutto che camminare è una delle attività migliori per l'organismo (30 minuti di camminata con uno zaino in spalla comportano un dispendio di 160 calorie): il movimento riduce la massa grassa e mantiene la massa magra.

Considerato che i bambini sovrappeso in Italia sono il 70%, stimolare l'attività motoria diventa fondamentale.

Inoltre si è notato un legame fra la scarsa attività motoria e l'aumento delle infezioni al naso e alla gola e delle sindromi parainfluenzali.

Non è quindi un caso se la Federazione Italiana Medici Pediatri è impegnata a livello nazionale nella promozione di forme di mobilità alternativa nei bambini e nei ragazzi (percorsi casa-scuola a piedi o in bicicletta).

Fra camminare, fare sport e fare un gioco movimentato, si stima che l'attività che consuma di più a parità di tempo sia camminare, in quanto l'attività sportiva di 1 ora si riduce nella pratica a 15 minuti effettivi, mentre il gioco movimentato include i tempi morti delle pause.

I bambini che non amano muoversi potrebbero essere invogliati a camminare se dovessero andare a scuola insieme ai loro amici: andare a scuola in compagnia è più stimolante, dà sicurezza e riduce

anche l'uso delle cuffie, che - se usate in media 3 ore al giorno, anche a volumi bassi - possono provocare un deficit uditivo intorno ai 30 anni.



STRADE BELLE = SKURE		
	IN EUROPA	IN ITALIA
ALUNNI CHE NON USANO CUFFIE A SCUOLA	41.000	6.000
ALUNNI CHE USANO CUFFIE A SCUOLA	2.500.000	2.500.000

Esistono
in Provincia
Salsomaggiore
300000 bambini che
non usano cuffie a scuola
MA 11.000.000 che
usano cuffie a scuola

L'idea di punti di raccolta a 500 metri da scuola potrebbe favorire la socializzazione, come avviene ad esempio nel Nord Europa. Inoltre andare a scuola senza i genitori aumenta l'autostima.

Davanti a problemi reali quali il peso dello zaino, è importante cercare soluzioni condivise insieme alle famiglie e alla scuola per alleggerire il carico portato dai bambini (ad esempio dotando le aule di armadietti).

La pediatra ha concluso ricordando che gli interventi educativi fatti a scuola possono essere coronati da successo solo se sostenuti dai genitori, che nei loro comportamenti quotidiani - in auto, in bici, a piedi - rappresentano per i bambini i modelli di riferimento più importanti.

10 buoni motivi per andare a scuola a piedi:

- 1. E' divertente*
- 2. E' salutare*
- 3. E' ecologico*
- 4. E' un modo per fare amicizia*
- 5. Riduce lo stress di mamma e papà*
- 6. E' un modo per insegnare e imparare l'educazione stradale*
- 7. E' ragionevole*
- 8. E' educativo*
- 9. E' economico*
- 10. E' un modo per ricordare che le strade potrebbero essere più sicure*



● In otto città italiane esaminate, i morti per l'inquinamento atmosferico causato dalla mobilità sono almeno cinque volte i morti per incidentalità. (Fonte: OMS)

● il consiglio della pediatra: 30 minuti a piedi o in bici ogni giorno per stare meglio.

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

Abbiamo invitato il Comandante della Polizia Locale, il dr. Ugo Esposito, perché i bambini potessero presentare le proprie proposte per rendere le strade più belle e più sicure, confrontarsi con il punto di vista della Vigilanza e porre domande sul rapporto fra i rischi nella strada e il lavoro della Polizia Locale.

I bambini hanno fatto molte proposte, fra cui attraversamenti rialzati davanti a scuola e agli incroci, creazione di minirotatorie, allargamento dei marciapiedi più stretti, sostituzione del parcheggio vicino a scuola (via Roma) con una piazzetta sopraelevata con panchine e fioriere, dove ogni mattina in tutta sicurezza i bambini potrebbero aspettare l'apertura della scuola.



Il Comandante si è complimentato con i bambini per aver proposto soluzioni difficili da elaborare in tempi brevi perfino per i tecnici comunali, e soprattutto facendo riferimento ad esperienze internazionali che rappresentano un esempio da seguire.

Anche a Grugliasco la situazione è seria dal punto di vista degli incidenti (uno ogni due giorni). Le cause più frequenti sono la mancata precedenza alle rotonde, il passaggio con il semaforo rosso (soprattutto su Corso Allamano), il superamento dei limiti di velocità, la guida con telefonino senza auricolare, la guida senza cinture.

Alla richiesta dei bambini di avere un vigile davanti a scuola, il Comandante ha risposto che il numero di vigili in servizio è insufficiente per garantire la presenza davanti a tutte le scuole, così la scelta ricade sulle situazioni più a rischio, dove il flusso di traffico è molto intenso.

In conclusione il Comandante ha riassunto le proposte dei bambini con uno slogan: "Più spazio ai pedoni, meno auto sulle strade, aria più pura".



- *vigili presenti a Grugliasco: 35 su due turni (10 in servizio dalle 7.00 alle 14.00 e 10 in servizio dalle 13.00 alle 20.00). Non tutti si occupano della vigilanza.*
- *principali infrazioni degli automobilisti di Grugliasco:*
 - *la precedenza che non viene data alle rotonde;*
 - *il passaggio con il semaforo rosso (soprattutto su Corso Allamano);*
 - *il superamento dei limiti di velocità;*
 - *la guida con telefonino senza auricolare;*
 - *la guida senza cinture.*

5. Come si pone il problema il Piano Urbano del Traffico (PUT)?

L'ing. Topi (Responsabile del PUT del Comune di Grugliasco) si è complimentata con le classi per la qualità delle soluzioni proposte.

Nella definizione del PUT, il Comune è partito dai dati raccolti per elaborare un Piano da sottoporre ai cittadini in una seconda fase, mentre le classi hanno pensato di illustrare le loro proposte al Comune perché fornissero elementi utili all'elaborazione del Piano.

L'ing. Topi ha sottolineato come modificare una strada non sia sufficiente per renderla sicura: ogni modifica dev'essere accompagnata anche da un cambiamento nei comportamenti degli automobilisti.

Inoltre gli interventi di moderazione del traffico hanno pro e contro: rialzare un incrocio rallenta il traffico ma aumenta il rumore. Dalla discussione su questo punto è emerso che i pro e i contro devono essere valutati anche in base a una scala di valori: l'aumento del rumore diventa un “contro” accettabile se ha come “pro” una riduzione del numero di incidenti.



In relazione alle proposte dei bambini, l'ing. Topi ha spiegato che è in progetto la trasformazione dell'area intorno alla scuola in una zona 30 (limite massimo di velocità: 30 km/h) con alcuni incroci rialzati, chicane, pavimentazioni colorate, sensi unici.



Per elaborare un Piano Urbano del Traffico:

1. effettuare il conteggio di chi si sposta all'interno e da/verso l'esterno della città, suddividendo i dati raccolti in base al mezzo utilizzato (moto, auto, mezzi commerciali)

2. aggiungere dati del censimento, interviste ai cittadini e conteggi con le schede elettroniche

3. inserire l'insieme delle informazioni in un computer che con un apposito programma le elabora, ridistribuendo il traffico sulle strade (modello di traffico).

4. ripensare le strade, inserire le modifiche nel programma e osservare che cosa produce la simulazione

• Anche il Piano Urbano del Traffico allo studio prevede l'idea dei punti di incontro per andare a scuola a piedi.

6. Facciamo un primo passo concreto?

L'idea di sperimentare una giornata a scuola a piedi senza essere accompagnati dai genitori è stata accolta favorevolmente anche dall'Amministrazione, che ha sostenuto l'iniziativa coinvolgendo la Polizia Locale e l'Associazione degli Ecovolontari di Grugliasco.

Grazie alla collaborazione delle famiglie, il 9 giugno 2005, otto genitori volontari si sono suddivisi nei 4 punti di incontro e hanno accolto i bambini che a gruppi si sono poi recati a scuola.

Lungo i quattro percorsi erano presenti gli ecovolontari, mentre i vigili hanno garantito una presenza nei punti di attraversamento più delicati.

Dei 160 bambini invitati a partecipare (classi terze, quarte e quinte), circa 100 hanno aderito all'iniziativa.

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

Il primo appuntamento al rientro dalle vacanze è a ottobre, in occasione della Settimana (3-7 ottobre) e della Giornata Internazionale (6 ottobre) "I walk to school".



Il decalogo dei bambini:

10 buoni motivi per andare a scuola a piedi

- 1. A piedi non si inquina*
- 2. Rispettiamo l'ambiente e la nostra salute*
- 3. Insieme è più bello*
- 4. Aiutaci ad ampliare il nostro gruppo*
- 5. Puliamo l'aria*
- 6. Uniamo le forze*
- 7. Liberiamoci dal traffico e dallo smog*
- 8. I genitori possono stare tranquilli*
- 9. Traffico? No, grazie!*
- 10. Andiamo a scuola A PIEDI DA SOLI!*

7. Persone di più?

www.schoolway.net
www.piedibus.it
www.bimbibicci.it
www.cittamobile.it
www.climatealliance.it
www.iwalktoschool.org
www.webstrade.it



www.labscuolacittasostenibile.it

CONCLUSIONI

A che cosa è servito questo progetto?

Siamo certi che il progetto ha contribuito a una migliore conoscenza nei cittadini - bambini e adulti - del funzionamento della città e dei problemi legati alla mobilità.

Siamo convinti che cambiare il nostro modo di spostarci in città, in particolare nei percorsi casa-scuola, ci aiuterà tutti - bambini, adulti e anziani - a compiere un primo passo importante verso la riconquista di uno spazio pubblico come la strada, uno spazio dove poter camminare, incontrare, vivere la città.



*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