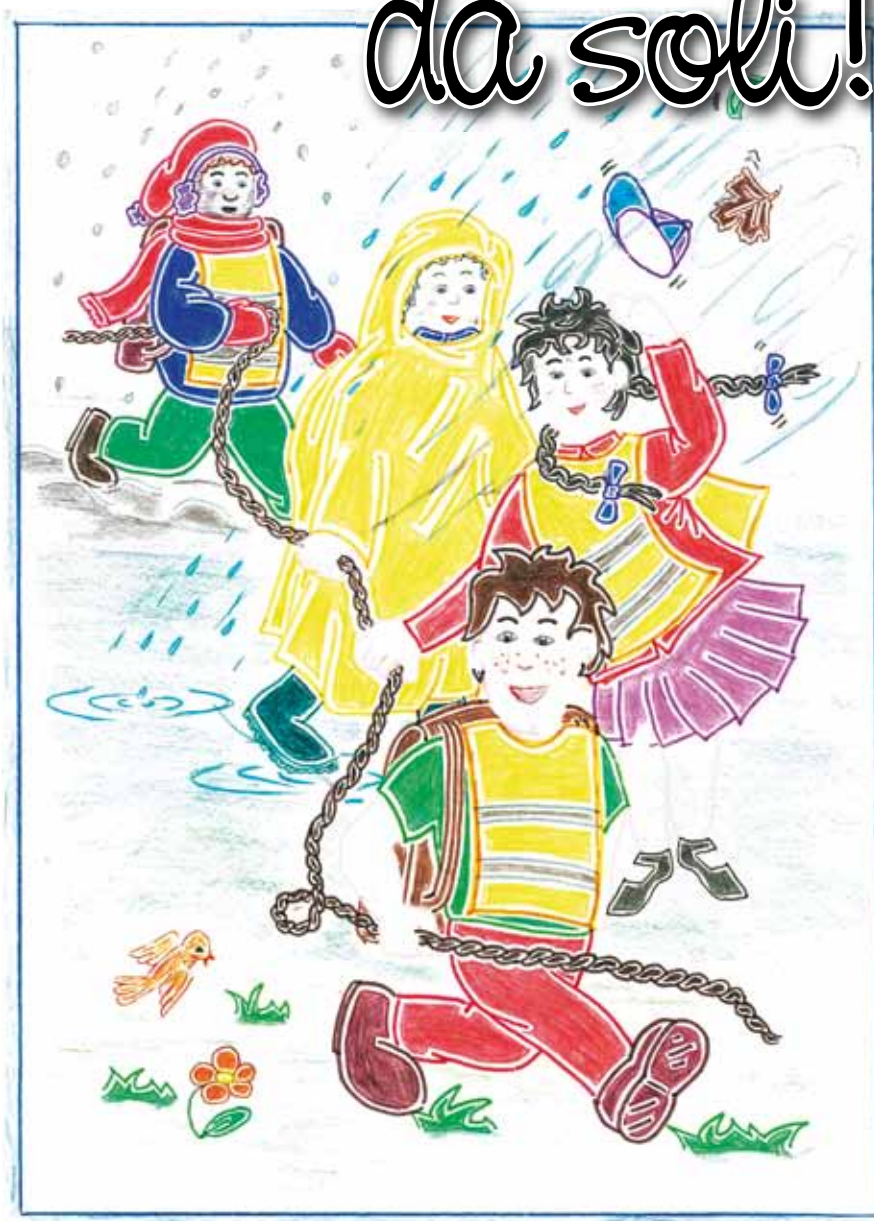




REGIONE DEL VENETO



# Andiamo a scuola da soli!



**Percorsi di autonomia e movimento casa-scuola:  
indicazioni operative**





REGIONE DEL VENETO



# Andiamo a scuola da soli!

**Percorsi di autonomia e movimento casa-scuola:  
indicazioni operative**

**2015**

SETTORE PROMOZIONE E SVILUPPO IGIENE E SANITÀ PUBBLICA

**Redazione a cura di:**

Federica Michieletto, Susanna Morgante

**Autori dei testi:**

Fabrizia Archetti, Anna Bricchese, Carlotta Chiari, Cinzia Maggi, Silvia Mantovani, Federica Michieletto, Mirta Mordakhai, Susanna Morgante, Raffaella Mulato, Gianna Piovesan, Michela Possamai, Stephan Riegger, Dinha Rodrigues, Francesca Russo, Diego Soave, Laura Valenari

**Si ringraziano:**

Davide Tommasella della Scuola Primaria Conti Agosti di Mareno di Piave per il disegno in copertina, i bambini della Scuola Primaria Conti Agosti di Mareno di Piave, della Scuola Primaria I.C. A. Roncalli di Quarto d'Altino e della Scuola Primaria I.C. Grimani di Marghera - Venezia, per i disegni ivi riprodotti.

Rita Cagnin (Dipartimento di Prevenzione Azienda Ulss 8 Asolo), Rosanna Mel (Dipartimento di Prevenzione Azienda Ulss 1 Belluno), Tiziana Menegon (Dipartimento di Prevenzione Azienda Ulss 7 Pieve di Soligo), Silvia Milani (Dipartimento di Prevenzione Azienda Ulss 13 Mirano), Maria Chiara Pavarin (Dipartimento di Prevenzione Azienda Ulss 18 Rovigo) per il contributo dato alla revisione dei testi.

L'Azienda Ulss 12 Veneziana - Dipartimento di Prevenzione, per il supporto fornito.

Iniziativa editoriale afferente al Piano Regionale per la Promozione dell'Attività Motoria nel Veneto (DGR 1563/2014) della Regione del Veneto - Sezione Attuazione Programmazione Sanitaria - Settore Promozione e Sviluppo Igiene e Sanità Pubblica - dirigente Francesca Russo

**Stampa:** Cortella Poligrafica, Verona

**Copia del volume può essere scaricata da:**

[www.muoversidipiu.it](http://www.muoversidipiu.it)

© Regione del Veneto - Sezione Attuazione Programmazione Sanitaria - Settore Promozione e Sviluppo Igiene e Sanità Pubblica. Tutti i diritti sono riservati. E' possibile riprodurre in toto o in parte il presente manuale purché non a scopo di lucro, citando gli Autori e richiedendo preventivamente l'autorizzazione al proprietario dei diritti.



## Indice

1	Il pedibus nel Piano Regionale per la promozione dell'attività motoria.....	pag. 9
2	Insegnare ed apprendere per competenze per sviluppare l'autonomia dei bambini. ....	pag. 13
3	Andare a scuola da soli: l'importanza per il benessere psicofisico e lo sviluppo dell'autonomia del bambino.....	pag. 17
4	Tutti i passi del pedibus: pronti, partenza... via!.....	pag. 23
5	Gli stakeholders Alcune esperienze dei soggetti che operano nel territorio .....	pag. 57
6	Famiglie straniere, culture e generazioni in movimento Quali messaggi per le famiglie straniere per promuovere l' "Andiamo a scuola da soli"?.....	pag. 81
7	Non solo cammino o bicicletta L'importanza del gioco in movimento .....	pag. 91
8	Oltre il pedibus con Moving School 21 Scarpe Blu: per una didattica della mobilità urbana a misura di bambino .....	pag. 97
	Appendice Valutazione quantitativa e qualitativa del Pedibus in Veneto .....	pag. 107



## Presentazione

La Regione del Veneto, da sempre attenta ai bisogni di salute dei cittadini in ogni fase della vita, dai bambini agli anziani, è fortemente convinta che promuovere l'attività fisica, ad ogni età, sia un forte investimento per le persone, la salute, l'economia e la sostenibilità. E' oramai noto ed ampiamente dimostrato, come si legge nella Carta di Toronto per l'Attività Fisica, che "l'attività fisica promuove il benessere, la salute fisica e mentale, previene le malattie, migliora le relazioni sociali e la qualità della vita, produce benefici economici e contribuisce alla sostenibilità ambientale. Le comunità che per migliorare la salute promuovono l'attività fisica, possono ottenere molti di questi benefici offrendo una serie di opportunità facilmente accessibili nei diversi contesti di vita e di lavoro e per tutte le fasce d'età".

La Regione del Veneto ha messo in atto diversi interventi per promuovere stili di vita più attivi e favorevoli alla salute e al benessere già dal 2002 con il piano triennale dei Servizi di Igiene e Sanità Pubblica, consolidato con il Piano Regionale Prevenzione (PRP) 2010-2013, dove sono state sviluppate azioni di promozione dell'attività fisica rivolte a tutta la popolazione (con particolare attenzione ai bambini e ai giovani, alle persone fragili e svantaggiate e agli anziani). Obiettivo prioritario alla base della programmazione regionale è quello di attivare e diffondere interventi che prevedano approcci multi-target e multi-settoriali, secondo la strategia *Salute in tutte le Politiche*, al fine di incoraggiare il movimento nella vita quotidiana e nel contesto urbano. Tale obiettivo è fortemente presente anche nel nuovo PRP 2014-2018.

Intersettorialità è la parola chiave per sviluppare condivisione tra settori diversi sui determinanti della salute e per definire comuni obiettivi di intervento.

Per agire sui determinanti socio-economici e ambientali delle malattie croniche, per dare maggior credibilità ai messaggi da veicolare, per consolidare il rapporto tra cittadini e istituzioni, per assicurare un'informazione univoca e completa sono necessarie alleanze tra forze diverse e azioni sinergiche.

Il Pedibus, oggetto di interesse di questo manuale, è l'espressione dell'impegno fattivo della Regione del Veneto ed è la prova che è possibile promuovere nelle nostre comunità delle azioni che vanno nella direzione indicata dall'Unione Europea e dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, grazie alla co-progettazione e al contributo di molti soggetti che hanno a cuore la salute delle persone, quali gli Enti Locali e le istituzioni scolastiche unitamente al mondo sanitario.

Il Pedibus è l'esempio di una buona rete per la promozione della salute intesa come opportunità per "rendere facili le scelte salutari", slogan del Programma *Guadagnare Salute*, che prevede il potenziamento a livello regionale e locale di politiche e strategie a sostegno di stili di vita sani in grado di contrastare le malattie croniche-degenerative, causa di enormi sofferenze nelle nostre comunità.

Il Pedibus ha anche una profonda valenza etica ed educativa, oltre che di salute. Permette ai bambini, ai loro genitori ed anche alle comunità di appartenenza di sperimentare una modalità nuova di vivere lo spazio, una mobilità alternativa – a costo e inquinamento zero – che contribuisce a ri-

durre il traffico in prossimità delle scuole, a rendere sicuro e agevole il percorso dei bambini da casa a scuola, a creare le condizioni affinché i bambini vadano da soli a scuola a piedi o in bicicletta, a trasmettere il rispetto per l'ambiente in cui viviamo e far crescere anche nelle nuove generazioni un forte senso civico.

E' con piacere che presento pertanto questo manuale, frutto di competenze multidisciplinari ed esperienze oramai consolidate in molti Comuni del Veneto, e ringrazio sentitamente per l'impegno e la disponibilità gli operatori della Sanità e della Scuola, le Amministrazioni Locali, le famiglie ed infine i bambini che grazie ai loro piccoli passi contribuiscono ogni giorno a creare un mondo migliore.

**Domenico Mantoan**

Segretario Regionale per la Sanità e il Sociale  
Regione del Veneto

Fin da sempre la scuola è stata definita una comunità di dialogo, di ricerca, di esperienza sociale, informata ai valori democratici sanciti nella nostra Costituzione e volta alla crescita della persona, in tutte le sue dimensioni. Il compito formativo che ci viene assegnato si traduce nella promozione, da parte dei giovani, sia di competenze disciplinari che di cittadinanza attiva e responsabile.

I quattro "pilastri fondamentali per l'educazione", già indicati da J. Delors all'UNESCO in termini di "imparare a conoscere, imparare a fare, imparare a vivere insieme, imparare ad essere" (Delors, 1997), si sono tradotti nella Raccomandazione Europea del 18.12.2006 relativa alle Competenze chiave per l'Apprendimento permanente, competenze che anche l'Italia ha considerato ed acquisito come base del rinnovato sistema dell'istruzione e della formazione, sia del primo che del secondo ciclo di studi.

Le bambine e i bambini che frequentano la scuola la vivono come un percorso naturale per la loro formazione cercando di comprendere l'influenza che avrà sul loro futuro: la percezione del contesto e delle *esperienze significative di apprendimento* incide, quindi, sull'acquisizione di competenze di cittadinanza, tali da consentire loro di partecipare allo spazio sociale ed economico, anche da adolescenti e poi da adulti. Così pure, la qualità della relazione stabilita con i pari e con gli insegnanti contribuisce, non solo all'adattamento scolastico, ma anche al loro benessere più globale. Una positiva dinamica con i pari, il dialogo con gli adulti, il rispetto intergenerazionale non solo sono componenti significative del rendimento e della qualità degli apprendimenti, ma anche stimoli fondamentali per l'acquisizione e per lo sviluppo di comportamenti socialmente adeguati.

Da tutto ciò emerge, in sostanziale comunione di intenti con le indicazioni dei Piani Regionali di Prevenzione e con la programmazione della Regione del Veneto in tema di salute, quanto la scuola sia necessaria per porre in essere le azioni di riduzione dei fattori di rischio e di aumento dei fattori protettivi per la salute dei bambini, degli adolescenti e dei giovani: se si adotta, fin da bambini, una *prospettiva ecologica* (Bateson, 1980) nello sviluppo dell'autonomia e della responsabilità, i ragazzi acquisiranno benefici ed opportunità tali da garantire a tutti il diritto alla salute e la promozione del benessere, per la vita, per l'inserimento lavorativo, per la realizzazione di sé.

L'obiettivo prioritario del presente contributo va oltre la promozione dell'attività fisica, investendo piuttosto sul concetto intersettoriale di Piedibus, inteso come l'impegno partecipato degli adulti,



Dirigenti scolastici, insegnanti e genitori, della comunità, del territorio e delle Istituzioni a farsi carico della sicurezza dei bambini nei percorsi casa scuola, così da sostenere “in salute” il loro sviluppo psico-fisico.

E’ un impegno che questo Ufficio condivide, dal punto di vista educativo e sociale, con la Regione del Veneto, nel segno di una continuità di azioni già poste in essere nel Programma *Guadagnare Salute* (DPCM, 4 maggio 2007), e che intende ora nuovamente richiamare all’attenzione delle Istituzioni scolastiche, con particolare riguardo a quelle del primo ciclo, affinché possano assumere nei propri Piani dell’Offerta Formativa (POF) interventi e progetti permanenti, quali il Piedibus, come azioni concrete per far “camminare” la promozione di corretti stili di vita in ogni fascia della popolazione. Tutto ciò, grazie alla co-progettazione e al contributo di molti soggetti che hanno a cuore la salute delle persone, quali gli Enti Locali unitamente al mondo sanitario.

Gli interventi ed i contributi della presente pubblicazione, sostenuta dalla Regione del Veneto, testimoniano questa volontà, ben consolidata nel nostro territorio. L’auspicio è che questo rinnovato investimento sia colto, da tutte le comunità scolastiche, quale ulteriore stimolo per la promozione di competenze di cittadinanza e di una mobilità sostenibile, sicura e responsabile, realizzate “*fin da piccoli e a piccoli passi*”.

**Daniela Beltrame**

Direttore Generale dell’Ufficio Scolastico Regionale  
per il Veneto

# PEANUTS!





## Il Pedibus nel Piano Regionale per la promozione dell'attività motoria

Francesca Russo, Federica Michieletto, Susanna Morgante

All'inizio del secolo scorso le malattie infettive erano un vero e proprio flagello e rappresentavano, con il 40% dei casi, la prima causa di morte. Si trattava di malattie acute che si risolvevano in breve tempo con la guarigione o con la morte. Oggi verificiamo che la prima causa di morte sono le malattie croniche non trasmissibili o MCNT (malattie dell'apparato cardiovascolare come l'infarto, obesità, tumori, malattie metaboliche come il diabete eccetera). La drastica riduzione della mortalità per malattia infettiva si è ottenuta mettendo in atto una serie di misure igieniche a partire dalla fine dell'800 (corretto smaltimento dei reflui fognari e dei rifiuti domestici, protezione delle acque potabili, risanamento delle abitazioni), seguite negli anni '40 del secolo scorso dall'introduzione dei farmaci antibatterici e successivamente dalle vaccinazioni obbligatorie. Le malattie croniche, a differenza di quelle acute, non hanno un'unica causa ben definita e sono spesso legate a stili di vita malsani; presentano inoltre un inizio sfumato, un decorso lento e progressivo: hanno scarse possibilità di guarigione, ma richiedono frequenti interventi sanitari ed utilizzo di terapie farmacologiche complesse che possono indurre l'insorgenza di effetti collaterali. Tutto questo comporta naturalmente una compromissione prolungata dello stato di salute e conseguentemente della qualità di vita.

Per le loro caratteristiche e per il numero di individui coinvolti le MCNT rappresentano oggi una vera e propria emergenza sanitaria, tanto da essere state definite in un editoriale della rivista Lancet del 2005 "l'epidemia trascurata". Anche il recente studio OMS sul Global Burden of Disease (un sistema di misurazione della salute che consente di valutare l'impatto dei fattori di rischio in grado di orientare le politiche di prevenzione) sottolinea fortemente l'aumento delle morti dovute alle MCNT, che stanno sempre più emergendo come il principale problema di sanità pubblica nelle nazioni industrializzate.

Si tratta, quindi di un problema reale con il quale la struttura sanitaria si confronta quotidianamente nelle attività di prevenzione e di cura e che richiede con urgenza un riorientamento delle risorse e delle azioni di prevenzione.

L'inattività fisica è ormai riconosciuta come uno dei maggiori fattori di rischio per tutte le malattie croniche insieme a fumo, alcool e cattiva alimentazione. Dai dati della sorveglianza PASSI condotta in Veneto nel 2013 risulta che solo il 30% degli intervistati tra i 18 e i 69 anni può considerarsi adeguatamente attivo; il 45% svolge una moderata attività fisica senza però raggiungere i livelli raccomandati ed il restante 25% è sedentario.

È ormai consolidata l'evidenza che l'attività fisica ha un effetto protettivo e quindi è efficace nella prevenzione di alcune patologie (malattie cardiache, diabete, ictus, tumori del colon e della mammella, depressione, deficit cognitivi e molte altre MCNT). Ugualmente dimostrato è l'effetto benefico in molte malattie già in atto: il movimento riduce le probabilità di ricaduta nelle cardiopatie ischemiche e nei tumori, migliora i valori pressori nell'ipertensione, riduce l'incidenza del diabete di tipo II nei soggetti a rischio e migliora il controllo dell'emoglobina glicata nei diabetici. In molti casi il cambiamento di stile di vita consente di ridurre, e a volte eliminare, l'uso dei farmaci. L'attività fisica può anche avere un ruolo positivo nelle patologie terminali, ad esempio in quelle oncologiche, e in molte altre malattie (osteoporosi, deficit cognitivo, disabilità, disfunzione erettile, depressione, sindrome ansiosa, psicosi...) e facilita la neuroplasticità favorendo l'apprendimento e contrastando il decadimento cognitivo. L'inattività fisica inoltre è una delle principali cause dell'obesità: per questo l'esercizio fisico deve essere affiancato alla dieta quando si decide di dimagrire; il movimento è neces-

sario per non perdere massa muscolare nell'anziano (in cui contrasta la sarcopenia e la conseguente perdita di forza e di autonomia) ed è utile per mantenere nel tempo il calo ponderale evitando così di riacquistare in breve il peso iniziale. Nel bambino, invece, oltre a ridurre il rischio di obesità il movimento facilita l'apprendimento, l'acquisizione di regole di comportamento, l'autonomia e l'autostima.

**Promuovere l'attività fisica rappresenta pertanto un'azione di sanità pubblica prioritaria**, ormai inserita nei piani e nella programmazione sanitaria in tutto il mondo.

I sistemi sanitari possono svolgere un ruolo primario a diversi livelli: fornendo conoscenze su interventi di provata efficacia ai decisori e agli stakeholders; facilitando lo scambio di esperienze e conoscenze in materia; intervenendo perché l'attività fisica entri a pieno titolo nell'agenda delle politiche sanitarie; dimostrando i benefici economici degli investimenti sull'attività fisica; integrando gli interventi sui diversi determinanti di salute. Il programma ministeriale "Guadagnare Salute" prevede esplicitamente tutto questo, a partire dall'integrazione degli interventi rivolti alla promozione dello stile di vita attivo e della sana alimentazione e al contrasto al fumo e all'alcol. Inoltre, data la fondamentale importanza dell'approccio intersettoriale, indica la necessità di promuovere l'attività fisica presso tutti i settori interessati esterni al sistema sanitario come ad esempio la scuola, le pubbliche amministrazioni e gli stakeholder privati, fornendo loro gli strumenti per facilitarne l'integrazione nelle politiche relative. Come per gli altri determinanti di salute, anche l'attività fisica non è soltanto una questione di sanità pubblica; essa riguarda anche e soprattutto il benessere dell'intera comunità e la protezione dell'ambiente e rappresenta un investimento per le generazioni future. Gli interventi dovrebbero essere condotti nei vari settori e nelle diverse amministrazioni su larga scala e in maniera sistematica e coerente.

Favorire il mantenimento di un buono stato di salute lungo tutto il corso dell'esistenza porta all'aumento dell'aspettativa di vita in buona salute con benefici importanti a livello economico, sociale e individuale. La promozione della salute e dell'equità nella salute inizia dalla gravidanza e prosegue per tutta l'infanzia, dato che **i comportamenti non salutari si instaurano spesso già durante l'infanzia e l'adolescenza; per questo è importante il forte coinvolgimento della famiglia e soprattutto della scuola**, che va considerata come luogo privilegiato per la promozione della salute nella popolazione giovanile; i temi relativi ai fattori di rischio comportamentali devono quindi far parte della didattica corrente ed essere trattati secondo un approccio trasversale in grado di favorire lo sviluppo di competenze, integrato nei percorsi formativi esistenti, e quindi basato sui principi del coinvolgimento e dell'empowerment che facilitano le scelte di salute traducendosi in benefici effettivi sulla salute.

**La Regione del Veneto, da anni impegnata nella lotta alla sedentarietà, con DGR n. 1563 del 26.08.2014, ha delineato una strategia globale per la promozione dell'attività motoria**, attraverso il piano regionale per la promozione dell'attività motoria nel veneto (vedi box) che risponde alla logica di intervenire con un approccio intersettoriale e rivolto a tutte le fasce di età nei diversi contesti di vita.

### **Obiettivi specifici del "Piano regionale per la promozione dell'attività motoria nel Veneto"**

1. Promuovere l'attività motoria e gli stili di vita sani, in relazione al ciclo di vita (Programma MuoverSi), in particolare nel contesto urbano e con un'attenzione al contrasto alle disuguaglianze
2. Implementare lo strumento di supporto "Laboratorio esperienziale MuoverSi"
3. Promuovere l'esercizio fisico anche strutturato in persone affette da patologie specifiche
4. Implementare lo strumento di supporto "Carta di Toronto" (creazione di reti e progettazione partecipata)
5. Promuovere nella popolazione la cultura del movimento, anche attraverso l'informazione, la comunicazione e la formazione

In particolare **nell'ambito del programma MuoverSi è prevista la realizzazione di interventi specifici per le diverse fasce d'età**, la diffusione di strumenti di intervento sui determinanti ambientali della sedentarietà e il contrasto alle disuguaglianze di salute nell'ambito del movimento. In Veneto oggi tutte le Aziende Ulss sono già partecipi, seppure con diversa intensità, del programma. In ogni Azienda è stato individuato un referente per questa attività presso i Dipartimenti di Prevenzione e sono in atto da molti anni progetti specifici di promozione del movimento riguardanti le diverse fasce d'età (con iniziative quali Pedibus, altre attività nelle scuole, gruppi di cammino per anziani/adulti sani o portatori di patologie croniche non trasmissibili, ginnastica per anziani e numerose altre azioni correlate).

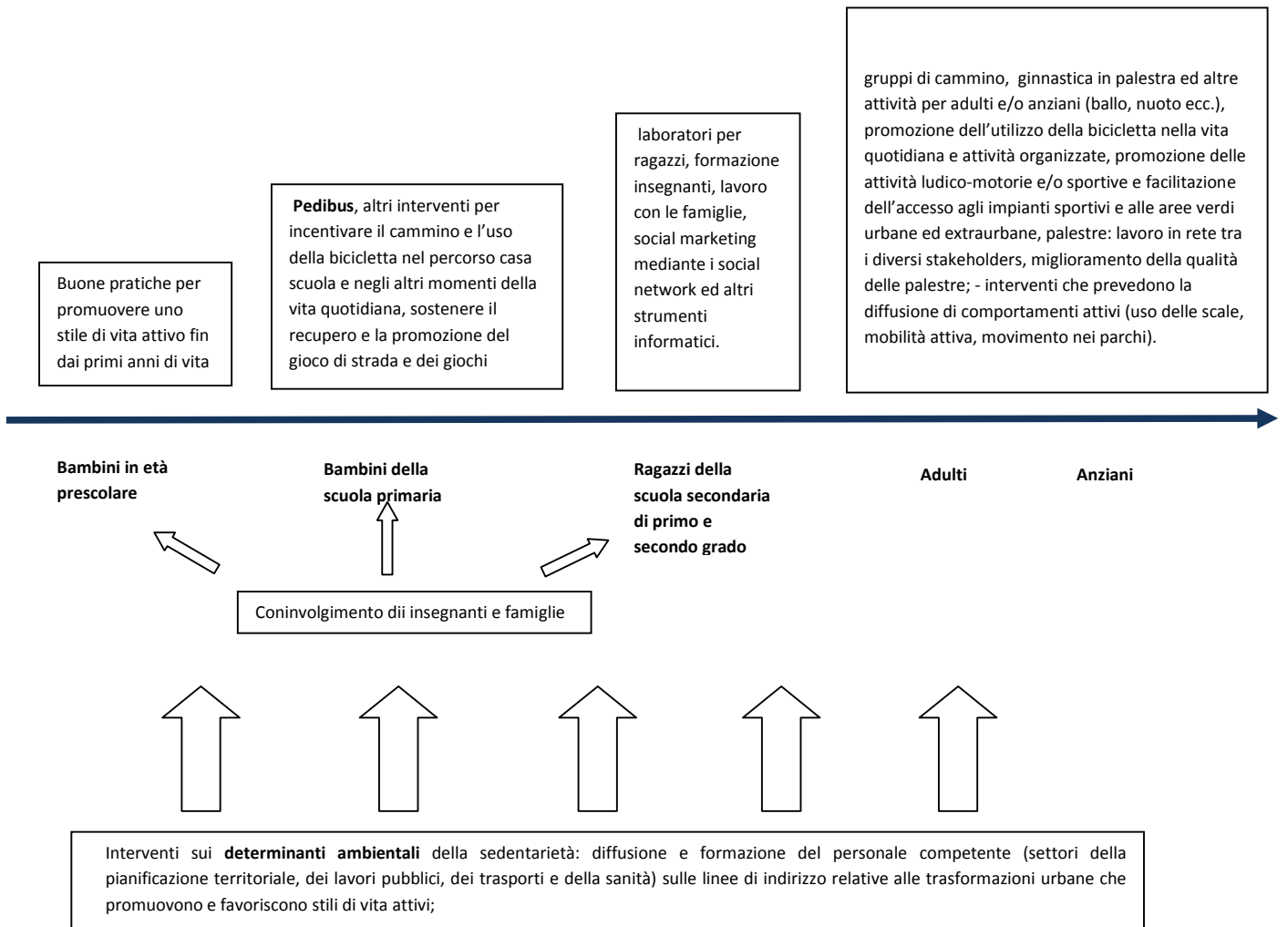
**Tra le azioni di MuoverSi rivolte ai bambini ed agli adolescenti, gioca un ruolo di particolare rilievo la promozione del cammino nel tragitto casa-scuola (insieme con azioni per incentivare i giochi tradizionali italiani e stranieri nell'ambiente urbano e l'utilizzo di parchi e spazi verdi).** Andare a piedi (o in bicicletta) fa bene alle persone e all'ambiente, riduce i livelli di sedentarietà, facilita la socializzazione ed è possibile anche ai meno abili. Inoltre, poiché circa un quinto delle emissioni di CO<sup>2</sup>, in Italia, proviene dal traffico stradale, promuovere la mobilità attiva tra i bambini ha anche importanti implicazioni per la tutela dell'ambiente.

Per tutti questi motivi la Regione Veneto da molti anni si sta impegnando sulla tematica dei percorsi casa-scuola, comprendente la promozione del "Pedibus" in tutte le Aziende ULSS della Regione. Queste azioni di promozione infatti aumentano i livelli di salute incentivando l'intersectorialità ed anche riducendo le disuguaglianze di salute e riducendo nel contempo la spesa sanitaria; sono quindi pienamente rispondenti ai criteri di efficacia indicati dall'Unione Europea e dall'Organizzazione Mondiale della Sanità più sopra brevemente delineati.

Il presente manuale vuole essere un ulteriore contributo in questa direzione, espressione del perdurante impegno della Regione orientato alla co-progettazione e al contributo dei molti soggetti che influenzano la salute delle persone, dagli Enti Locali alle istituzioni scolastiche oltre naturalmente al mondo sanitario. **Oltre alla descrizione delle modalità organizzative del Pedibus, il volume si sofferma sui suoi contenuti pedagogici** (ad esempio sull'importanza dell'autonomia del bambino e del pre-adolescente), su come inserire le azioni in un più ampio contesto di iniziative per promuovere la mobilità attiva e sostenibile nel tessuto urbano di cui la scuola fa parte, su alcune esperienze locali particolarmente avanzate (ad esempio quelle di Treviso e di Verona) e sul punto di vista degli stranieri. In appendice sono riportati i principali dati della rilevazione sulle attività di Pedibus in tutte le province venete effettuata nel 2011.

La promozione della mobilità attiva e sostenibile nelle scuole è un'importante opportunità per "rendere facili le scelte salutari", come recita il Programma interministeriale *Guadagnare Salute*, ed ha anche una profonda valenza etica ed educativa perchè permette ai bambini ed alle comunità di appartenenza di sperimentare una modalità nuova di vivere la comunità, riducendo nel contempo il traffico in prossimità delle scuole. Speriamo quindi con il presente manuale di fornire un ulteriore strumento che possa andare nella direzione sperata di una comunità sempre più attiva, sana e coesa.

## Approccio life-course per la promozione dell'attività motoria





## Insegnare ed apprendere per competenze per sviluppare l'autonomia dei bambini

Michela Possamai

La comunità scientifica ha con certezza riconosciuto il concetto dei cosiddetti determinanti sociali della salute (Green & Kreuter, 1991, 2005): il nesso tra “promozione della salute” e l’educazione non è certo inedito, ma sembra qui importante rivisitarlo secondo la *prospettiva dell’insegnamento ed apprendimento per competenze* che si intende disegnare nel presente contributo.

Punto di rilievo centrale nella riflessione è che *la promozione di un modello di scuola delle competenze<sup>1</sup> sostenga in maniera efficace lo sviluppo evolutivo della autonomia dei bambini e delle persone, come soggetti autonomi e responsabili delle proprie scelte ed itinerari di vita.*

Ciò trae origine da un concetto cardine nella letteratura della promozione della salute ovvero dal fondamento delle *Life skills* (Bertini, Braibanti e Gagliardi, 1999), intese come competenze d’azione nel processo di sviluppo personale e sociale e non come generiche abilità a svolgere compiti e a occupare posizioni sociali prestabilite, né come atteggiamenti che consentano semplicemente il conseguimento di un generico benessere.

Negli anni Settanta, il passaggio dal paradigma biomedico (con il concetto di salute come assenza di malattia) al paradigma bio-psicosociale (Engel, 1977), che introduceva il concetto di salute come benessere fisico, mentale, sociale (sancito dalla Carta di Ottawa, WHO, 1986) ha rivoluzionato, non solo l’ambito della medicina preventiva, ma anche quello delle politiche pubbliche, con l’individuazione della promozione della salute come prioritaria strategia interistituzionale.

Ne consegue che il lavoro di supporto e sostegno alla salute deve indirizzarsi non solo allo sviluppo di conoscenze e capacità dei singoli, ma anche alla creazione di opportunità di contesto, tra cui la famiglia, la scuola, gli ambienti di lavoro e la comunità nel suo complesso, secondo un approccio partecipato che consideri i bisogni specifici e le intercetti con le risorse presenti a livello locale.

Coerentemente ai cambiamenti nei paradigmi concettuali ed operativi in termini di promozione della salute, anche gli interventi educativi mirano ad incrementare le abilità e le competenze per la vita dell’individuo, non solo le conoscenze, tramite *compiti significativi di apprendimento<sup>2</sup>* che agiscono a molti livelli: sulle conoscenze e le competenze individuali, l’ambiente di vita e di lavoro, la comunità e le politiche.

Cambia quindi il concetto di risorsa utile alla modifica del comportamento dannoso per la salute, lo sguardo si allarga all’ambiente e ai processi di esplorazione di nuove opportunità per la crescita individuale, collettiva e politica; il benessere e la salute diventano “bene comune”, patrimonio delle singole persone che si alimenta in relazione con gli altri e con l’ambiente circostante.

1 Cf. *Indicazioni Nazionali per il curriculum della scuola dell’infanzia e del primo ciclo*, (DM. 254/2012) in [www.istruzione.it](http://www.istruzione.it)

2 Si approfondisca in merito il contributo di M. Possamai, Cap. 3 “La promozione della salute e le abilità sociali a scuola” in *Sfumiamo i dubbi. Percorsi operativi di peer education a scuola. Manuale per operatori della sanità e della scuola*, Direzione regionale Prevenzione – Regione Veneto, settembre 2013.

Dal punto di vista del sistema di istruzione e di formazione, ciò che in passato sembrava sfuggire ad una cornice di riferimento univoca e unitaria, tale da consentire di comprendere i processi di promozione della salute nelle persone e nella comunità come partecipati dal basso e non come semplice ricaduta di azioni informative dall'alto, trova invece la sua ragion d'essere nel quadro degli Ordinamenti scolastici e dei curricoli, previsti sia nel primo che nel secondo ciclo di istruzione, entrambi strutturati sostanzialmente sui traguardi di sviluppo delle competenze chiave europee<sup>3</sup>.

Dal quadro delle sollecitazioni europee<sup>4</sup>, infatti, emerge una chiara indicazione per cui la Scuola assume l'indirizzo dell'OMS, dotando precocemente ogni studente di competenze idonee a fare fronte, lungo tutto l'arco della vita, alle sollecitazioni positive e negative dei contesti di vita, nello sviluppo di *esperienze concrete di acquisizione di competenze*, indipendentemente dai contenuti dell'insegnamento stesso.

*Il concetto di competenza non è separabile, infatti, dall'esperienza dell'esercizio della competenza stessa: una competenza trae vita solo dal suo "mettersi in moto" ed acquista visibilità rispetto alla sua trasferibilità in una situazione ignota<sup>5</sup>.*

La competenza è da intendersi, infatti, come la capacità di far fronte ad un compito o a un insieme di compiti, riuscendo a mobilitare e ad orchestrare le proprie risorse interne, cognitive, affettive e volitive e a utilizzare le risorse esterne disponibili in modo coerente e fecondo<sup>6</sup>. Le competenze chiave sono necessarie per la realizzazione e lo sviluppo personali e sociali, la cittadinanza attiva, l'inclusione sociale e l'occupazione: tutti fattori che sicuramente contribuiscono all'equilibrio e al benessere psico-fisico e che entrano prepotentemente in gioco nelle esperienze dei percorsi casa-scuola.

In tutte le manifestazioni della vita quotidiana, nell'affrontare rischi piuttosto che nell'assumere decisioni e risolvere problemi, si manifesta un personale modello d'azione per competenze che *incide anche sui comportamenti di salute di ciascuno sul senso di autoefficacia*.<sup>7</sup>

Come a dire, *vengono prima le esperienze piuttosto che le conoscenze.*

---

3 Cf. Raccomandazione del Parlamento Europeo e del Consiglio del 22 aprile 2008 – Quadro Europeo delle qualifiche e dei Titoli. In particolare, trasversale in tutti i provvedimenti l'assunzione secondo la quale l'Italia recepisce come obiettivo generale del processo formativo del sistema pubblico di istruzione il conseguimento delle seguenti competenze-chiave per l'apprendimento permanente definite dal Parlamento europeo con Raccomandazione del 18 dicembre 2006:

- 1) Comunicazione nella madrelingua;
- 2) Comunicazione nelle lingue straniere;
- 3) Competenza matematica e competenze di base in scienza e tecnologia;
- 4) Competenza digitale;
- 5) Imparare a imparare;
- 6) Competenze sociali e civiche;
- 7) Spirito di iniziativa e imprenditorialità;
- 8) Consapevolezza ed espressione culturale.

4 L'Unione Europea si è interessata al tema delle competenze in educazione sin dalla fine degli Anni Novanta, focalizzando la sua attenzione alla valorizzazione del cosiddetto "capitale umano" come fattore determinante per lo sviluppo di sé e dell'occupabilità. Ci si riferisce qui, in particolare, alle riflessioni di Jacques Delors, contenute nel Rapporto all'UNESCO del 1996 da parte della Commissione Internazionale sull'Educazione per il Ventunesimo secolo, meglio conosciuto, nella sua traduzione italiana, *Nell'educazione un tesoro*, Roma, Armando editore, 1997.

5 Cf. la definizione di competenza in M. Pellerey, *Progettazione formativa: teoria e metodologia – ricerca ISFOL-CLISE – 1983*; emerge qui, ad esempio, la contestualizzazione all'ambito lavorativo, ove *"le competenze finali si presentano come un insieme integrato di conoscenze, abilità e atteggiamenti, insieme necessario ad esplicare in maniera valida ed efficace un compito lavorativo"*.

6 Ibidem.

7 A. Bandura, *Il senso di autoefficacia. Aspettative su di sé e azione*, Trento, Erickson, 1996.



Solo con questa chiave di accesso, è possibile intendere la traccia significativa che i progetti e le scelte dei Pedibus lasciano nella e per la scuola dell'autonomia<sup>8</sup>, nel suo complesso: dota le bambine e i bambini, fin da piccoli, di comportamenti responsabili verso la propria ed altrui salute, nel proprio ruolo nel gruppo e nella comunità, e nel rispetto delle norme della corretta convivenza democratica.

Dalle osservazioni, infatti, sull'utilità dei percorsi casa-scuola riportate anche nella presente pubblicazione, oltre all'impatto sulla salute dei bambini, ci sono altri benefici per la scuola, *nell'intreccio tra didattica per competenze e promozione dell'autonomia in età evolutiva*, tra cui:

1. la riduzione di problemi comportamentali nelle classi e di atteggiamenti violenti, di prevaricazione e di bullismo tra pari;
2. i miglioramenti nel rendimento e negli apprendimenti in ordine ai fattori dell'attenzione e della concentrazione;
3. l'aumento della frequenza scolastica;
4. il miglioramento dei toni dell'umore sia negli studenti che negli adulti;
5. il miglioramento della relazione tra docenti e studenti;
6. l'aumento della partecipazione scolastica da parte delle famiglie;
7. l'impatto positivo sulle dinamiche di appartenenza al quartiere, al contesto, alla comunità;
8. l'impatto positivo sulle relazioni intergenerazionali (bambini/genitori/nonni).

La prassi sottesa ai percorsi in autonomia casa-scuola, che anche a livello internazionale intercetta tematiche di più ampio respiro<sup>9</sup>, ha a che vedere direttamente con l'approccio cooperativo e riflessivo sotteso all'esperienza di *camminare e muoversi insieme ed in sicurezza*, in cui ciascuno ha un ruolo, ivi compresi gli adulti, e vive in modo emozionale l'inizio ed il termine della propria giornata scolastica. Ciò può rappresentare un "guadagno cognitivo" in termini di consapevolezza e di crescita dell'autonomia personali.

E' probabilmente questo aspetto ad aver permesso quel felice "contagio pedagogico" tra Pedibus e percorsi di mobilità sostenibile, di partecipazione, di rivisitazione degli spazi dentro e fuori la scuola anche tra gli adulti, docenti, genitori, amministratori, tecnici e volontari.

Nessuno è spettatore, tutti sono protagonisti.

---

8 Cf. il DPR 275/1999, meglio conosciuto come Regolamento dell'autonomia scolastica, che ha introdotto una "nuova stagione" per la scuola italiana, vera e propria innovazione di sistema rispetto alla sua gestione.

9 Ci si riferisce a quelle che in ambito anglosassone vengono identificate come *Experiential Learning e training Adventures*, in una logica di *Outdoor training* ovvero "formazione all'aperto", tale da richiamare tutto il mondo della formazione esperienziale in cui il movimento e l'esperienza fuori dall'aula sono parte attiva di una azione educativa integrata, per la formazione di persone e di cittadini responsabili e rispettosi dei valori della salute e dell'ambiente circostante.





## Andare a scuola da soli: l'importanza per il benessere psicofisico e lo sviluppo dell'autonomia del bambino

Laura Valenari, Susanna Morgante, Diego Soave, Carlotta Chiari, Mirta Mordakhai, Fabrizia Archetti

### UNO SGUARDO SULLA REALTÀ

Alcuni studi condotti dal ricercatore inglese Mayer Hillman evidenziano, negli ultimi decenni, una diminuzione dell'autonomia da parte dei bambini, in particolare nel percorso casa-scuola; nel 2010 la ricerca internazionale "Children's Independent Mobility" posiziona l'Italia al penultimo posto tra i 16 paesi europei partecipanti in merito a questo indice (Mayer Hillman, 2010). Alcune decine di anni fa la mobilità di un bambino in età scolare non era molto differente da quella dei suoi genitori. Attualmente invece sempre più bambini sono accompagnati a scuola da un adulto, soprattutto in automobile, e sempre meno bambini vanno a scuola a piedi o in bicicletta, attraversano la strada da soli, si recano da soli nei luoghi di svago, vanno in bicicletta in spazi pubblici (Hillman, 1993).

Nelle città la gestione e l'organizzazione degli spazi urbani rendono sempre più difficile praticare attività semplici e non strutturate che vengono ricercate tipicamente in età prescolare per sviluppare le abilità motorie, quali: andare in bicicletta, camminare, utilizzare pattini, correre e fare gioco libero. Dare ai bambini queste opportunità significa favorire scelte individuali alternative ai comportamenti sedentari e questo presuppone e, viceversa, promuove una comunità attiva che supporta il movimento e la mobilità attiva.

Una ricerca italiana sul livello di autonomia di movimento dei bambini della scuola elementare, condotta nel 2002 dall'Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR, ha coinvolto un campione di circa 1200 bambini in sei città (due del Nord, due del Centro e due del Sud del paese). Riguardo al percorso casa-scuola la ricerca evidenzia che dai 6 agli 11 anni solo il 12% va a scuola da solo, il 18% va a scuola accompagnato a piedi e il 70% viene portato in macchina. Dallo studio emergono significative differenze legate all'età: l'autonomia di chi va a piedi aumenta passando dal 5% in prima elementare al 24% in quinta, mentre cala l'accompagnamento di adulti a piedi e rimane sostanzialmente invariato l'accompagnamento in automobile. Considerando poi il titolo di studio dei genitori, risulta che quelli con livello di studio più basso (fino alla licenza media) permettono un'autonomia maggiore ai propri figli rispetto ai genitori con livello di studio più alto (diploma superiore o laurea): l'autonomia va dal 21% nei casi di genitori meno colti al 10% in quelli di genitori più colti. Alcuni dati confermano inoltre l'errata percezione dei genitori dello stato ponderale e dell'attività motoria dei propri figli. Considerando infine la zona di appartenenza geografica, è emerso che da nord a sud cresce il numero di bambini che vanno a scuola da soli, passando dall'8% al Nord, al 12% al Centro, al 31% al Sud; diminuisce anche l'uso dell'auto dal 76% al Nord al 53% al Sud mentre resta invariato l'accompagnamento a piedi.

Uno dei modi più efficaci per rendere fisicamente attivi i bambini è far loro percorrere il tragitto casa-scuola a piedi o in bicicletta, compatibilmente con la distanza del loro domicilio dalla scuola. Secondo i dati veneti di Okkio alla Salute del 2014 i valori dell'inattività fisica e dei comportamenti sedentari, pur mostrando un miglioramento rispetto al passato, permangono elevati. In particolare solo il 29% dei bambini, nella mattina dell'indagine, ha riferito di essersi recato a scuola a piedi o in bicicletta, l'11% ha utilizzato un mezzo di trasporto pubblico e il 60% è stato accompagnato in automobile. Non si rilevano differenze degne di nota per sesso, mentre qualche differenza, anche se non significativa dal punto di vista statistico, si rileva in base alle dimensioni delle aree urbane interessate: nelle aree inferiori ai 50.000 abitanti la mobilità attiva risulta meno praticata.

La condizione tipica che sembra delinarsi è quella in cui il bambino di oggi vive sempre di più sotto il di-

retto controllo di un adulto e questo gli impedisce alcune esperienze fondamentali come esplorare l'ambiente a lui vicino, scoprire cose nuove, superare ostacoli e prove e sperimentarsi in nuove abilità e competenze. L'impossibilità da parte dei bambini di uscire di casa da soli influisce quindi negativamente sullo sviluppo in senso globale: ostacola la possibilità di muoversi nella vita quotidiana, lo sviluppo di competenze cognitive e sociali e anche la capacità di attenzione a scuola. Tutto questo è inoltre correlato con il rischio di sovrappeso, con conseguenze sia per la salute fisica che per quella psicologica.

Basti pensare che il sempre più diffuso diabete di tipo 2, una volta denominato "diabete dell'anziano", oggi colpisce fasce sempre più giovani e perfino bambini; anche l'ipertensione può colpire i bambini obesi e sedentari. Il ragazzino in sovrappeso è inoltre spesso destinato a diventare un adulto a rischio di malattia cardiovascolare. Viceversa un bambino attivo sarà quasi sicuramente un adulto attivo e sano mentre chi è sedentario e/o in sovrappeso è a rischio, crescendo, di diabete, tumori e molte altre malattie croniche.

Sul versante psicologico, è stato rilevato che in Italia, a fronte di un miglioramento globale nella salute dei giovani, consistenti minoranze con problemi di sovrappeso e di obesità presentano disagi come scarsa autostima, scadente qualità di vita o addirittura uso di sostanze o bullismo (dati HBSC 2006). Uno stile di vita sedentario comporta infatti implicazioni negative sullo sviluppo cognitivo e psicosociale, in particolare in età evolutiva. Esplorare lo spazio attraverso il movimento e il gioco è molto importante per lo sviluppo infantile. I bambini che non fanno esperienza attraverso l'esplorazione del proprio ambiente potrebbero in seguito trovare delle difficoltà nell'affrontare situazioni che richiedono capacità cognitive, esplorative e di scelta.

## L' INFLUENZA DEI GENITORI SULL'AUTONOMIA DEL BAMBINO

Uno dei fattori determinanti nella scelta del bambino di andare a scuola in autonomia è l'atteggiamento dei genitori. Come affermato da Hillman (1993), le paure dei genitori possono limitare l'indipendenza dei bambini a vari livelli dello sviluppo evolutivo e ostacolare, in questo contesto specifico, la conoscenza del proprio ambiente di vita e di conseguenza ridurre la percezione di sicurezza.

Uno studio interessante è stato condotto dall'Istituto di Scienze e Tecnologie della Cognizione del CNR sui comportamenti degli abitanti di due quartieri romani con diversa "walkability", un indice che misura il livello di "camminabilità" di un'area residenziale (Mauro, 2011). I residenti del quartiere con un alto indice di walkability dichiarano di compiere più spesso a piedi percorsi per accompagnare i figli a scuola, per la spesa, per il passeggio e le attività del tempo libero, mentre quelli che abitano in un quartiere con un indice basso affermano di usare soprattutto l'auto per le stesse attività. Non sembrano emergere però differenze significative nei due quartieri rispetto all'autonomia dei bambini, probabilmente per la percezione di pericolo avvertita dai genitori indipendente dalle reali condizioni ambientali.

Quando si ha un figlio la paura che possa farsi del male lontano da sé è costante, specie per le madri: si ha la sensazione che è veramente al sicuro solo se lo si ha davanti agli occhi. Ma questo pensiero può essere alla base di un atteggiamento iperprotettivo nei confronti del proprio bambino, che a quanto pare gli può creare disturbi sia per la crescita che per la sfera psicofisica. È importante che al bambino venga data la possibilità di vivere delle esperienze in autonomia in quanto gli permettono di formarsi in maniera completa.

Confrontando due esperienze opposte in tema di indipendenza negli spostamenti (un bambino che si muove per strada accompagnato da un adulto ed uno che si muove in autonomia) si possono trarre delle riflessioni interessanti. Nel primo caso il bambino viene limitato nel prendere delle decisioni, nel secondo caso può decidere e ad ogni passo può scegliere se proseguire, cambiare direzione, muoversi o fermarsi a osservare qualcosa, raccogliere qualche oggetto. Ognuno di questi passaggi comporta l'attivazione di diverse competenze sia cognitive e spaziali che relazionali e permette di vivere delle esperienze che poi potrà raccontare a chi gli sta vicino.

Come sostenuto da Spencer e Blades (1985) i bambini non si proteggono limitandone la libertà di spostamento e sottostimandone abilità e conoscenze, ma permettendo loro (sia pure con un'adeguata gradualità) di interagire con il loro ambiente di vita, la cui conoscenza produce un senso maggiore di sicurezza.

Le ricerche svolte evidenziano anche che atteggiamenti relazionali ed educativi poco adeguati dei genitori

(ad es. l'iperprotettività) sono correlati all'interpretazione del loro ruolo genitoriale, alla presenza o assenza di una figura che svolga il ruolo paterno in maniera adeguata e all'azione dei mass media, più che alla reale pericolosità sociale o del traffico o alla incapacità infantile di muoversi nel proprio ambiente. Anche per questi motivi i programmi, che sviluppano la mobilità autonoma dei bambini e che incoraggiano la mobilità sostenibile, dovrebbero prevedere iniziative di coinvolgimento attivo delle famiglie che favoriscano un cambiamento culturale.

## AUTONOMIA DEL BAMBINO E AMBIENTE URBANO

Trovato uno spazio adeguato, il bambino va lasciato libero di esplorare, possibilmente in compagnia di altri coetanei. È importante che corra, si arrampichi, stia a piedi nudi, rotoli per terra, salti, lanci, balli, lotti e giochi liberamente. La mancanza di tali opportunità può avere importanti conseguenze per lo sviluppo delle abilità spaziali (Munroe e Munroe, 1971; Nerlove et al., 1971; Hart, 1979).



Fino ad alcuni decenni fa nelle città c'erano spazi pubblici in cui i bambini potevano giocare e incontrarsi: nelle piazze, per strada, nei cortili. Nel tempo purtroppo questi spazi sono stati invasi dal traffico e nel costruire i nuovi quartieri, sono state messe in secondo piano le esigenze e i bisogni di crescita dei bambini e anche di molte altre tipologie di cittadini (pensiamo ai pedoni, ai ciclisti ma anche agli anziani o ai disabili...). Questo ha aumentato il tempo che i bambini passano in casa, spesso isolati e davanti ad un televisore o un computer, andando a influenzare lo stato di salute in senso globale.

La diminuzione di autonomia di spostamento dei bambini può a sua volta influenzare negativamente le condizioni dell'ambiente urbano (Royal Commission on Environmental Pollution, 1994). Più le strade si riempiono di bambini che giocano o che camminano, più lo spazio viene sottratto alle auto e aumenta la vivibilità degli spazi pubblici. Se invece non ci sono persone che "abitano" la città, gli spazi pubblici subiscono un rapido degrado trasformandosi in corsie di traffico e in spazi di parcheggio delle auto, la città perde le sue caratteristiche di luogo di incontro e di scambio per i cittadini e di conseguenza si impoveriscono la responsabilità e la solidarietà sociale. Per questo numerose città italiane hanno avviato iniziative per favorire l'autonomia di movimento dei bambini. Ridare loro autonomia, riportarli nelle strade e nelle piazze è probabilmente uno dei percorsi più importanti da perseguire per il recupero dello spazio urbano e per il suo sviluppo sostenibile.

La conoscenza che si acquisisce grazie agli spostamenti e le mappe che si costruiscono per orientarsi, valorizzano selettivamente gli elementi importanti per le varie tappe della crescita psicologica (Siegel, 1981; 1982). Gauvian (1993) considera la conoscenza ambientale dei bambini come un processo di problem solving in quanto è uno strumento importante per apprendere ad affrontare o risolvere problemi e raggiungere obiettivi pratici mediante azioni quotidiane. L'interazione con l'ambiente cambia se il bambino si muove in autonomia o accompagnato: la prima condizione è quella maggiormente favorevole per la costruzione di una rappresentazione della realtà perché da solo il bambino ha un proprio obiettivo, deve disporre e utilizzare le informazioni spaziali necessarie per operare delle scelte e risolvere alcuni problemi di vario tipo. Il bambino che va a scuola accompagnato in auto viene privato della dimensione locomotoria dello spostamento ed ha una limitata percezione dell'ambiente, che a sua volta è ovviamente influenzata dall'esperienza (Hart, 1979; Spencer e Darvizeh, 1981; Cohen e Cohen, 1985; Torell, 1990). Vivere quest'ultima negli spazi aperti della città, quali i cortili, favorisce la socializzazione spontanea, il gioco e una progressiva acquisizione di autonomia di movimento (Prezza et al., 2001). Secondo Boggi (2000) sembra esistere una relazione positiva tra le varie forme di autonomia dei bambini: negli spostamenti (percorso casa-scuola e anche nel tempo extra-scolastico), nel vestirsi, fare i compiti, ecc.

Insomma, riteniamo si possa concludere che una forte riduzione di autonomia nei bambini implichi gravi danni al loro sviluppo, da un punto di vista cognitivo, fisico e sociale.

## LA VOCE DEI BAMBINI

Da un'esperienza raccolta e descritta nel libro "A piedi nudi nel verde. Giocare per imparare a vivere" sembra emergere dai disegni dei bambini che essi abbiano una visione precisa del quartiere in cui vivono, di cui sottolineano particolarmente la propria abitazione e anche gli elementi naturalistici (alberi, prati, orti, montagne etc.), a cui amano aggiungere giochi e spazi attrezzati per attività all'aperto come biciclette, scivoli, palloni ecc. Da questi elementi emerge l'esigenza che esprimono i bambini di avere più verde nel proprio ambiente di vita e più spazi per i giochi e le attività di movimento. Questa indicazione ci fa comprendere che anche i bambini "tecnologici" di oggi sentono il bisogno di spazi all'aperto per i loro giochi.

Come ci insegna Maria Montessori, il bambino deve essere aiutato a "fare da solo": nel gioco e nelle attività quotidiane i bambini sono attivi e provano gioia per i movimenti che queste attività comportano. Soprattutto nei primi anni di vita, ma non solo, movimento e apprendimento sono strettamente legati. E' noto a tutti che il movimento favorisce la crescita e la salute fisica; se i bambini sono coinvolti in attività motorie percepiscono in modo più chiaro le proprie abilità fisiche e mentali e questo aumenta sia la consapevolezza di sé che la fiducia nelle proprie capacità. Inoltre se il bambino ha la possibilità di muoversi e di giocare con i coetanei deve sviluppare anche la capacità di relazionarsi con gli altri, imparare i turni e la cooperazione e questo aiuta a sviluppare la consapevolezza sociale oltre a garantire il piacere di stare insieme.

Il movimento è una fonte di piacere per il bambino ed è uno strumento attraverso il quale da subito sperimenta, esplora, scopre, risolve problemi e di conseguenza impara. Come sostenuto anche da Kellert (2005) in "Nature and childhood development", giocare e muoversi nella natura è importante per lo sviluppo della creatività, dell'emotività e dell'intelligenza, ossia per lo sviluppo evolutivo.

Il pedagogista americano Richard Louv (2006) ha coniato inoltre il "disturbo da deficit di natura", un disagio che colpisce un numero sempre crescente di bambini che nelle loro città non trovano spazi aperti dove giocare e muoversi liberamente e trascorrono sempre più tempo in ambienti chiusi. Questi bambini presentano difetti percettivi, riduzione dell'attenzione, iperattività. Più tempo questi bambini passano a muoversi in spazi aperti e più si riduce questo disagio.

## RUOLO DI SCUOLA, FAMIGLIA E SANITÀ NELLA PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ ATTIVA. L'ESPERIENZA VENETA DI MUOVERSI

Incrementare l'autonomia del bambino sui percorsi casa-scuola è quindi un obiettivo urgente sia di tipo sanitario che pedagogico e coinvolge, per essere attuato, almeno tre soggetti principali: la scuola, la famiglia e gli operatori della salute. La mobilità attiva inoltre dovrebbe coinvolgere tutte le fasce d'età, come pure (pur con le comprensibili difficoltà) tutti i gruppi etnici – v. a questo proposito il cap. "Famiglie straniere, culture e generazioni in movimento: quali messaggi per le famiglie straniere per promuovere il *Andiamo a scuola da soli?*".

La scuola si occupa per sua natura dell'educazione alla salute e dei corretti stili di vita, per prevenire comportamenti inadeguati che potrebbero favorire l'insorgere di malattie. La mobilità attiva è un fattore determinante per promuovere la salute psicofisica del bambino e rientra nei compiti del Ministero dell'Istruzione, grazie anche al DPCM "Guadagnare Salute" del 2007. Anche in questo caso l'educazione deve perseguire l'abitudine a compiere nella vita quotidiana scelte comportamentali responsabili e la scuola è tenuta a insistere sull'importanza di tali scelte, non solo come fatto individuale ma come bene collettivo.

La creazione delle condizioni che favoriscono la mobilità attiva sul percorso casa-scuola dipende però innanzitutto dalla comprensione di tale necessità da parte della famiglia. E' fondamentale valorizzare la famiglia perché questa possa svolgere i propri compiti fondamentali: il nucleo familiare rimane comunque il primo e più importante punto di riferimento nel processo di costruzione dell'identità. Se il genitore o il nonno si muove, si muove anche il bambino (e viceversa), grazie ad una forma di apprendimento basata sull'imitazione e la condivisione di esperienze.

Anche i sistemi sanitari possono svolgere un ruolo primario a diversi livelli, supportando scuola e famiglia nelle scelte salutari, anche per quanto riguarda la mobilità attiva, ad esempio condividendo le conoscenze sui rapporti tra movimento, mobilità urbana e salute; coinvolgendo anche gli altri settori interessati, come le pubbliche amministrazioni o le associazioni e fornendo loro gli strumenti per facilitarne l'integrazione nelle politiche relative. La migliore strategia da utilizzare per far sì che un alunno adotti un comportamento sano è quella di favorire l'instaurarsi delle condizioni affinché egli possa decidere da solo di adottarlo, e in questo la modifica dell'assetto ambientale e urbanistico gioca un ruolo fondamentale.

L'attività fisica non è soltanto una questione di sanità pubblica; essa riguarda anche e soprattutto il benessere dell'intera comunità e la protezione dell'ambiente e rappresenta un investimento per le generazioni future. Per questo gli interventi dovrebbero essere condotti nei vari settori su larga scala e in maniera sistematica e coerente, secondo le caratteristiche che l'Organizzazione Mondiale della Sanità indica come fondamentali nelle iniziative volte a stimolare l'attività fisica: intendere il termine "attività fisica" in senso ampio, migliorare e attrezzare il territorio, realizzare iniziative che rispondano alle reali esigenze dei cittadini e lavorare sull'intersectorialità. Inoltre, come indicato dal "Piano europeo di azione per l'ambiente e la salute dei bambini" (Oms, 2004), anche i sistemi ecologici dell'ambiente naturale sono fondamentali per la salute umana. I rischi derivanti da carenze in questo ambito stanno colpendo soprattutto le fasce di popolazione più deboli, tra cui i bambini. I professionisti della salute devono quindi contribuire a creare e diffondere delle strategie adattive e preventive.

Su questi temi il Veneto con il programma MuoverSi (che fa capo al Settore Promozione e Sviluppo Igiene e Sanità Pubblica della Regione - capofila del progetto l'ULSS 20, Servizio Progetti e Promozione Salute) ha rivolto una particolare attenzione alla promozione della mobilità attiva e autonoma sui percorsi casa-scuola. Nel 2013 è stato pubblicato Muovimondo, un manuale per la didattica interculturale degli stili di vita sani nelle scuole, realizzato dagli insegnanti in collaborazione con lo staff di MuoverSi e con la rete Tante Tinte dell'Ufficio Scolastico Provinciale di Verona. Il volume è rivolto alle scuole primarie e secondarie di primo grado e gran parte delle attività didattiche riguardano il cammino e l'uso della bicicletta in città e sul percorso casa-scuola.

Muovimondo mira a proporre motivazioni e attività per camminare e giocare all'aria aperta con i propri compagni: un modo piacevole per essere più attivi ma anche per socializzare e divertirsi. Un altro obiettivo è sensibilizzare gli insegnanti sull'importanza del movimento, nelle ore curricolari e anche negli altri momenti della giornata scolastica: la ricreazione, l'orario pomeridiano, il tempo libero e soprattutto il percorso casa-scuola. In particolare, vuole fornire strumenti di prevenzione anche per i ragazzini stranieri e le loro famiglie; infatti non sempre questi gruppi di popolazione vengono raggiunti adeguatamente dai messaggi preventivi.

Ad esempio è molto importante che gli insegnanti (e i dirigenti!) favoriscano anziché scoraggiare alcuni comportamenti “virtuosi” come il mandare i figli a scuola in bicicletta o a piedi, da soli o insieme ad altri compagni, anche se non sempre le normative e i regolamenti sono di aiuto... Gli insegnanti possono sviluppare, con attività pratiche ma non solo, molteplici aspetti legati al mondo della bicicletta, ad esempio conoscere le regole di base della sicurezza stradale o come tappare il buco di una camera d’aria forata, ma anche analizzare storie e poesie legate alla bicicletta o immaginare la bicicletta del futuro. Il manuale contiene anche molti contenuti sulla promozione del Pedibus e del cammino e sull’importanza del gioco e dello sport.

Gli autori del presente contributo hanno la convinzione di aver fornito, con questo manuale, uno strumento operativo utile agli insegnanti e, attraverso di loro, ai loro alunni e alle famiglie, augurandosi di contribuire così ad una proficua collaborazione tra istituzioni e ad una cultura della salute più diffusa e più equa, sempre più rispondente ai nuovi bisogni emergenti.

## Bibliografia

- AAVV. Muovimondo. <http://www.muoversidipiu.it>
- Boggi, O. (2000). Portare i bambini in città. A scuola ci andiamo da soli. In C. Baraldi e G. Maggioni, Eds., Una città con i bambini, Roma: Donzelli, pp 123-151.
- Cavana L. (2011). Lo sviluppo dell’autonomia nell’educazione dei bambini. Un’indagine empirica nei servizi zero-sei. Ricerche di Pedagogia e Didattica – Journal of Theories and Research in Education 6, 2.
- Cohen S. L. & Cohen, R. (1985). The role of activity in Spatial Cognition. In R. Cohen, Ed, The development of spatial cognition, London: Lawrence Erlbaum Associates Publisher, 199-223.
- Gauvian, M. (1993). The development of spatial thinking in everyday activity. Developmental Review, 13, 92-121.
- Hart, R. A. (1979). Children’s experience of place. New York: Irvington.
- Hillman, M. Ed. (1993). Children, transport and the quality of life. London: Policy Studies Institute.
- Kellert, S.R. (2005). Nature and Childhood Development. In Kellert, S.R. (Ed.) Building for Life: Designing and Understanding the Human-Nature Connection. Washington, DC: Island Press.
- Istituto Superiore di Sanità. Studio HBSC Italia (Health Behaviour in School-aged Children), 2006. Cfr anche dati HBSC Italia 2010.
- Louv, R. (2006). L’ultimo bambino nei boschi. Rizzoli.
- Mulato, R., Riegger S. (2013). Scarpe blu. Come educare i bambini a muoversi in città in sicurezza e in autonomia. La Meridiana Editore.
- Oliverio A., e Ferraris A. O. (2011). A piedi nudi nel verde. Giocare per imparare a vivere. Giunti Editore.
- Prezza M.; Romana Alparone F.; Renzi D.; Pietrobono A. (2010). Social Participation and Independent Mobility in Children: The Effects of Two Implementations of “We Go to School Alone”. Journal of Prevention & Intervention in the Community.
- Renzi D., Tonucci F. (2013) A scuola da soli, anzi con gli amici. E’ difficile ma ne vale la pensa. Psicologia Contemporanea, Novembre-Dicembre 2013.
- Rissotto, A., Tonucci, F., (2002) Freedom of Movement and environmental knowledge in elementary school children. Journal of Environmental Psychology 22, pp. 65-77.
- Royal Commission on Environmental Pollution (1994). 18th report. Transport and the Environment. London: HMSO.
- Shaw, B., Watson, B., Frauendienst, B., Redecker, A., Jones, T., Hillman, M. (2013). Children’s independent mobility: a comparative study in England and Germany (1971-2010). Policy Studies Institute, London.
- Siegel, A. W. (1981). The externalization of cognitive maps by children and adults: In search of ways to ask better questions. In L. S. Liben, A. H. Patterson & N. Newcombe Eds, Spatial representation and behavior across the life span, New York: Academic Press.
- Siegel, A. W. (1982). Towards a social ecology of cognitive mapping. In R. Cohen, Ed., New directions for child development, vol 15, Children’s conceptions of spatial relationships, San Francisco: Jossey-Bass.
- Spencer, C. & Darvizeh, Z. (1981) The case for developing a cognitive environmental psychology that does not underestimate the abilities of young children. Journal of Environmental Psychology, 1, 21-31.
- Tonucci F. (2002) Educare alla cittadinanza. Istituto di Scienze e tecnologie della cognizione del CNR.
- Torell, G. (1990). Children’ Conception of Large Scale Environments. Goteberg: Goteberg University Press.





## Tutti i passi del Pedibus: pronti, partenza... via!

Gianna Piovesan, Anna Brichese, Federica Michieletto

Il PEDIBUS<sup>1</sup> è un'iniziativa organizzata e finalizzata a fare andare e tornare i bambini da scuola a piedi con altri bambini. Si tratta di bambini che vanno a scuola accompagnati da adulti, con un capolinea, alcune fermate, orari e percorsi prestabiliti. Funziona con qualsiasi condizione meteorologica.

La finalità ultima del PEDIBUS è promuovere nelle varie componenti (famiglie, amministrazioni comunali, scuola...) una cultura che porti a creare le condizioni affinché i bambini vadano da soli a scuola a piedi o in bici.

Ogni Pedibus è diverso ed originale perché si adatta alle diverse esigenze dei partecipanti.

<sup>1</sup> Definizione a cura del Gruppo di Lavoro Pedibus della Regione del Veneto nel corso del progetto *La valutazione dell'impatto delle iniziative di diffusione delle attività motoria sulla salute pubblica*, giugno 2011

### IL PEDIBUS È UN'INIZIATIVA CHE...

- si rivolge ai bambini della scuola primaria;
- può essere formalizzata attraverso accordi di programma tra le diverse componenti che partecipano: l'Azienda Sanitaria, l'Amministrazione Comunale, la Scuola e i genitori;
- coinvolge i genitori nella progettazione e nella realizzazione; di norma essi devono quindi fare parte del gruppo degli accompagnatori, che in alcuni casi può essere integrato anche da altri volontari;
- non ha le caratteristiche di un servizio di trasporto e quindi è del tutto gratuito per le persone che vi partecipano;
- prevede la condivisione all'interno delle famiglie e nella comunità;
- prevede momenti informativi di sensibilizzazione per i genitori e gli accompagnatori sulle motivazioni di fondo che portano a realizzare questa esperienza dai diversi punti di vista: educativo, della salute, ambientale;
- è inserita organicamente nel POF della Scuola e la copertura assicurativa, estensione di quella della Scuola, deve essere garantita anche agli accompagnatori;
- prevede percorsi che devono essere condivisi con tutte le componenti del progetto, in particolare con i genitori e, se possibile, con i bambini. Nella fase di definizione dei percorsi è fondamentale il coinvolgimento dell'Amministrazione Comunale per garantirne la sicurezza;
- prevede fermate e orari stabiliti;
- ha il carattere della continuità nella settimana (tutti i giorni o alcuni giorni predefiniti stabilmente) e durante tutto l'anno scolastico;
- è realizzata con tutte le condizioni atmosferiche;
- prevede che i bambini e gli accompagnatori siano riconoscibili e visibili.

## PRIMO PASSO: Istituzione del gruppo interistituzionale

Per avviare un Pedibus è fondamentale coinvolgere i soggetti operanti nel territorio. Si presuppone che i diversi soggetti allaccino delle vere e proprie alleanze per la salute dei cittadini. Non devono operare indipendentemente, ma devono avviare un percorso comune per individuare i problemi e coordinare le azioni per il raggiungimento degli obiettivi condivisi al fine di migliorare in maniera duratura lo stato di salute dei cittadini.

E' opportuno:

- creare un **gruppo interistituzionale**, composto dai rappresentanti dei genitori, i veri protagonisti del pedibus, insieme ai bambini, la Scuola, il Comune, l'Azienda Sanitaria; possibilmente coinvolgere le associazioni di volontariato, individuando i referenti, che costituiranno il **tavolo tecnico**;
- individuare le principali aree di attività e il contributo di ciascuno;
- formalizzare l'accordo attraverso un **protocollo d'intesa** (*esempio di protocollo – vedi allegato 1*) firmato dai responsabili delle istituzioni: Comune, Azienda Sanitaria, genitori, scuola.

Le principali aree di **ATTIVITÀ** che possono essere sviluppate dal tavolo tecnico sono:

- informazione ai genitori e agli alunni sui vantaggi che comporta l'attività fisica per i ragazzi, legandola anche alla sicurezza e alle conseguenze di carattere sociale che comporta il fatto di incentivare l'andare a scuola da solo;
- indagine sulla possibilità di attivare un Pedibus;
- messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e degli itinerari compiuti dai ragazzi all'interno dei quartieri e nelle aree vicine alle scuole;
- formazione e sostegno degli accompagnatori dei Pedibus;
- attivazione dei percorsi dei Pedibus;
- monitoraggio dell'attività dei Pedibus;
- collaborazione alla preparazione del materiale (manuale, volantini genitori/bambini, manuale rischio).

### Compiti comuni di tutti i firmatari del Protocollo

- credere e adottare il progetto;
- partecipare attivamente alla programmazione delle attività del tavolo tecnico di lavoro;
- promuovere e presentare i progetti e le attività del tavolo tecnico alle famiglie e nelle scuole;
- formare gli "accompagnatori" dei Pedibus, ognuno in base alle proprie competenze;
- reperire fondi presso terzi, da impiegare per i fini comuni, nel rispetto dell'autonomia gestionale dei soggetti;
- collaborare alla preparazione del materiale (manuale, volantini genitori/bambini, manuale rischio);
- concordare il coinvolgimento dei mass media nella promozione e informazione delle attività del tavolo tecnico;
- coinvolgere i mass media nella promozione e informazione sulle attività del tavolo tecnico.

### Compiti del Comune

- individuare, controllare e mettere in sicurezza i percorsi casa scuola;
- indicare con apposita segnaletica le fermate del Pedibus;
- organizzare confronti pubblici, eventi culturali, corsi di formazione, mostre e convegni sui temi proposti;
- promuovere le attività del tavolo tecnico in occasione di manifestazioni pubbliche.

### **Compiti delle Aziende Sanitarie**

- promuovere la cultura della salute in collaborazione con gli altri partners;
- collaborare a promuovere il progetto in altri comuni ed altre scuole, mirando ad una offerta omogenea su tutto il territorio;
- farsi garante della continuità e della sostenibilità del progetto;
- collaborare a promuovere il progetto con altri Enti: Province e Regione del Veneto;
- gestire le indagini nelle scuole e garantirne il ritorno informativo;
- elaborare e valutare i dati delle indagini per rilevare gli stili di vita della popolazione;
- concorrere alla valutazione dell'efficacia del progetto;
- diffondere alla comunità i risultati raggiunti.

### **Compiti degli Istituti scolastici**

- motivare il collegio docenti;
- realizzare e implementare il progetto;
- promuovere il progetto possibilmente in tutti i plessi;
- individuare uno o più insegnanti di riferimento e nominare un gruppo di lavoro per il progetto;
- inserire nel Piano dell'Offerta Formativa (POF) i percorsi casa-scuola nella promozione delle competenze di salute e sicurezza;
- garantire la copertura assicurativa di tutte le persone (bambini e adulti) coinvolti nel progetto inserito nel POF;
- individuare i percorsi da mettere in sicurezza in collaborazione con i bambini, i genitori e gli Enti coinvolti;
- prevedere l'arrivo del Pedibus nel giardino della scuola o all'interno dell'edificio;
- distribuire e raccogliere i questionari relativi alle indagini nella scuola;
- valutare l'efficacia del progetto.

## **SECONDO PASSO: Coinvolgimento dei genitori e dei bambini**

E' opportuno che la Scuola organizzi un incontro rivolto ai genitori a cui partecipano gli insegnanti, i rappresentanti del Comune (ad esempio assessore, mobility manager, polizia municipale) e gli operatori dell'Azienda Sanitaria (*vedi allegato 2: lettera/avviso su diario*) con i seguenti obiettivi:

- far conoscere l'iniziativa, evidenziando i diversi benefici;
- motivare alla partecipazione;
- chiarire eventuali dubbi.

È possibile inoltre inviare una lettera alle famiglie (*vedi allegato 3 – lettera di presentazione del questionario*) con allegato un questionario (*vedi allegato 4: questionario genitori*) con i seguenti obiettivi:

- coinvolgere tutte le famiglie;
- elaborare una semplice valutazione della situazione;
- misurare la possibilità di organizzare un Pedibus.

Tale questionario deve essere consegnato ai bambini dagli insegnanti e da loro stessi raccolto.

L'analisi delle risposte permette di avere una fotografia delle situazione:

- quanti bimbi vengono a scuola a piedi (soli o accompagnati) o in auto;

- le ragioni dell'uso dell'auto;
- le difficoltà percepite dai genitori che rendono problematico l'andare a scuola a piedi;
- la disponibilità dei genitori ad affidare i figli;
- la disponibilità dei genitori a partecipare come accompagnatori.

Può seguire una relazione per i componenti del gruppo interistituzionale che può essere pubblicata nel sito della scuola.

In questa fase si possono coinvolgere la stampa locale e i media.

Per rendere partecipi i bambini si può far compilare in classe un questionario con l'obiettivo di descrivere il percorso casa-scuola. Sono fornite due versioni del questionario, testate, una per il primo ciclo e una per il secondo ciclo (**allegato 5: questionario per il primo ciclo della scuola primaria; allegato 6: questionario per il secondo ciclo**).

## TERZO PASSO: predisposizione della partenza

### A) DEFINIZIONE DEI PERCORSI

Il Comune fornisce la mappa comunale indicando il raggio di 1 km intorno alla Scuola.

La mappatura delle residenze delle famiglie può essere fatta dal Comune o dalla Scuola, utilizzando i dati già in possesso. È utile indicare con un puntino ogni residenza abitativa sulla mappa (*vedi allegato 7 – fac simile mappa*).

Il pedibus per essere attivato deve:

avere un percorso sicuro;

- prevedere la presenza di almeno due adulti: uno che guida il gruppo e uno che controlla in coda. In questo modo si garantisce la sicurezza dei bambini; per esempio, per una scuola con sei giorni di frequenza per realizzare un Pedibus di 12 /20 bambini sono necessari 12/15 genitori disponibili a fare gli accompagnatori per due viaggi a settimana;
- raccogliere un numero minimo di cinque bambini;
- raccogliere un numero massimo di bambini (20-25);
- prevedere almeno tre accompagnatori se i bambini sono più di 20-25;
- avere un percorso con una distanza del capolinea dalla scuola di circa un chilometro e della durata intorno ai 15 minuti;
- evitare, per quanto possibile, le strade a traffico intenso e pericoloso;
- avere delle fermate dove i bambini si faranno trovare con la pettorina; le fermate saranno possibilmente situate in spazi confortevoli per l'attesa anche in caso di pioggia;
- prevedere almeno una fermata vicino ad un parcheggio.

Il gruppo interistituzionale individua sulla base delle residenze abitative degli alunni i possibili percorsi dei Pedibus.

### B) SOPRALLUOGO DELLA POLIZIA MUNICIPALE

Il percorso deve essere visionato, valutato e approvato dalla Polizia Municipale con un verbale di sopralluogo che ne certifica la sicurezza.

Al sopralluogo possono essere presenti anche rappresentanti dell'Azienda Sanitaria, della Scuola e dei genitori.

Se il percorso individuato presenta dei punti non sicuri, la Polizia Municipale lo verbalizza e propone la possibilità di metterli in sicurezza. Questa ultima azione (messa in sicurezza dei percorsi) è di competenza del Comune.

### C) “SOPRALLUOGO”CON I BAMBINI

È possibile provare il percorso, messo in sicurezza, con i bambini. Questa azione è raccomandata ma non obbligatoria e può essere fatta:

- da alcuni genitori accompagnatori con i propri figli per valutare il tempo di percorrenza e stabilire gli orari da comunicare alle famiglie;
- dagli insegnanti con i bambini per individuare punti di forza e debolezza del percorso e per poi poterlo inserire nelle attività curricolari.

### D) PRESENTAZIONE DEI PERCORSI INDIVIDUATI ALLE FAMIGLIE DELLA SCUOLA

Dopo aver definito il percorso, verrà condivisa la proposta dell’itinerario (partenza, fermate e orari) con diverse modalità:

- lettera con invito alla presentazione dei percorsi individuati (vedi **allegato 8 – lettera**);
- pubblicazione nel sito;
- affissione nell’atrio nella bacheca della scuola.

### E) ISCRIZIONE AI PERCORSI

All’incontro di presentazione dei percorsi, i genitori interessati possono iscrivere i figli al Pedibus e iscrivere se stessi o loro familiari come accompagnatori. In questa occasione la Scuola consegna il modulo con percorso, orari, regole del Pedibus e liberatoria per l’utilizzo delle immagini:

- Scheda adesione per bambino e scheda di adesione per accompagnatore (vedi **allegato 9**);
- Regolamento per i bambini del Pedibus (vedi **allegato 10**). Si raccomanda che la firma del regolamento da parte del bambino sia un momento di condivisione familiare del progetto.

### F) INCONTRO ORGANIZZATIVO CON GLI ACCOMPAGNATORI

All’incontro possono partecipare oltre ai genitori anche un rappresentante del Comune (possibilmente la Polizia Municipale) e uno dell’Azienda Sanitaria. Gli obiettivi principali dell’incontro sono:

- stabilire i turni degli accompagnatori per un periodo di prova da definire (vedi **allegato 11**);
- individuare il referente di linea Pedibus per ciascun percorso attivato;
- condividere i compiti dell’accompagnatore (vedi **allegato 12: vademecum dell’accompagnatore**);
- imparare le regole per la sicurezza stradale (possibilmente questa parte è gestita dalla Polizia Municipale).

Deve essere chiaro che:

- gli accompagnatori sono due: un “autista”, in testa, e un “controllore”, in coda, ogni 20-25 bambini;
- ogni mattina i due accompagnatori di turno si dividono il compito di autista (accompagnatore in testa alla fila di bambini) e di controllore (in coda alla fila di bambini);
- gli accompagnatori devono farsi trovare al capolinea e alla scuola qualche minuto prima della partenza del Pedibus;
- durante il tragitto devono far rispettare gli orari di partenza e quelli di passaggio alle fermate;
- al fine di tenere più compatto possibile il Pedibus è necessario che il genitore autista moduli la velocità della testa in modo da rallentare quando la fila si allunga e si sfalda;
- il genitore autista deve trovarsi sempre alla testa del Pedibus in prossimità dei passaggi pedonali, dare il via al passaggio stesso ed essere in grado di controllare eventuali auto che si avvicinano;
- il genitore controllore ha il compito di compilare il giornale di bordo e controllare da dietro i bambini e nel caso intervenire;
- gli accompagnatori devono cercare di far rispettare alcune regole ai bambini;
- essere puntuali alle fermate;
- camminare, non correre;

- non spingere i compagni;
- ascoltare gli accompagnatori;
- mantenere la fila;
- indossare le pettorine solo durante il percorso.

Deve essere chiaro che:

Il referente di linea avrà il compito di definire la turnistica sulla base delle disponibilità dei propri accompagnatori. Ogni tragitto Pedibus deve avere due accompagnatori e una riserva.

Il referente di linea consegna il calendario dei turni e i numeri di telefono a ciascun accompagnatore.

Ad ogni linea Pedibus verranno consegnate le pettorine catarifrangenti per tutti gli accompagnatori e il diario di bordo da compilare quotidianamente (vedi **allegato 13**); è auspicabile che vengano inoltre consegnate anche corda e/o paletta. Sarà compito degli accompagnatori individuare la modalità più adatta per il passaggio di corda, paletta e diario di bordo agli accompagnatori del turno successivo.

### G) GESTIONE DEI MATERIALI

Sarebbe opportuno avere a disposizione i seguenti materiali:

- pettorine e mantelline: ai bambini verrà consegnato la pettorina catarifrangente, la mantellina parapigioggia e agli accompagnatori la pettorina catarifrangente. Dovranno essere indossati solamente lungo il tragitto del percorso Pedibus e a fine anno scolastico dovranno essere restituiti al referente di linea che provvederà sia ad eventuali sostituzioni sia alla distribuzione l'anno successivo. L'acquisto non è carico delle famiglie, ma si invita a cercare uno sponsor;
- diario di bordo: contiene l'elenco dei bambini iscritti suddivisi per percorso e fermata. E' compito del referente di linea tenere aggiornato l'elenco degli iscritti, in accordo con l'insegnante di riferimento. E' compito degli accompagnatori la sua compilazione quotidiana;
- corda e paletta: generalmente l'acquisto avviene da parte del Comune. Ogni linea Pedibus ha una sua corda e una sua paletta in dotazione. I bambini tengono la corda sostenuta dagli accompagnatori; per questo la sua lunghezza è variabile a seconda del numero di partecipanti. La paletta è utilizzata dall'accompagnatore autista, che la utilizzerà per gli attraversamenti pedonali dopo essersi assicurato che i bambini siano in sicurezza, vigilati dall'accompagnatore controllore;
- cartellonistica per segnalare il percorso: le fermate del Pedibus devono essere evidenziate con appositi cartelli. Queste sono realizzate dal Comune o dalla Scuola. Sarebbe auspicabile che tutte le fermate del territorio utilizzassero lo stesso impianto grafico per dare uniformità al progetto;
- le fermate possono essere di varie tipologie in base alle possibilità economiche:
  - cartellonistica provvisoria: stampata su fogli A4, plastificata e affissa su pali per l'illuminazione stradale o altre strutture già esistenti;
  - cartellonistica definitiva: simile alla cartellonistica stradale;
  - cartellonistica orizzontale;
- per l'ideazione delle fermate gli insegnanti possono coinvolgere i bambini nello studio grafico (es: disegni, stencil, ecc.).

### H) INCONTRO CON I BAMBINI ISCRITTI

È possibile individuare un momento all'interno della mattinata scolastica per consegnare le pettorine e le mantelline parapigioggia. Possono essere presenti, oltre agli insegnanti di riferimento, un rappresentante dell'Azienda Sanitaria e uno della Polizia Municipale che coglierà l'occasione per ricordare le regole da osservare quando si fa il Pedibus.

## QUARTO PASSO: finalmente si parte!!!

La scuola e i genitori coinvolti stabiliscono la data di partenza. La partenza viene pubblicizzata all'interno della scuola: avviso in bacheca per tutti gli insegnanti, comunicazione alle famiglie di tutta la scuola, pubblicazione nel sito della scuola e del comune. Tutti sono invitati alla festa di inaugurazione in occasione del primo viaggio del Pedibus. Sarà l'occasione per valorizzare i bambini e gli accompagnatori e promuovere nuove adesioni.

È importante che in occasione della festa siano presenti tutti gli accompagnatori e anche i genitori dei bambini partecipanti. Quest'azione è utile per coinvolgere altre famiglie.

Il primo giorno di Pedibus sono invitati a partecipare alla festa l'Amministrazione Comunale (sindaco, assessore, polizia municipale, ecc.) e gli operatori dell'Azienda Sanitaria che hanno promosso il progetto.

Per la festa inaugurale del Pedibus, in genere gli insegnanti referenti coinvolgono i genitori e insieme possono pensare ad organizzarla in modo divertente: ad es. il Pedibus può venir accolto da tutti gli alunni con le loro insegnanti in giardino; può essere consegnato un attestato di partecipazione o una coccarda simbolica; può essere organizzata una merenda sana; possono essere consegnati gadget a seconda della disponibilità di sponsor.

Per incentivare l'iscrizione di nuovi alunni è possibile organizzare una settimana in cui il Pedibus coinvolga tutti i bambini della Scuola in accordo con l'Amministrazione Comunale e l'Azienda Sanitaria.

La partenza del Pedibus può essere pubblicizzata anche sui media (giornali, web) attraverso un comunicato stampa dell'Azienda Sanitaria o del Comune.

## QUINTO PASSO: misuriamo il Pedibus

È molto importante monitorare il progetto e restituire i dati raccolti alle famiglie, alla Scuola, all'Amministrazione Comunale e altri Enti coinvolti se presenti.

Per raccogliere i dati si consiglia che l'Azienda Sanitaria, prima della fine dell'anno scolastico, invii una scheda di raccolta per il monitoraggio del progetto (vedi **allegato 14**). È possibile prevedere una rilevazione per avere dei dati traducibili in: km percorsi, CO2 risparmiata, ecc. (vedi **allegato 15**). Questo è possibile concordando con il referente di linea la modalità più adatta per comunicare il numero di bambini che hanno partecipato nella settimana al Pedibus. Questi dati vengono rilevati attraverso la compilazione quotidiana e puntuale del diario di bordo da parte degli accompagnatori e possono essere trasmessi mensilmente agli insegnanti referenti che potranno interpretare i dati (ad es. numero di alberi piantumati per kg di CO2 risparmiata, raggiungimento di una meta in base alla distanza percorsa in un mese dal proprio Pedibus, ecc.). Periodicamente i dati dovranno essere condivisi con l'Azienda Sanitaria.

## SESTO PASSO: nuovo anno scolastico... il Pedibus riparte

È opportuno che i referenti di linea già prima del termine dell'anno scolastico in corso organizzino un incontro operativo con gli accompagnatori per gestire il riavvio a settembre.

La scuola può promuovere il progetto durante la presentazione del Piano dell'Offerta Formativa ai nuovi iscritti alla scuola primaria. All'inizio del nuovo anno scolastico gli insegnanti, ciascuna nella propria classe, potranno presentare il progetto durante le consuete riunioni per i genitori.

Riportiamo infine, nell'**allegato 16**, la "multa morale" per le auto che impediscono il transito dei pedoni e nell'**allegato 17** alcune domande frequenti sul Pedibus.

**1. FAC SIMILE PROTOCOLLO D'INTESA PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO "PEDIBUS".**

**PREMESSO che:**

- l'Amministrazione Comunale di ..... da alcuni anni sta collaborando con l'Istituto Comprensivo/ Direzione Didattica di ..... , per migliorare la sicurezza dei percorsi casa-scuola e incentivare l'accessibilità alle strutture scolastiche da parte degli studenti delle Scuole Primarie;
- il Dipartimento di Prevenzione dell'ULSS9 sostiene progetti che promuovono l'attività fisica coinvolgendo la comunità

**RILEVATO che:**

le suddette iniziative si collocano in piena coerenza con :

- la Convenzione Internazionale dei diritti dell'infanzia siglata dall'ONU a New York nel 1989;
- la legislazione nazionale di promozione e sostegno dell'infanzia e dell'adolescenza, ed in particolare alle finalità della legge n. 285/1997;
- il Piano Nazionale Sicurezza Stradale;
- il progetto nazionale Guadagnare Salute che riprende la strategia dell'Organizzazione Mondiale della Sanità "Gaining Health" e che ha l'obiettivo di favorire l'adozione di comportamenti quotidiani sani: corretta alimentazione, attività fisica , la lotta al tabagismo, la lotta all'abuso di alcol;
- il piano regionale della Prevenzione del Veneto per il triennio 2010-2013 (delibera n°3189 del 14.12.2010) che ha inserito Guadagnare Salute nella programmazione. Nello specifico il piano prevede numerose azioni di promozione dell'attività motoria compresi i percorsi casa scuole;
- la Carta di Toronto la cui adesione da parte di decisori ed operatori impegnati nella promozione dell'attività fisica, favorisce uno stile di vita attivo e sostenibile per tutti.

**VISTE E CONSIDERATE LE INDICAZIONI DI ORGANISMI INTERNAZIONALI E DELL'UNIONE EUROPEA IN MATERIA DI EDUCAZIONE AMBIENTALE E DI EDUCAZIONE ALLO SVILUPPO SOSTENIBILE:**

- le indicazioni e le raccomandazioni delle Nazioni Unite (Convenzione di Rio de Janeiro sulla diversità biologica - 1992; Educazione ambientale e sviluppo sostenibile - 1995) per tutelare l'ambiente e l'equilibrio degli ecosistemi attraverso un migliore accesso ad una qualitativa educazione di base e ad uno sviluppo sostenibile;
- lo Schema internazionale di implementazione per il decennio delle Nazioni Unite dell'educazione per lo sviluppo sostenibile, promulgato da UNESCO il 13 settembre 2005, indicante le quattro direttrici dell'educazione allo sviluppo sostenibile:
- miglioramento dell'accesso ad una educazione di base di qualità;
- riorientamento dei programmi educativi esistenti;
- sviluppo di consapevolezze e di conoscenze;
- promozione della formazione;
- i Trattati dell'Unione europea, la Raccomandazione del Parlamento Europeo e del Consiglio del 18.12.2006 (2006/962/CE) ed il VI Programma d'azione per l'ambiente 2001/2010, nella prospettiva della tutela ambientale e dello sviluppo sostenibile;
- la Raccomandazione del Consiglio d'Europa n. 174 del 2.6.2005, relativa al ruolo delle Regioni rispetto all'educazione dei giovani riferita allo sviluppo sostenibile e richiamato ulteriormente il VI Programma d'azione per l'ambiente 2001/2010 che stabilisce tra l'altro le azioni da attuare entro il 2010 per integrare l'educazione ambientale con lo sviluppo sostenibile;
- le Raccomandazioni dell'O.M.S. 2004, relative alle strategie in tema di dieta, attività fisica e salute



VISTI E CONSIDERATI I RIFERIMENTI NORMATIVI NAZIONALI E GLI ACCORDI DI PROGRAMMA IN MATERIA DI EDUCAZIONE AMBIENTALE E ALLO SVILUPPO SOSTENIBILE NEL RACCORDO CON I PERCORSI SCOLASTICI:

- il D.L.vo 31 marzo 1998, n.112, che dispone il conferimento di funzioni e di compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli Enti Locali anche in materia di informazione ed educazione ambientale;
- il D.M. 27 marzo 1998 – Mobilità sostenibile nelle aree urbane;
- il D.M. 20 dicembre 2000 – Incentivazione dei programmi proposti dai mobility manager aziendali;
- il D.L. 30 aprile 1992, n. 285 Nuovo codice della strada;
- il PPR 16 dicembre 1992 n. 495 Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- l'art. 21 della Legge 15 marzo 1997, n. 59 che attribuisce alle istituzioni scolastiche l'autonomia funzionale in base alla quale realizzare le opportune interazioni con le autonomie locali, i settori economici e produttivi e le associazioni del territorio, al fine di un'integrazione efficace fra realtà territoriali e offerta formativa;
- il D.P.R. 8 marzo 1999, n. 275 con il quale è stato emanato il regolamento recante norme in materia di autonomia didattica e organizzativa delle istituzioni scolastiche, ai sensi del citato art. 21 della legge 59/97;
- PRESO ATTO del Decreto del Ministero della Pubblica Istruzione n. 47 del 13 giugno 2006 e della Nota del M.P.I. del 22 giugno 2006, relativi alla quota oraria del 20% rimessa all'autonomia delle istituzioni scolastiche, da utilizzare nell'ambito degli indirizzi definiti dalle Regioni;
- l'Accordo di Programma Stato-Regioni sancito dalla Conferenza. Stato-Regioni nell'agosto 2007 per la sostenibilità ambientale di settori economico-produttivi o di aree geografiche, nonché per l'educazione e l'informazione ambientale;
- il Libro Verde sull'ambiente dell'Unione Europea promulgato il 28.3.07, da cui si rileva l'importanza della sensibilizzazione verso gli strumenti di politica ambientale;
- le Indicazioni per il curricolo del settembre 2007 e il D.L. 137 del 1° settembre 2008

**CONSIDERATO:**

- il buon esito delle iniziative e delle attività svolte e per dare una maggiore visibilità delle stesse, sia ai genitori degli alunni, con lo scopo di ottenere una maggiore adesione alle iniziative, sia agli utenti della strada, al fine di ottenere una maggiore attenzione all'utente debole;
- la necessità di uniformare le attività svolte fino ad oggi;
- la volontà da parte dei soggetti coinvolti di continuare una serie di attività e iniziarne altre, promosse e sviluppate da più enti, ognuno per quanto di competenza, inserite sul territorio in modo uniforme, capillare e di facile accessibilità a tutti, con lo scopo di diffondere una cultura e un modo di vivere più sano e sostenibile;
- il beneficio per la salute: promuovere l'attività fisica sin da piccoli aiuta a ridurre il rischio di obesità, di diabete, di malattie cardiovascolari e di altre malattie cronico-degenerative, perché le abitudini acquisite nella prima infanzia si mantengono più facilmente per tutta la vita;
- che rendere le opportunità di salute, semplici e piacevoli facilita la loro scelta da parte di tutta la comunità;
- che le famiglie hanno un ruolo importante nel sostenere questo stile di vita poiché i genitori insegnano ai figli ad essere attivi e a continuare ad esserlo per tutta la vita.

## CON IL PRESENTE ATTO SI CONCORDA CHE

a) i soggetti sotto elencati:

- Comune di .....
- ULSS ;
- Istituto Comprensivo/Direzione Didattica;
- .....

costituiscono un **“TAVOLO TECNICO DI LAVORO”** composto da un rappresentante per ognuno di essi, che verrà coordinato dal Comune di ..... nella persona da esso nominata.

- il Tavolo tecnico di lavoro ha lo scopo di creare una sinergia tra i vari soggetti al fine di ottimizzare la gestione delle attività previste dal presente Protocollo;
- i soggetti sottoscrittori si impegnano a comunicare al coordinatore del gruppo, entro trenta giorni dalla stipula del presente protocollo, i nominativi dei propri rappresentanti ed eventuali successive modifiche;
- i vari soggetti potranno svolgere le loro azioni in piena autonomia sulla base degli obiettivi stabiliti dal tavolo.

### Gli **OBIETTIVI GENERALI** di questa collaborazione sono:

- migliorare la qualità della vita;
- promuovere il movimento;
- ridurre l'inquinamento e migliorare l'ambiente;
- ridurre il traffico veicolare modificando le modalità di spostamento delle persone;
- migliorare la sicurezza stradale;
- educare i bambini al rispetto dell'ambiente e delle norme relative alla sicurezza stradale;
- progettare la città anche a dimensione di bambino al fine di farlo riappropriare del quartiere in cui vive;
- attraverso la **pianificazione condivisa** delle **attività** da svolgere, delle **modalità** di espletamento e dei **tempi** di attuazione.

### Le principali **ATTIVITÀ** che verranno sviluppate dal tavolo tecnico sono:

- l'attivazione dei percorsi Pedibus;
- la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e degli itinerari compiuti dai ragazzi all'interno dei quartieri e nelle aree vicine alle scuole;
- l'avvio, in collaborazione con le istituzioni scolastiche, di percorsi sistematici di formazione ed educazione alla salute, all'ambiente e alla mobilità sostenibile nelle scuole di ogni ordine e grado;
- l'avvio di corsi di formazione per lo sviluppo di specifiche abilità e competenze al fine di incentivare l'andare a scuola da solo a piedi e in bici;
- l'informazione ai genitori e agli alunni sui vantaggi che comporta l'attività fisica per i ragazzi, legandola anche alla sicurezza e alle conseguenze di carattere sociale che comporta il fatto di incentivare l'andare a scuola da soli;
- il monitoraggio dell'attività svolta da ciascuna scuola relativamente alla mobilità;
- la formazione degli accompagnatori dei Pedibus.

### **DATO ATTO CHE**

- l'adesione ai progetti non comporta uno specifico impegno di spesa per i soggetti firmatari, ma che i costi delle singole iniziative e attività verranno messe a disposizione dagli stessi in base alle specifiche esigenze e competenze;
- ciascun soggetto firmatario sceglierà, compatibilmente con le proprie competenze e disponibilità di tempo e di bilancio, in accordo con il tavolo tecnico di lavoro, le modalità di partecipazione ad ogni progetto e/o iniziativa;

## 1. SI CONCORDA CHE

Le attività si svilupperanno secondo quanto stabilito dai seguenti articoli:

**Art. 1 – Compiti comune di tutti i firmatari del Protocollo**

- credere e adottare il progetto;
- partecipare attivamente alla programmazione delle attività del tavolo tecnico di lavoro;
- promuovere e presentare i progetti e le attività del tavolo tecnico alle famiglie e nelle scuole;
- formare gli “accompagnatori” dei Pedibus, ognuno in base alle proprie competenze;
- reperire fondi presso terzi, da impiegare per i fini comuni, nel rispetto dell’autonomia gestionale dei soggetti;
- collaborare alla preparazione del materiale (manuale, volantini genitori/bambini, manuale rischio).

**Art. 2 – Compiti del Comune**

- credere e adottare il progetto;
- individuare, controllare e mettere in sicurezza i percorsi casa scuola;
- indicare con apposita segnaletica le fermate del Pedibus;
- coinvolgere i mass media nella promozione e informazione delle attività del tavolo tecnico;
- organizzare confronti pubblici, eventi culturali, corsi di formazione, mostre e convegni sui temi proposti;
- promuovere le attività del tavolo tecnico in occasione di manifestazioni pubbliche.

**Art.3 – Compiti delle Aziende Sanitarie**

- credere e adottare il progetto;
- collaborare a promuovere il progetto in altri Comuni ed altre scuole;
- collaborare a promuovere il progetto con altri Enti: Province e Regione del Veneto;
- elaborare e valutare i dati delle indagini per rilevare gli stili di vita della popolazione;
- coinvolgere i mass media nella promozione e informazione delle attività del tavolo tecnico.

**Art. 4 – Compiti degli Istituti scolastici**

- credere e adottare il progetto;
- motivare il Collegio docenti;
- realizzare e implementare il progetto;
- promuovere il progetto possibilmente in tutti i plessi;
- individuare uno o più insegnanti di riferimento e nominare un gruppo di lavoro per il progetto;
- inserire nel Piano dell’Offerta Formativa (POF) i percorsi casa-scuola nella promozione delle competenze di salute e sicurezza;
- garantire la copertura assicurativa di tutte le persone (bambini e adulti) coinvolti nel progetto inserito nel POF;
- individuare i percorsi da mettere in sicurezza in collaborazione con i bambini, i genitori e gli Enti coinvolti;
- prevedere l’entrata del Pedibus nel giardino o all’interno dell’edificio;
- distribuire e raccogliere i questionari relativi alle indagini nella scuola;
- valutare l’efficacia del progetto.

**Art. 7 – Durata del Protocollo d’intesa.**

Il presente accordo ha durata triennale ed è rinnovabile in forma espressa. Le Parti possono concordare integrazioni e/o modifiche al presente Protocollo, considerate necessarie per migliorare il perseguimento

**Art. 8 – Verifiche.**

I soggetti firmatari si impegnano ad operare annualmente una verifica dell’attuazione del presente Protocollo e a promuovere il superamento degli ostacoli che si frappongono alla sua applicazione.

Letto, firmato e sottoscritto.

Luogo e data \_\_\_\_\_

**LETTERA/AVVISO AI GENITORI**

Logo della Scuola \_\_\_\_\_

Cari genitori,

L'Azienda Sanitaria, da diversi anni, offre alle Scuole del territorio la possibilità di partecipare a Progetti di Educazione e Promozione della Salute rivolti ad alunni/studenti; uno di questi è il Progetto **PEDIBUS**.

La scuola \_\_\_\_\_ ha aderito all'iniziativa e intende verificare con Voi la fattibilità del progetto nella propria struttura.

Vi chiediamo quindi la disponibilità a partecipare all'incontro di presentazione del Progetto **PEDIBUS**, che si terrà il giorno \_\_\_\_\_ presso \_\_\_\_\_.

Presenteranno il Progetto gli operatori dell'Azienda Sanitaria.

Contando sulla Vostra presenza porgiamo distinti saluti.

IL DIRIGENTE SCOLASTICO  
DELL'ISTITUTO COMPRENSIVO

\_\_\_\_\_

**Comunicazione PEDIBUS**

Io sottoscritto/a \_\_\_\_\_ genitore dell'alunno/a \_\_\_\_\_

ho letto la comunicazione inviata.

Data \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

LETTERA DI PRESENTAZIONE AI GENITORI DEL QUESTIONARIO

ALLE FAMIGLIE DEGLI ALUNNI

delle Scuole Primarie

del Comune di \_\_\_\_\_

Cari Genitori,

da qualche anno in molte scuole del territorio del Comune di \_\_\_\_\_  
è attivo il servizio PEDIBUS.

Il **Pedibus**, è un modo sano, sicuro, divertente ed ecologico per andare e tornare da scuola, costituisce di fatto un autobus umano che va a piedi, formato da un gruppo di bambini "passeggeri" che effettuano il percorso casa-scuola insieme, accompagnati da due o più adulti.

Andare a scuola a piedi determina un beneficio fisico e psicologico per il bambino, migliora infatti le capacità fisiche e contrasta l'obesità, favorisce l'autonomia, la capacità di adattarsi a situazioni nuove, la socializzazione con i coetanei e gli adulti.

Riduce gli atteggiamenti apatici sviluppati in auto, porta il miglioramento dell'immagine di sé e potenzia la fiducia nelle proprie capacità, determina un miglioramento del rendimento scolastico, riduce sicuramente l'inquinamento e limita il rischio di incidenti vicino alle scuole.

In definitiva, grazie al Pedibus, i bambini vengono responsabilizzati nel tragitto casa-scuola imparando a riconoscere le regole della strada.

I buoni risultati ottenuti in questi anni hanno spinto **l'Istituto Comprensivo, il Comune, l'Azienda Sanitaria, l'Associazione Pedibus, ....**a costituire un Tavolo Tecnico per la mobilità sostenibile allo scopo di sostenere ed estendere il progetto a tutte le scuole della città uniformando la metodologia di lavoro.

Di seguito viene allegato un breve questionario che siete cortesemente invitati a compilare

*Il **questionario** dovrà essere compilato inserendo una crocetta o annerendo l'opzione di scelta (rimanere all'interno dei quadratini!).*

Grazie per la collaborazione

**QUESTIONARIO AI GENITORI**

1. Vostro figlio di solito va a scuola: da solo  accompagnato   
 2. L'accompagnatore esce esclusivamente per accompagnare vostro figlio? SI  NO   
 3. Vostro figlio quante volte usa questi mezzi per andare a scuola?

	mai	1-2 volte a settimana	3-4 volte a settimana	5-6 volte a settimana
piedi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
scuolabus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4. Quanto tempo impiega vostro figlio per andare a scuola? (rispondere solo per i mezzi usati)

	Meno di 5 minuti	Da 5 a 15 minuti	Più di 15 minuti
piedi	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bici	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
moto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
scuolabus	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Se vostro figlio È ACCOMPAGNATO IN AUTO quali sono i motivi principali? (max. 2 risposte)

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> è troppo piccolo                          | <input type="checkbox"/> lo zaino è troppo pesante |
| <input type="checkbox"/> abitiamo troppo lontano                   | <input type="checkbox"/> per abitudine             |
| <input type="checkbox"/> per proteggerlo dai pericoli del traffico | <input type="checkbox"/> è comodo per il lavoro    |
| <input type="checkbox"/> altri bambini da accompagnare             | <input type="checkbox"/> brutto tempo              |

6. Se vostro figlio VA (O ANDASSE) A SCUOLA A PIEDI:

- a. Quanto tempo è/sarebbe necessario per arrivare a scuola?

- meno di 5 minuti     da 5 a 15 minuti     più di 15 minuti

- b. I percorsi casa-scuola presentano/presenterebbero delle difficoltà? SI  NO

- c. Se sì, quali sono le principali difficoltà? (possibili più risposte)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> mancano piste ciclabili      | <input type="checkbox"/> mancanza di semafori o passaggi pedonali                     |
| <input type="checkbox"/> mancano percorsi pedonali    | <input type="checkbox"/> velocità delle auto troppo elevata                           |
| <input type="checkbox"/> troppo traffico              | <input type="checkbox"/> mancanza di visibilità negli attraversamenti                 |
| <input type="checkbox"/> mancano i marciapiedi        | <input type="checkbox"/> marciapiedi occupati da cassonetti                           |
| <input type="checkbox"/> marciapiedi occupati da auto | <input type="checkbox"/> i marciapiedi o percorsi pedonali sono anche piste ciclabili |
| <input type="checkbox"/> marciapiedi occupati da pali | <input type="checkbox"/> strade troppo larghe da attraversare                         |

7. Sarebbe interessato/a a usufruire del **PEDIBUS**? SI  NO

8. Sarebbe disposto/a a collaborare al **PEDIBUS**? SI  NO

**DATI DELL'ALUNNO**

Nome																					
Cognome																					
Indirizzo																					
Comune											Telefono										
Scuola											Classe		Sezione								

Si richiede l'autorizzazione al trattamento degli stessi ai sensi della legge 196/03. Firma \_\_\_\_\_



REGIONE DEL VENETO



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

**QUESTIONARIO PERCORSO CASA-SCUOLA**

Questo questionario ha lo scopo di rilevare le modalità di spostamento casa-scuola dei bambini della scuola elementare.

**CLASSI PRIME E SECONDE**

**Metti una crocetta sul quadratino vicino alla risposta che hai scelto per ogni domanda :**

Scuola \_\_\_\_\_ del Comune di \_\_\_\_\_

Quale è il tuo Comune di residenza? \_\_\_\_\_

In che anno sei nato? \_\_\_\_

Sei un:  maschio  femmina

**Che classe frequenti?**

la prima -  la seconda

**Come sei venuto a scuola oggi? (puoi mettere più risposte)**

Andata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	a piedi	in bici	con il pedibus	scuolabus	autobus	Auto/moto	Non lo so
Ritorno	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	a piedi	in bici	con il pedibus	scuolabus	autobus	Auto/moto	Non lo so

**Che tempo fa oggi?**

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sole	Nuvoloso	Pioggia/neve

**SE DI SOLITO VAI O TORNI A PIEDI O IN BICICLETTA**

**Con chi vai a scuola di solito?**

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
da solo	con un adulto	con fratelli o amici	altro _____

Grazie per aver risposto alle domande!



REGIONE DEL VENETO



Università  
Ca' Foscari  
Venezia

**QUESTIONARIO PERCORSO CASA-SCUOLA**

Questo questionario ha lo scopo di rilevare le modalità di spostamento casa-scuola dei bambini della scuola elementare.

**CLASSI TERZE, QUARTE E QUINTE**

**Metti una crocetta sul quadratino vicino alla risposta che hai scelto per ogni domanda :**

Scuola \_\_\_\_\_ del Comune di \_\_\_\_\_

Quale è il tuo Comune di residenza? \_\_\_\_\_

In che anno sei nato? \_\_\_\_

Sei un:  maschio  femmina

**Che classe frequenti?**

la terza -  la quarta -  la quinta

**Come sei venuto a scuola oggi? (puoi mettere più risposte)**

Andata	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	a piedi	in bici	con il pedibus	scuolabus	autobus	Auto/moto	Non lo so
Ritorno	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	a piedi	in bici	con il pedibus	scuolabus	autobus	Auto/moto	Non lo so

**Che tempo fa oggi?**

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sole	Nuvoloso	Pioggia/neve

**SE DI SOLITO VAI O TORNI A PIEDI O IN BICICLETTA**

**Con chi vai a scuola di solito?**

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
da solo	con un adulto	con fratelli o amici	altro _____



**SE VAI O TORNI IN MACCHINA**

**Perché vai a scuola in macchina?**

- Abito troppo distante da scuola sì  no
- Il tragitto è lo stesso che usa mio papà o mia mamma per andare al lavoro sì  no
- Lo zaino è troppo pesante sì  no
- I miei genitori hanno paura ad andare a piedi o in bici sì  no
- Io ho paura di andare a piedi o in bici sì  no
- Sono troppo piccolo sì  no
- Faccio brutti incontri sì  no
- Ci sono ostacoli (non ci sono i marciapiedi, troppe macchine, ecc..) sì  no
- altro \_\_\_\_\_ sì  no

**Ti piacerebbe andare a scuola a piedi?**

- sì  
 no

**Ti piacerebbe andare a scuola in bicicletta?**

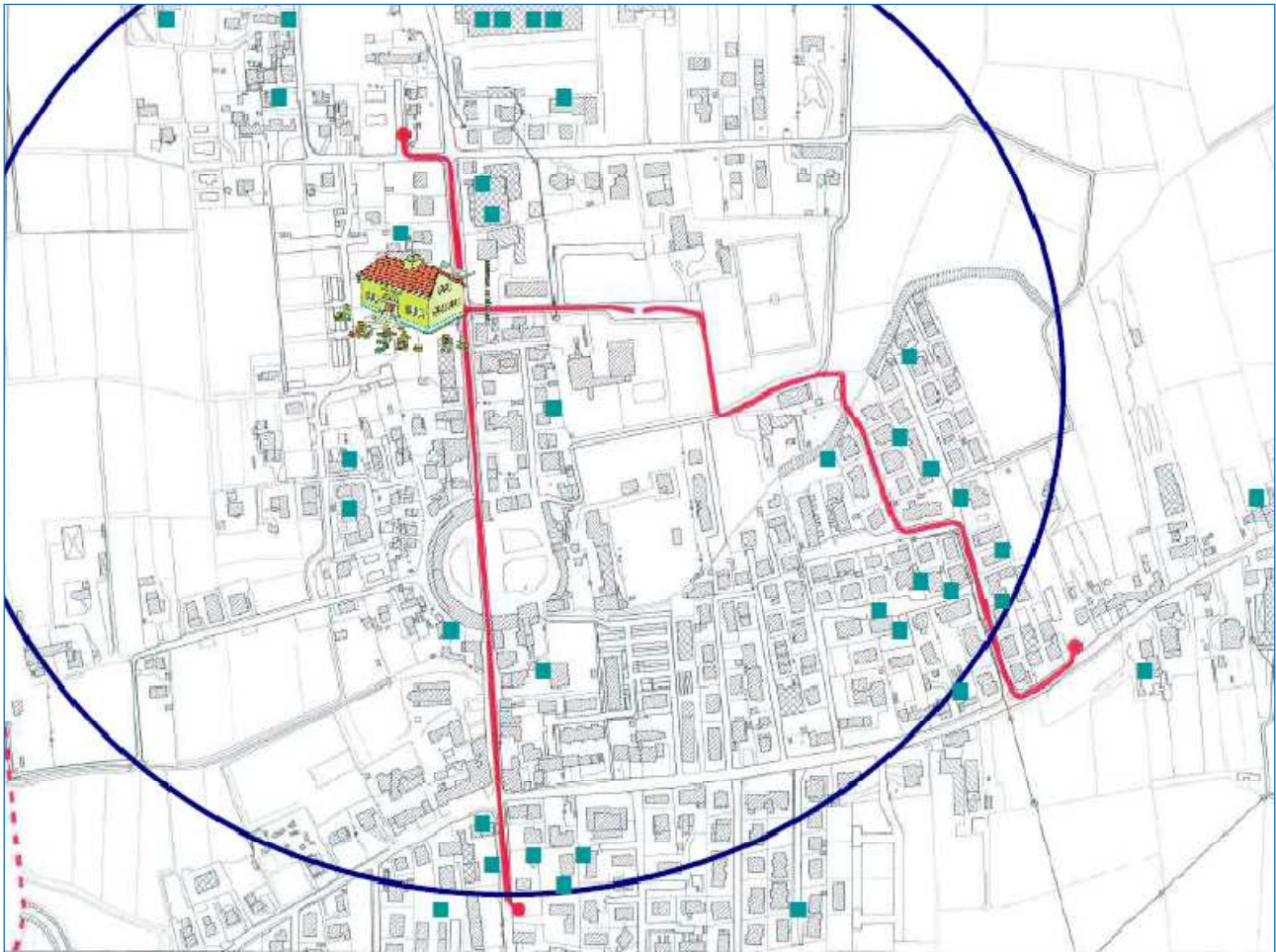
- sì  
 no

**Sei mai andato a scuola a piedi o in bici?**

- sì  
 no

*Grazie per aver risposto alle domande!*

FAC-SIMILE DI MAPPA DEI PERCORSI DI UN PEDIBUS



**LETTERA CON INVITO ALLA PRESENTAZIONE DEI PERCORSI INDIVIDUATI**

LOGO SCUOLA

Cari genitori,

Il giorno \_\_\_\_\_ si sono conclusi gli incontri con i genitori degli alunni della scuola primaria di \_\_\_\_\_, facenti parte del gruppo interistituzionale incaricato di avviare le prime azioni per verificare la fattibilità del progetto Pedibus nella nostra scuola.

Tale gruppo di genitori si è incontrato ed ha lavorato per l'avvio del progetto Pedibus, ed ha definito un piano di attività.

Vi chiediamo quindi la disponibilità a partecipare all'incontro che si terrà:

**il giorno \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_  
presso la Scuola Primaria di \_\_\_\_\_ .**

Durante tale incontro Vi saranno illustrati i vari passaggi organizzativi, concordati con l'Amministrazione Comunale, con la Scuola, con l'Azienda Sanitaria, per far sì che il progetto Pedibus possa realizzarsi concretamente anche nella Scuola di \_\_\_\_\_ .

Saranno presenti all'incontro rappresentanti dell'Amministrazione Comunale e dell'Azienda Sanitaria.

La Vostra partecipazione all'incontro è per noi molto importante e per questo contiamo sulla Vostra presenza.

IL DIRIGENTE SCOLASTICO  
Dr. \_\_\_\_\_

---

COMUNICAZIONE

Io sottoscritto/a \_\_\_\_\_ genitore dell'alunno/a \_\_\_\_\_

ho letto la Vs. comunicazione prot. n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ .

- Sarò presente all'incontro e sono disponibile  
 Non sarò presente all'incontro

Data \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

**SCHEDA ADESIONE PER BAMBINO E SCHEDA DI ADESIONE PER ACCOMPAGNATORE**

**PROGETTO PEDIBUS**

**SCUOLA PRIMARIA** \_\_\_\_\_

**INFORMAZIONI PER GENITORI**

Come anticipato con precedenti comunicazioni, il Pedibus è quasi pronto per partire. Nelle tabelle sottostanti trovate l'itinerario individuato con le relative fermate. Se interessati, vi preghiamo di compilare e di restituirlo a scuola.

**Percorso di andata (indicare con una crocetta la fermata che interessa al vostro bambino)**

<input type="checkbox"/>	<b>Partenza</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____
<input type="checkbox"/>	<b>Passaggio per</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____
<input type="checkbox"/>	<b>Passaggio per</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____
<input type="checkbox"/>	<b>Passaggio per</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____
<input type="checkbox"/>	<b>Arrivo a Scuola</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____

**Percorso di ritorno:** il ritorno percorrerà lo stesso itinerario al contrario

<input type="checkbox"/>	<b>Partenza</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____
<input type="checkbox"/>	<b>Passaggio per</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____
<input type="checkbox"/>	<b>Passaggio per</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____
<input type="checkbox"/>	<b>Passaggio per</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____
<input type="checkbox"/>	<b>Arrivo a Scuola</b>	<b>Via</b> _____	<b>Ore</b> _____

Percorso*	Giorni di frequenza *					
<b>Percorso casa/scuola</b> <input type="checkbox"/>	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Percorso scuola/casa</b> <input type="checkbox"/>	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\* barrare con una crocetta il percorso ed i giorni in cui il bambino frequenta il Pedibus.

I bambini interessati al Pedibus si faranno trovare alla **fermata per loro più comoda** indossando la pettorina che sarà loro fornita. Il bambino deve rispettare la puntualità e non arrivare in ritardo alla fermata del Pedibus. Se ciò dovesse accadere sarà responsabilità dei genitori accompagnarlo a scuola.

Per il **viaggio di ritorno** i bambini dovranno concentrarsi, all'uscita dalle proprie classi, presso il punto di raccolta all'interno della scuola, debitamente evidenziato. Gli accompagnatori verificheranno il gruppo del ritorno, in base alla composizione del gruppo dell'andata. Sarà cura dei genitori comunicare la partecipazione nello stesso giorno ad uno solo dei due viaggi. All'arrivo gli accompagnatori troveranno i genitori a cui riconsegneranno i bambini.

Il Pedibus presterà servizio con qualsiasi tempo, rispettando il calendario scolastico. Il Pedibus non presterà servizio nei giorni in cui siano previste sospensioni e le lezioni non siano garantite (in questi casi la scuola si premura sempre di avvisare le famiglie), o in particolari condizioni previo avviso per tempo da parte dei responsabili del servizio Pedibus.

Il servizio è completamente gratuito e i genitori accompagnatori prestano la loro opera a titolo di volontariato.

E' importante che i bambini che utilizzeranno il Pedibus siano consapevoli che ciò costituisce un piccolo privilegio e che se non si comporteranno in maniera responsabile, mettendo a rischio la propria sicurezza e quella dei compagni, potranno essere esclusi dal servizio.

*Il Comitato Pedibus*

Si prega di restituire l'intero foglio firmato

Io sottoscritto/a \_\_\_\_\_ genitore di \_\_\_\_\_  
acconsento che mio figlio/a venga accompagnato/a lungo il tragitto casa – scuola – casa nell'ambito dell'iniziativa "Pedibus".

Mi impegno ad istruirlo sul comportamento da tenere nel corso del tragitto e sulla necessità di attenersi alle istruzioni impartite dagli accompagnatori..

Autorizzo il Comitato Pedibus ad utilizzare fotografie ed immagini che ritraggano mio/a figlio/a **solo ed esclusivamente** a fini promozionali ed in contesti strettamente collegati al Pedibus.

Data \_\_\_\_\_

firma \_\_\_\_\_

**PROGETTO PEDIBUS**  
**SCUOLA PRIMARIA** \_\_\_\_\_

### Scheda adesione per accompagnatore

Se interessato a dare la propria disponibilità come accompagnatore, la preghiamo di compilare il seguente modulo e di restituirlo a scuola.

Il primo incontro per gli accompagnatori sarà il giorno..... alle ore..... presso..... Durante l'incontro saranno consegnati materiali utili e date le informazioni generali sul progetto.

**Io sottoscritto\*:**

Cognome \_\_\_\_\_ Nome \_\_\_\_\_

Nato a \_\_\_\_\_ Il \_\_\_\_\_

Residente a \_\_\_\_\_ Via \_\_\_\_\_

Codice Fiscale 

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Telefono \_\_\_\_\_ Cell. \_\_\_\_\_

Recapito e-mail \_\_\_\_\_

- sono disponibile ad accompagnare i bambini della Scuola Primaria di \_\_\_\_\_, iscritti al Pedibus, nei seguenti giorni ed orari:
- non sono disponibile

Percorso*	Giorni disponibili *					
<b>Percorso casa/scuola</b> <input type="checkbox"/>	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
<b>Ore</b> _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>Percorso scuola/casa</b> <input type="checkbox"/>	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
<b>Ore</b> _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\* barrare con una crocetta il percorso ed i giorni in cui si dà la disponibilità.

Per l'accompagnatore è garantita l'Assicurazione per responsabilità civile contro terzi.

\*i dati saranno trattati solo ed esclusivamente ai fini dell'iniziativa "PEDIBUS" (es. elenco genitori per turni di accompagnamento, pratiche amministrative per l'assicurazione). Si richiede l'autorizzazione al trattamento degli stessi ai sensi della legge 196/03 (allegata).

Firma del genitore \_\_\_\_\_

**REGOLAMENTO PER I BAMBINI DEL PEDIBUS**

- arrivare puntuali alla fermata
- ascoltare e ubbidire gli adulti accompagnatori
- camminare e non correre
- non spingere i compagni
- mantenere la fila
- indossare sempre la pettorina

**Aiutaci anche tu a fare un Pedibus più sicuro  
per te e per i tuoi amici**

**Ti aspettiamo.**

Data.....

Firma.....

**PEDIBUS - SCUOLA PRIMARIA \_\_\_\_\_**

**Turnistica accompagnatori**

**Andata**

accompagnatori	lunedì	martedì	mercoledì	giovedì	venerdì
Ufficiali					
Riserva					

**Ritorno**

accompagnatori	lunedì	martedì	mercoledì	giovedì	venerdì
Ufficiali					
Riserva					

RECAPITI TELEFONICI DEGLI ACCOMPAGNATORI:

---



---



---



---

### VADEMECUM DELL'ACCOMPAGNATORE DEL PEDIBUS

#### **Puntualità**

- gli accompagnatori devono farsi trovare al capolinea e alla scuola qualche minuto prima della partenza del Pedibus;
- il Pedibus deve funzionare come un normale autobus e quindi rispettare gli orari di partenza e quelli di passaggio alle fermate;
- raccomandare il rispetto dell'orario anche ai bambini.

#### **Sicurezza**

- prima della partenza i due genitori accompagnatori devono concordare chi fa da autista in testa e chi da controllore in coda;
- al fine di tenere più compatto possibile il Pedibus è necessario che il genitore autista moduli la velocità della testa in modo da rallentare quando la fila si allunga e si sfalda;
- il genitore autista deve trovarsi sempre alla testa del Pedibus in prossimità dei passaggi pedonali, dare il via al passaggio stesso ed essere in grado di controllare eventuali auto che si avvicinino;
- Il genitore controllore ha il compito di compilare il giornale di bordo e controllare da dietro i bambini e nel caso intervenire.

#### **Comportamenti**

Gli accompagnatori devono cercare di far rispettare alcune regole ai bambini, sempre a garanzia della loro sicurezza ed in particolare:

- puntualità alle fermate;
- non si corre;
- non ci si spinge;
- ascoltare gli accompagnatori;
- mantenere la fila;
- indossare le pettorine.

La sicurezza è la chiave di successo del Pedibus e deve essere la priorità degli accompagnatori durante i loro turni di accompagnamento.



DIARIO DI BORDO

**PERCORSO** \_\_\_\_\_

DATA: \_\_\_\_\_ ACCOMPAGNATORI: \_\_\_\_\_

<b>Capolinea</b> Orario_____	Classe	Nome Cognome	<input type="checkbox"/>
	Classe	Nome Cognome	<input type="checkbox"/>
	Classe	Nome Cognome	<input type="checkbox"/>
<b>Fermata 1</b> Orario:_____	Classe	Nome Cognome	<input type="checkbox"/>
	Classe	Nome Cognome	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>

**SCHEDA RACCOLTA DATI**

	N. totale degli alunni frequentanti la scuola primaria			
	N. totale alunni partecipanti al Pedibus			
	N. totale alunni stranieri partecipanti al Pedibus			
	N. totale degli alunni partecipanti al Pedibus che prima arrivavano a scuola in auto			
	N. totale degli alunni che utilizzano lo Scuolabus			
	n. percorsi Pedibus attivi nella scuola			
	N. incontri di coordinamento fra accompagnatori per la gestione del Pedibus			
	N. di giorni in cui il percorso viene svolto all' <u>andata</u>			
	N. di giorni in cui il percorso viene svolto al <u>ritorno</u>			
	Lunghezza in metri di ogni percorso Pedibus			
<b>Accompagnatori</b>				
n. totale accompagnatori				
n. accompagnatori stranieri				
Chi sono gli accompagnatori?	Genitori	Nonni	Volontari	Altro
	Lavoratori	Casalinghe	Pensionati	Altro
Ogni accompagnatore con che frequenza accompagna gli alunni a scuola?	1 volta a settimana	2-3 volte a settimana	4-5 volte a settimana	Tutti i giorni

<b>Ambiente</b>
-----------------

Interventi strutturali nel percorso (es. sistemazione segnaletica stradale, risistemazione marciapiedi,
---

posizionamento di semafori intelligenti, pulizia dei percorsi, ecc.):
---

<b>Altro</b>
--------------

Eventuali iniziative collegate ai Pedibus e svolte in collaborazione con scuola e comunità:
---

*Grazie per la collaborazione*

PROGETTO: RILEVAZIONE DEI DATI PEDIBUS	
<b>Obiettivo generale</b>	La diffusione dei dati per promuovere, sostenere, mantenere i Pedibus
<b>Obiettivi specifici</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunicare in modo significativo rispetto ai diversi target: bambini, genitori, comunità, istituzioni</li> <li>- Costruire un sistema universale e sostenibile in tutti i contesti e nel tempo</li> </ul>
<b>Materiali e Metodi</b>	Per <b>ciascun plesso</b> si rileva il numero di linee Pedibus attive
	Per <b>ciascuna linea Pedibus</b> si rileva: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Numero di bambini</li> <li>- Numero di accompagnatori</li> <li>- Numero di metri della linea (dal capolinea alla scuola)</li> <li>- Numero di giorni di funzionamento</li> <li>- Tempo del percorso</li> <li>- Gradimento</li> <li>- Aspetto educativo (studio)</li> </ul>
	Per <b>ciascuna fermata</b> della linea Pedibus si rileva: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Numero di metri dalla scuola</li> <li>- Tempo del percorso dalla scuola</li> <li>- Numero di bambini che salgono</li> </ul>
	E' quindi possibile <b>ricavare</b> i seguenti dati: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Media del percorso della linea per bambino*</li> <li>- Numero di chilometri fatti da ciascun Pedibus alla settimana (n° di passaggi x percorso medio della linea)</li> <li>- Numero di bambini che hanno camminato e numero di chilometri che ciascuno ha fatto.</li> <li>- Livello di gradimento attraverso una rilevazione periodica tramite questionario (dopo due mesi e verso la fine)</li> </ul>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. L'accompagnatore genitore raccoglie il dato della presenza di ciascun bambino. Non aggiunge nulla. ( per es: lunedì 10 bambini, martedì 12, mercoledì 12, giovedì 11, venerdì 12)</li> <li>2. Il genitore del venerdì/sabato comunica al referente di linea il numero di passaggi**. (per es: 10+12+12+11+12= 57 passaggi)</li> <li>3. Referente di linea il lunedì comunica al referente ULSS solo il numero totale delle presenze settimanali. (es: 57 passaggi)</li> <li>4. Il referente ULSS raccoglie il dato settimanale e lo inserisce in un foglio excell.</li> </ol>	
<p>*DEFINIZIONE DI MEDIA DI PERCORSO PER BAMBINO: la distanza media che ciascun bambino percorre ogni mattina.</p> <p>Esempio: al capolinea salgono cinque bambini e la distanza dalla scuola è 800 metri; alla fermata n°2 salgono quattro bambini e la distanza dalla scuola è 600 metri; alla fermata n° 3 salgono tre bambini e la distanza dalla scuola è 300 metri. In totale i bambini fanno 7300 metri (800x5+4x600+3x300). Quindi in media ciascun bambino fa 608 metri (7300:12) ogni mattina.</p>	
<p>**DEFINIZIONE DI PASSAGGIO: la presenza di ciascun bambino ogni mattina.</p>	

<b>Esempi pratici per</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Valore sociale numero di ore dei genitori</li> <li>- Il pedibus va a ... (es. Gardaland) e viene accompagnato da ....</li> </ul>
<b>ritornare i dati:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il consumo di CO2 ... - quanti elefanti ... alberi ...</li> <li>- I barattoli di petrolio risparmiati (dimensione, es paragone con quelli dello Yogurt )</li> <li>- Eravate a Treviso, avete fatto 40 Km e siete arrivati a Padova con un unico percorso per tutte le linee della scuola e tutti partecipano all'obiettivo????</li> <li>- Tabellone con il percorso nell'atrio della scuola</li> <li>- Immagine della Città d'arrivo ...</li> </ul>
<b>Occasioni opportune in cui è possibile ritornare i dati:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inserirsi nelle manifestazioni "opportune" festa della scuola, festa dello sport, sagra, ...</li> <li>- Mostra dei risultati del Pedibus alla città (tabelloni elettorali) fatto dai bambini</li> <li>- Usare i dati per l'invito del nuovo anno</li> </ul>
<b>Modalità di restituzione dei dati alle Istituzioni:</b>	Una lettera al sindaco, ai pediatri, alle associazioni, al direttore di distretto, alla direzione dell'Azienda ULSS, ai colleghi del DIP, UST, alla provincia, agli amici dei Pedibus .....
<b>Valutazione della rilevazione</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pedibus numero di adesioni alla rilevazione</li> <li>- Numero di rilevazioni corrette</li> <li>- Numero di soggetti istituzionali raggiunti</li> <li>- Numero di eventi che si sono tenuti</li> <li>- Quante scuole hanno utilizzato la rilevazione per attività didattiche</li> </ul>

**SCHEDA RIASSUNTIVA DI PLESSO**

**PER IL REFERENTE ULSS**

Nome del Plesso	
Insegnante Referente	
Numero di linee Pedibus	

Nome della linea	
Referente di linea	
Numero di bambini	
Numero di accompagnatori	
Numero di giorni che è attiva	
Lunghezza (metri)	
Tempo (minuti)	

LINEA			
FERMATA	METRI	TEMPO	NUMERO BIMBI
Capolinea			
Fermata 1			
Fermata 2			
Fermata 3			
Fermata 4			
Media di percorso per bambino			

ESEMPIO DI MULTA MORALE

PROGETTO PIEDIBUS



**MULTA MORALE**  
**ZERO IN**

**CONDOTTA!**

Lei ha parcheggiato sul percorso del Piedibus  
uno spazio riservato **al transito dei pedoni**

**Non vogliamo passare  
dove ci sono pericoli**



I bambini del Piedibus della Scuola "N. SAURO"

**MODALITA DI PAGAMENTO**

**Tranquillo, non c'è nessuna sanzione da pagare! C'è da fare molto di più. C'è da dare il buon esempio a noi piccoli che ti osserviamo.**

*Io cammino e non inquinò*



### ALCUNE FAQ (DOMANDE FREQUENTI) RIVOLTE AGLI OPERATORI SANITARI SULL'ORGANIZZAZIONE DI UN PEDIBUS

#### Cosa si può fare se lo zaino è troppo pesante?

##### Protocollo di gestione peso degli zaini

- Indicare chiaramente i testi ed i quaderni da portare a scuola ogni giorno della settimana per ogni ora di lezione, e trattenere a scuola quelli non necessari, o farli trattenere a casa dai bambini.
- Lavorare sull'utilizzo corretto dell'orario settimanale e sulle indicazioni date; proporre ai genitori un controllo vigile di quanto viene portato a scuola, almeno finché l'organizzazione del materiale non viene acquisita dall'alunno.
- Dividere il testo di lettura in 2 parti, ciascuna delle quali utilizzabile in tempi diversi;
- Dividere i testi previsti per 2 classi (2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup>, o 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup>) in base all'utilizzo relativo all'anno in corso, e trattenere a scuola il fascicolo che non si utilizza;
- Al momento della scelta, prediligere testi che propongano la divisione in anni scolastici;
- Richiedere di portare nello zaino solo il materiale di cancelleria individuale necessario: parte dei colori possono essere trattenuti a casa, mentre per i bisogni in classe può essere lasciata a scuola una scatola di colori con il nome del bambino. Per altre esigenze si potranno usare pennarelli e pastelli della scuola;
- Favorire, all'interno della classe, l'utilizzo di materiali comuni, come giochi per i momenti della ricreazione in cui non si può uscire, o materiale di facile consumo come nastro adesivo, fogli da disegno, fogli per appunti,
- Trattenere a scuola i raccoglitori a ganci, ponendo nello zaino solo la parte dei fogli sulla quale studiare, o da completare, in una cartellina;
- Richiedere una scelta del diario oculata, in funzione della sua utilità e del peso;
- Proporre un diario uguale per tutti tra quelli in commercio, in vista di un quaderno delle comunicazioni che potrebbe organizzare o indicare la scuola stessa.

*Elaborato dalle insegnanti della scuola primaria "Rodari" di Conegliano*

#### Chi può fare l'accompagnatore del Pedibus?

Poiché il pedibus è un progetto che deve essere condiviso in famiglia per poterne comprendere pienamente gli obiettivi, è auspicabile che gli accompagnatori siano i genitori stessi. In questo modo mamma e papà sono di esempio e la relazione con i figli migliora nel momento stesso in cui si fa qualcosa insieme.

Accettare volontari fuori dalle famiglie è come delegare a qualcuno una attività che, pur con sacrificio, può essere portata avanti dai genitori stessi e rafforza l'idea di che il Pedibus sia un servizio. E questo è sbagliato.

#### Come comportarsi quando la fila del Pedibus incontra delle auto che ostacolano il tragitto?

I bambini in collaborazione con il Comune, la Scuola e l'Azienda Sanitaria possono disegnare una "Multa morale" (vedi allegato 16) da apporre sul parabrezza del veicolo in questione.

#### Come possiamo diffondere le buone pratiche dei Pedibus del territorio?

Gli Enti coinvolti nel progetto possono individuare una modalità, come ad esempio il giornalino, per pubblicizzare e diffondere le attività e gli eventi realizzati nell'ambito del progetto.



## **Come possiamo utilizzare i dati raccolti rendendoli comprensibili ai bambini e alle loro famiglie?**

CO2 alberi piantati...

Un albero assorbe mediamente 46 kg di CO2 all'anno ovvero 0,046 tonnellate

Ogni bimbo mediamente percorre 1,5 km/giorno tra andata e ritorno

Ci sono oramai 100 bambini che aderiscono per tutto il periodo scolastico (200 g)

La strada percorsa è quindi  $100 * 1,5 * 200 = 30.000$  km/anno scolastico

Abbiamo in realtà che solo con il pedibus realmente percorriamo 20.000 km/anno

Prima quei chilometri erano percorsi in auto. Un'auto E4 produce 160 g/CO2/km

Quindi risparmio  $160 * 20.000 = 3.200.000$  g/CO2 ovvero 3.200 kg ovvero 3,2 t

E' come se i ragazzi che fanno pedibus piantumassero 70 alberi a tutela della natura

## **Come è possibile incentivare le iscrizioni al pedibus durante l'anno scolastico?**

Per realizzare questa azione è fondamentale il coinvolgimento dei genitori, che possono con il loro esempio e la loro testimonianza incentivare le nuove iscrizioni durante tutto l'anno scolastico. Durante i momenti di festa (inizio anno scolastico, Natale, Carnevale, fine anno scolastico, ecc.) possono istituire un punto informativo. Dove nelle vicinanze è presente anche una scuola dell'infanzia, gli accompagnatori possono presentare il pedibus alle famiglie dei bambini.

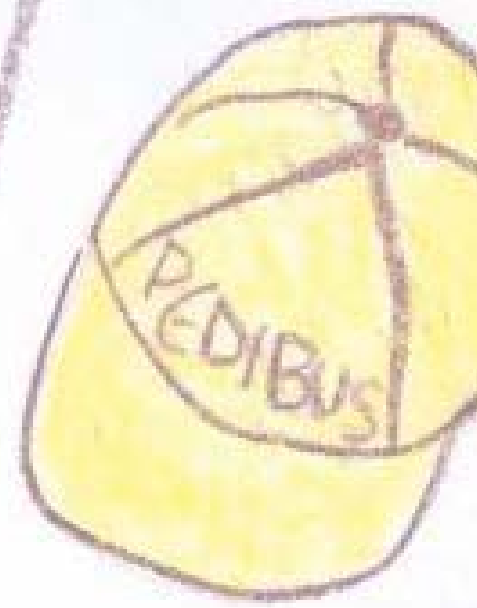
## **Quali aziende possono sostenere il Pedibus?**

Possono sostenere il Pedibus tutte quelle imprese che adottano un comportamento socialmente responsabile. Questo si definisce **Responsabilità sociale d'impresa** ed è la manifestazione della volontà delle imprese di gestire efficacemente le problematiche d'impatto sociale ed etico al loro interno e nel territorio. L'elemento distintivo della Responsabilità sociale d'impresa è quello di affiancare alla responsabilità economica anche una responsabilità sociale, che crea valori tangibili e intangibili, per tutto ciò che sta intorno all'azienda. Valori vincenti per l'impresa, per le persone, per il territorio e per l'ambiente.



ED

BI





## “Gli stakeholder”

### Alcune esperienze dei soggetti che operano nel territorio

**Per avviare un Pedibus è fondamentale coinvolgere i soggetti operanti nel territorio, i cosiddetti “stakeholder”. Si presuppone che i diversi soggetti allaccino delle vere e proprie alleanze per la salute dei cittadini. Non dovrebbero operare indipendentemente, ma piuttosto avviare un percorso comune per individuare i problemi e coordinare le azioni per il raggiungimento degli obiettivi condivisi al fine di migliorare in maniera duratura lo stato di salute dei cittadini.**

Il Pedibus nasce dalla collaborazione di soggetti diversi e la sua sostenibilità sta nel rispondere a molteplici obiettivi.

Gli attori coinvolti nei pedibus sono molti: i bambini; la scuola che generalmente si presenta con insegnante referente o dirigente dell’Istituto Comprensivo o Direzione Didattica; genitori singoli o riuniti in organizzazioni più strutturate di stampo associativo; l’Azienda Ulss; il Comune, soprattutto il corpo dei vigili; l’associazionismo e il volontariato in modalità di supporto organizzativo.

Alla base della partenza e del sostegno di un pedibus ci possono essere numerose motivazioni, diverse anche all’interno di una stessa attività progettuale.

Questo è dettato dal fatto che numerosi attori si intersecano e collaborano sia su scopi comuni, che su interessi specifici. Ciascun soggetto trova nel pedibus una risposta alle proprie aspettative ed obiettivi.

Nelle pagine che seguono sono riportati alcuni contributi dei diversi soggetti coinvolti, che, partendo dall’esperienza vissuta, illustrano percorsi, anche ad ostacoli, ma soprattutto benefici percepiti da più punti di vista.

## OPERATORI SANITARI

### OPERATORE SANITARIO DEL DIPARTIMENTO DI PREVENZIONE DELL’AZIENDA ULSS

#### Silenziosamente in movimento, ecologicamente in azione

*Oltre agli aspetti più prettamente fisici (...), la camminata riesce a farci tornare il gusto di vivere, aiutandoci nei momenti più duri a ridimensionare le cose e a trovare un centro di equilibrio e una diversa prospettiva. Nella mia esperienza il camminare sviluppa l’apertura verso il mondo, acutizza i sensi e dona un nuovo sguardo verso le cose.*

(David Le Breton)

Nel percorso professionale presso l’azienda l’Azienda Ulss 8 Asolo il lavoro dedicato all’attivazione dei Pedibus è iniziato nel 2008.

L’ avvio del pedibus nella realtà territoriale dell’Azienda Ulss 8 ha destato interesse e partecipazione nel periodo 2009-2011 grazie alla collaborazione con l’amministrazione Provinciale di Treviso.

I percorsi pedibus coinvolgono i bambini e le bambine della scuola primaria, i genitori accompagnatori, le associazioni di volontariato, l’amministrazione comunale e l’Ulss.

L'obiettivo è la promozione dei percorsi casa scuola e la costituzione di una rete per la salute delle persone.

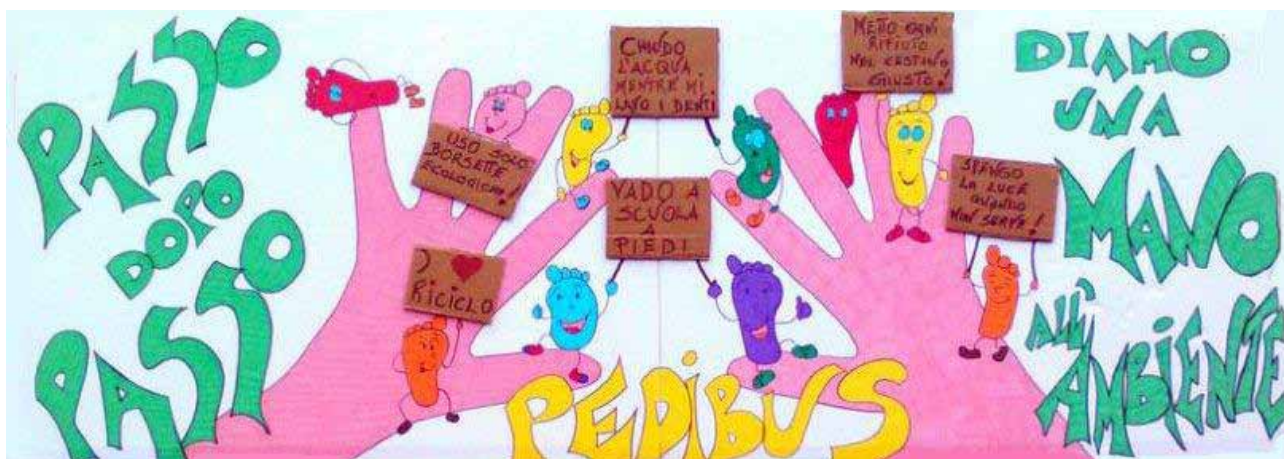
Lavorare con le persone sui determinanti di salute e favorire le interazioni con la comunità, le famiglie, gli enti locali e il volontariato si sono dimostrati interventi importanti per il raggiungimento dell'obiettivo progettuale che è migliorare lo stato di salute della comunità, favorendo il cammino cominciando dai bambini.

Fin dall'inizio il compito dell'operatore è stato di cogliere le esigenze delle singole realtà che di volta in volta esplicitavano l'interesse di attivare i percorsi pedibus dette linee.

Tenendo presente le indicazioni regionali, il protocollo d'intesa provinciale (22 Settembre 2011) e la convenzione per il sostegno dei percorsi a piedi casa-scuola nei comuni di Treviso (19 Settembre 2013) si sono costituiti nei comuni dell'Ulss tavoli tecnici di lavoro rappresentati da:

- rappresentanti dei genitori
- scuola
- amministrazione comunale
- associazione di volontariato Pedibus
- azienda ulss
- società che mettono a disposizione il materiale (giubbetti e mantelline anti pioggia)

Il coordinamento di ogni singolo tavolo tecnico è di competenza di figure diverse a seconda delle esigenze e disponibilità di una comunità, infatti può essere affidato all'amministrazione comunale, alla scuola, al rappresentate dei genitori. Per la verifica dell'attività vengono realizzati incontri periodici del gruppo per monitorare il procedere del pedibus, per far emergere priorità e punti di forza e di debolezza del progetto e se necessario per riorientare le azioni progettuali.



Il lavoro professionale, come operatore-educatore in un Dipartimento di Prevenzione che si occupa della salute della popolazione ed in modo particolare dei bambini, risulta, da un punto di vista pedagogico, molto coinvolgente e significativo. L'operatore-educatore si occupa del coordinamento di tutti i pedibus attivati e attivi; partecipa alle diverse fasi della progettazione degli interventi e alla programmazione delle attività per la realizzazione del pedibus; contribuisce alla produzione di materiale informativo relativo alle esperienze realizzate a fini divulgativi; collabora, in caso di necessità, all'organizzazione di attività rivolte alle famiglie e ai docenti come ad esempio incontri di sensibilizzazione sull'inquinamento e la salute dei bambini, eventi locali e manifestazioni volte a promuovere i temi della mobilità sostenibile e la valorizzazione dell'ambiente di vita (rapportandosi anche ad altre realtà presenti nel territorio come ad es. la "camminata del Giorgine", la "festa degli aquiloni", la "settimana dell'ambiente"); partecipa ad attività educative, ludiche e ricreative, nell'ambito dei servizi di educazione non formale e delle attività extrascolastiche come Crealab.

Il focus del lavoro è quello di condividere e coordinare le diverse attività nel rispetto delle differenti tipologie organizzative ed amministrative dei singoli gruppi locali che sono interessati a realizzare progetti di pedibus presso le proprie comunità.

**Rita Cagnin, Educatore**

Dipartimento di Prevenzione Azienda Ulss 8 – Asolo

### IL PEDIBUS A CONEGLIANO: QUANTA STRADA!

Ad ottobre per la settima volta alla Rodari è ripartito il Piedibus.

Nel corso degli anni abbiamo coinvolto i bambini nell'ideazione di un logo, nella ricerca di un motto ad effetto, nell'organizzazione e nella manutenzione del progetto.

Si sono succeduti due inni, diversi concorsi, più giornate di festa.

Abbiamo brindato ai primi 100 km percorsi, poi non abbiamo più tenuto i conti.

Abbiamo modificato il primo percorso tracciato per far partire due linee e coinvolgere più alunni.

Abbiamo raccolto pensieri e critiche, distribuito pettorine e mantelle, allungato la corda accogliendo anche i bambini non iscritti nelle giornate senz'auto promosse della scuola.

Abbiamo coinvolto la scuola dell'infanzia del quartiere nelle iniziative per l'ambiente e propagandiamo il progetto accompagnando lungo una linea del Piedibus i "grandi" dell'ultimo anno e quelli che hanno appena fatto il salto alla primaria.

Sosteniamo con piccoli riconoscimenti gli alunni che partecipano al Piedibus se fa freddo o piove ed alla fine dell'anno premiamo tutti gli iscritti con una piantina aromatica, per sottolineare l'importanza del loro contributo nell'attenzione all'ambiente.

Da questo progetto, che da sempre coinvolge il quartiere, sono nate nel corso degli anni altre forme di volontariato: dal Comitato, che coadiuva e porta avanti il progetto, alla gestione della biblioteca della scuola, alla preparazione della frutta a merenda il martedì, all'allenamento alla lettura per alunni stranieri.

Ai bambini insegniamo l'attenzione all'ambiente, alla sicurezza, alla propria salute, ma anche la riconoscenza verso chi fa qualcosa per loro in modo gratuito.

Come referente del progetto raccolgo le preoccupazioni degli accompagnatori per i molti bambini iscritti o per qualche scolaro più discolo, ma anche quelle delle colleghe che vorrebbe affidare al Piedibus qualche alunno piuttosto che sapere che va a casa da solo. Mi attivo per stendere stampati, far circolare notizie, inoltrare e seguire le richieste necessarie alla sicurezza ed alla tutela di adulti e bambini. Tra queste vi sono le migliorie ai percorsi, ma anche eventuali varianti che si rendono necessarie in occasione dell'iscrizione di qualche bambino che deve attraversare la strada o percorrere un tratto più distante da quello previsto dalle fermate stabilite.

E' tuttavia con piacere che al termine delle lezioni vedo formarsi nell'atrio della scuola le due file di bambini che si apprestano ad uscire, con la corda tra le mani e le pettorine fluorescenti. Assieme a loro vi sono gli accompagnatori: adulti di varie nazionalità ed età. Ci sono genitori di bambini attualmente iscritti e genitori di studenti che hanno già lasciato la scuola primaria, alcuni nonni, alcuni volontari. Qualcuno è con noi dal primo anno. Chi viene coinvolto nel Piedibus, difficilmente lo abbandona.

Il motto è:

**"A piedi e in compagnia è l'idea più bella che ci sia"**





## PEDIBUS: CONDIVISIONE ED ENTUSIASMO

Ripeto spesso ai miei alunni che il futuro è nelle loro mani ma so bene che dipende dalle scelte che noi adulti abbiamo fatto, stiamo facendo e faremo, se loro avranno la possibilità di avere un futuro. Credo da sempre che di radici e di ali dobbiamo fornirci noi, prima di cercare di darle ai nostri bambini, ed è per questo che, adesso come quando iniziai ad insegnare, parecchi anni fa, continuo ad appassionarmi ad argomenti che, partendo da problematiche contingenti, prevedano una loro soluzione proiettata nel futuro.

Anche per questi motivi quando anni fa mi fu chiesto di avviare nel mio Circolo Didattico, ora Istituto Comprensivo "F. Grimani" di Venezia-Marghera, il Progetto Educazione alla Sicurezza Stradale accettai volentieri. Ebbi subito chiara l'idea che la collaborazione scuola-famiglia sarebbe stata indispensabile poiché i bambini avrebbero "portato" a casa quanto appreso a scuola da insegnanti ed esperti ma i genitori avrebbero dovuto dimostrare con l'esempio di saper condividere. Ben presto la pratica ha superato la teoria e quando Angelo, un papà molto attivo e sensibile, ha pensato di avviare il Pedibus ho subito condiviso il suo entusiasmo. Era il modo giusto per riempire di fatti le nostre idee!

Mi sono accorta di aver appena scritto le due parole chiave di cui ha bisogno il Pedibus: *condivisione* ed *entusiasmo*. Ed infatti Angelo tra i genitori ed io tra gli insegnanti abbiamo iniziato a spiegare e a mostrare con convinzione il nostro progetto. Sono seguite le tappe di un percorso fatto di collaborazione, ricerca, invenzione... insomma di condivisione ed entusiasmo!

Cosa ho fatto e faccio all'interno della scuola come insegnante per il Pedibus? Ricorro ed aiuto la collaborazione degli insegnanti per farlo camminare! Possono fare molto inserendo il progetto nella programmazione, sensibilizzando alla sostenibilità ambientale in genere e alla mobilità sostenibile in particolare, informando, spiegando, dando avvisi, ritirando le iscrizioni, pubblicizzando eventi... Eventi? Certamente! Di feste di avvio e di conclusione, allegri flashmob e partecipazioni alle sfilate di carnevale in piazza è stato costellato il nostro cammino in questi anni. Ed allora ecco l'altra cosa che faccio nella scuola per il Pedibus: mi diverto! Faccio il giro delle classi per pubblicizzare, dare pettorine, distribuire avvisi; preparo con i genitori i "banchetti del Pedibus", gli striscioni per i nostri piccoli grandi eventi, le feste; quando posso accolgo i bambini all'arrivo a scuola o li vado a trovare alla partenza con i nostri allegri biscotti... ed altro ancora! Si è capito vero che socializzare piace a noi del Pedibus?!

Ma il Pedibus non è una fiaba, è realtà, e come tutte le realtà ha anche i suoi intoppi, le sue criticità che talvolta lo fanno inciampare. Non tutti gli anni gli iscritti sono numerosi, non sempre il numero dei conduttori è adeguato, talvolta i giorni in cui funziona il pedibus sono pochi... ma i pro sono sempre stati più dei contro e per questo il nostro Pedibus continua allegramente a camminare!

Otto anni sono passati e ormai abbiamo materiale a sufficienza per organizzare il nostro Pedibus ma non è stato semplice: proprio per questo è maturata in noi la convinzione che avere un punto di riferimento preciso, magari istituzionale, qualcuno che dicesse bene cosa e come fare, come succede in certe realtà locali, avrebbe aiutato chi aveva voglia di lanciarsi in quest'avventura.

Domani inizia una nuova settimana e quando potrò andrò a salutare bambini e genitori delle nostre quattro linee Pedibus: mi piace camminare con loro, chiacchierare insieme, guardarci intorno, sgranocchiando i *biscopedibus* sfornati da poco. All'arrivo si entra a scuola con le pettorine che colorano il cortile e raccontano a tutti che la collaborazione tra scuola e famiglia vince, che il futuro è nelle mani di noi tutti.

**La maestra Maria "Del Pedibus" Vianello**  
 Referente dall'Anno Scolastico 2006-2007  
 del Progetto Educazione alla Sicurezza Stradale  
 dell'Istituto Comprensivo "F. Grimani" di Ve-Marghera

## PICCOLO PASSO

Dal punto di vista di un insegnante il pedibus non può essere solo spostamento casa – scuola. Un docente, in quanto educatore, deve trovare nel pedibus la sua valenza educativa e formativa. Ognuno di noi ha la responsabilità di dare al pedibus, nato per risolvere problemi di viabilità, le radici educative per sostenerlo negli anni.

La scuola forma le menti dei suoi alunni, avvia il pensiero critico, la capacità di riflessione su ciò che il bambino/ragazzo vede intorno a sé, cerca di dare strumenti d'interpretazione critica della realtà. Inoltre, sempre la scuola, si caratterizza come ambito e spazio nel quale le idee dei bambini hanno ancora valore. Per credere nei cambiamenti culturali che derivano dal cambiamento di atteggiamenti e comportamenti, occorre una speranza a lungo termine, pazienza e fiducia nelle generazioni future ... nei giovani.

Il pedibus si caratterizza come progetto che non è fatto solo di parole, ma di comportamenti ed impegno quotidiano. A scuola da sempre si parla d'inquinamento, rispetto e cura dell'ambiente, vengono realizzati bellissimi cartelloni e ricerche approfondite sui comportamenti corretti o meno, oppure si avviano iniziative di breve durata, giusto un anno scolastico o un ciclo. Spesso, però tutto si esaurisce lì.

Il pedibus si propone come progetto senza scadenza, considera i bambini/ragazzi persone degne di attenzione, il cui contributo di "cittadino attivo" è indispensabile.

Giorno per giorno, una piccola scelta quotidiana, un piccolo passo, a volte anche faticoso, per cambiare il quartiere, per rendere la città più vivibile, per conoscere meglio i propri compagni di "viaggio", per dare testimonianza che le cose si possono fare anche in modo diverso e migliore. E intanto imparo a muovermi con più sicurezza anche in un ambiente diverso come la strada, divento più autonomo, più sicuro, mi sento importante, mi diverto, osservo il mondo che mi circonda e ne prendo le misure .... E soprattutto le parole diventano fatti.

Il concetto di "classe" si apre: nasce il "gruppo" che unisce bambini di età diverse, in cui mamme, papà, nonni ed insegnanti si alternano negli accompagnamenti così che la condivisione tra adulti scuola-famiglia-territorio sia la chiave vincente per dare stabilità e concretezza al progetto. E la comunità si fa sentire forte e alleata, saluta gioviale e sorride al passaggio di questa cordata allegra e vociante. Si radica il senso di "appartenenza al gruppo", di un gruppo che si muove con il preciso obiettivo di fare una piccola cosa utile per l'ambiente in cui vive, per la propria salute, per un migliore stile di vita. I bambini più grandi si fanno carico dei piccoli e diventano loro tutor in un'aula che è la strada.

Nel progetto pedibus tutti i bambini possono dare il loro contributo, tutti i bambini possono raggiungere ottimi risultati e così anche le loro famiglie.

Nell'aula vera, quella tra quattro muri, invece l'insegnante ha tantissimo materiale per la valutazione perché può riprendere i concetti geografici, la cartografia, i rapporti spazio tempo (metri/minuti), le medie di percorrenza, le peculiari velocità dei singoli percorsi dovute a ostacoli, inclinazioni del terreno o fermate obbligatorie. Diventa automatico parlare del concetto di "ritmo" e introdurre anche delle canzoni che aiutino i ragazzi a tenere il passo. I percorsi possono essere trattati in modo narrativo ed iconografico per realizzare presentazioni powerpoint, filmati o altri prodotti multimediali. Gli ambiti didattici si possono trascinare l'uno dietro l'altro e tutte le educazioni possono essere toccate da questo nuovo progetto in una coinvolgente pratica per competenze.

**Dalla Pola Paola**  
Mobility Manager 1 IC "Martini" Treviso

**Fonda Clara**  
Mobility Manager 5 IC "Coletti" Treviso

### UN MOMENTO PIACEVOLE DELLA GIORNATA

A Mogliano Veneto il Pedibus non è una novità assoluta ma, sarà perchè a scuola ai bambini è stato ben presentato, sarà perché nel nostro quartiere per ora è attivo solo il mercoledì, per i miei figli quello è diventato un giorno un po' speciale.

Così la mattina del mercoledì a casa nostra le parti si invertono e sono i bambini a dettare i tempi: "Papà, sbrigati che ci fai perdere il Pedibus". Anche il più piccolo, di solito il più lento, è sempre pronto ad uscire di casa in anticipo.

Il Pedibus parte alle 8:10 e noi potremmo benissimo prenderlo qualche minuto più tardi, alla seconda fermata che è quasi sotto casa nostra. Ma i miei figli preferiscono prenderlo alla prima, possibilmente arrivando in anticipo, così riescono a passare ancora più tempo con i loro amici. Per loro questa passeggiata mattutina è diventata una specie di ricreazione aggiuntiva.



Così eccoci al capolinea di partenza; una volta indossata la pettorina arancione che tengono negli zainetti sono i bambini stessi a fare l'appello, svolgere la corda, mettersi in fila. Ai genitori accompagnatori resta solo il compito di dare il via.

Si parte in orario, e man mano che si superano le fermate la corda si riempie ed il nostro Pedibus diventa un vociante millepiedi colorato che, sempre più lungo, attraversa il quartiere.

E' difficile non vederlo ma soprattutto è impossibile non sentirlo! Così, lungo la strada vediamo che le persone si voltano, qualcuno si ferma a guardarci sorridendo mentre alle finestre si affaccia qualche genitore o nonno che ci saluta con la mano.

Io sono uno dei genitori che a turno accompagnano i bambini. Quando in primavera era stata presentata l'iniziativa mi era piaciuta l'idea di promuovere nel quartiere e far conoscere ai bambini la cosiddetta

"mobilità dolce".

Avevo dato la mia disponibilità per compiere un servizio che chiedeva un impegno di tempo tutto sommato piccolo.

Quello che non avevo immaginato è che Il Pedibus sarebbe diventato un momento non solo molto gradito ai miei figli ma assai piacevole anche per me. Da un capo all'altro della corda del Pedibus scorre un buonumore che si trasmette a quanti vi mettono mano, grandi e piccini, e nel mio caso questo buonumore mi accompagna nel resto della giornata.

Per trasformare il Pedibus del nostro quartiere in un appuntamento non solo settimanale, ma quotidiano, c'è bisogno della disponibilità di molti altri genitori. A me piace pensare che presto ci riusciremo e che, grazie al Pedibus, i nostri figli andranno meglio a scuola.

**Thomas Micheletti**

genitore accompagnatore della Scuola Primaria Piranesi  
di Mogliano Veneto (Treviso)



## PEDIBUS? ENTUSIASMO!

Quando penso all'esperienza di questi anni nel Pedibus "ENTUSIASMO" è la parola chiave che mi scatta nella mente!

Perchè penso al sorriso dei miei figli quando il primo giorno del primo Pedibus, si sono alzati alle 6 e mezza come a Natale e poi colazione, denti, grembiule e zaino in 5 minuti... pronti! Per raggiungere i loro amici in quest'avventura, senza genitori, finalmente! A spasso la mattina presto per Marghera, per raccontarsela, per scoprire la propria personalità in questo piccolo spazio di autonomia in sicurezza...

Poche corse ed erano già consapevoli di quello che gli avevamo raccontato noi grandi, mamma, papà e maestre! Che il loro era un gesto concreto per aiutare l'ambiente, per produrre meno smog puzzolente! Vedevano le facce appiccicate al vetro degli altri bambini che, come da un caldo acquario riscaldato e blindato, li osservavano con un pizzico di invidia da dietro i finestrini delle loro calde macchine, mentre con le loro pettorine fluo facevano gli schizzi tra le pozzanghere del marciapiede!

Le corse più belle? Quando è nevicato! In una città ricamata di bianco, ferma e silenziosa, con le mani ghiacciate dalle palle di neve ma il cuore a mille, per i giochi e le risate regalate al vento del nord, che qualche volta ci dona un po' di montagna anche tra i palazzoni.

Il Pedibus è partecipare alle sfilate di Carnevale con autobus gialli di cartone costruiti con imballaggi riciclati e colla dai genitori tutti assieme, "alimentati" da millepedini in pettorina ad alta visibilità!

Il Pedibus è giocare e correre alle feste di fine anno in Piazza Mercato!

Il Pedibus è entrare a scuola a gustare il sorriso orgoglioso dei nostri bambini, mentre si attaccano allo zaino la Pedi-spilletta con il logo che hanno disegnato loro!

Essere nel Pedibus, per me, è costruire una comunità!

Che crede in un progetto di mondo migliore, meno inquinato, più consapevole, che attraverso il "movimento" agisce in modo concreto e incide con azioni divertenti contro tutti i rischi da dipendenza da veicoli climatizzati, che ci allontanano dall'ambiente che ci circonda e dagli altri!

Il Pedibus è l'occasione per vivere davvero tutto questo assieme ai nostri figli... ovviamente, con entusiasmo!

**Angelo Pietrobon**

Genitore Referente Pedibus Scuola "Visintini"  
di Marghera (VE) dal 2006



## **COSA SIGNIFICA PER ME FARE GRUPPO**

Per me il gruppo....è l'anima di ogni progetto o iniziativa.

Per me significa molto il "fare gruppo", è condividere con tutti gli attori le soddisfazioni, difficoltà e l'impegno.

In questi 6 anni di volontariato nel Piedibus ho capito che insieme possiamo fare molto, non è facile, ma con la convinzione e passione i risultati arrivano.

Nel nostro progetto organizziamo riunioni dove incoraggiamo il gruppo a continuare, ottimizziamo gli impegni in modo da rendere più facile il compito di ognuno, sensibilizziamo i volontari a farsi promotori nel reclutare altre persone da coinvolgere.

Vado a casa dei volontari per ascoltare i loro consigli e critiche, chiedo sempre con cortesia la possibilità di fare qualcosa in più a favore dei nostri bambini iscritti al Piedibus.

Con le famiglie facciamo delle gite in modo da tenere unito il gruppo e passare delle ore in compagnia ed allegria.

A Natale e a Pasqua ci incontriamo per scambiarci gli auguri e per mangiare assieme una fetta di panettone, come una famiglia, una famiglia molto grande.

Fare gruppo mi rende orgoglioso nel vederlo aumentare e nel convincere i più scettici ad aderire al progetto: le fatiche si ripagano con il loro impegno.

Assieme alla scuola e ai bambini a fine anno scolastico premiamo il gruppo con un biglietto di ringraziamento con parole che arrivano al cuore, la più bella ricompensa a mio parere, poi la foto di gruppo come ricordo.

Nel costruire un gruppo ci vuole stimolo, riconoscenza, coesione, aiuto reciproco, solidarietà e.... umiltà.

**Antonio Scotton**

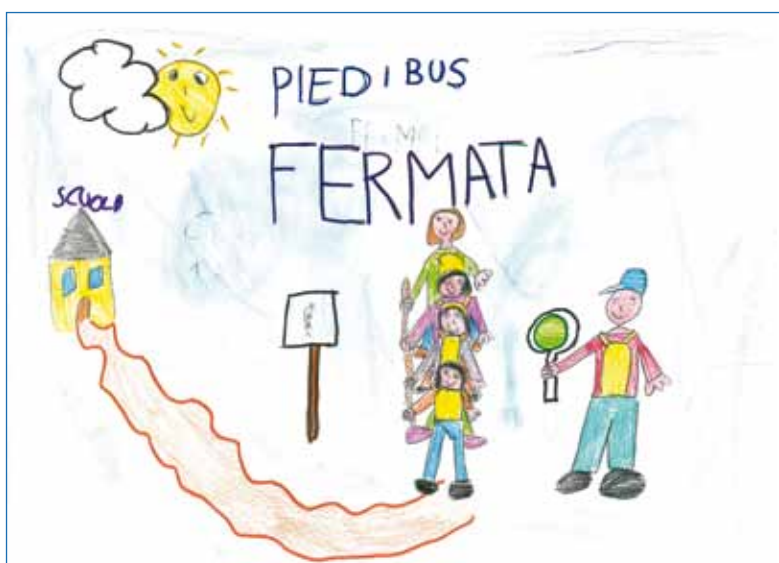
Genitore Referente Pedibus Scuola Primaria "Conti Agosti"  
di Mareno di Piave TV)

## UNA FIRMA D'IMPEGNO

Ai bambini ai quali viene proposto di essere protagonisti del Pedibus viene anche richiesto di firmare l'adesione e l'impegno a seguire il progetto attraverso l'applicazione del relativo regolamento.

Si tratta di una delle prime occasioni in cui il bambino sperimenta il senso della firma come impegno, come gesto responsabile di adesione ad un progetto che mette in gioco adulti e bambini.

Nell'intimità della nostra casa la lettura e firma del regolamento Pedibus è stato davvero un bel momento di famiglia: è stata una preziosa occasione per analizzare gli atteggiamenti che contraddistinguono il muoversi all'interno di un meccanismo che si chiama società confrontandoci insieme, ciascuno con la propria sensibilità e capacità d'osservazione.



Partendo dal fatto che il Pedibus è un modo sano, sicuro, divertente ed ecologico per andare a scuola, di fatto un autobus umano che va a piedi, formato da un gruppo di bambini "passeggeri" che effettuano insieme il percorso casa-scuola accompagnati da due o più adulti, abbiamo cercato di capire insieme quanto sarebbe stato bello e utile essere protagonisti di questo progetto.

Grande è stato l'entusiasmo nel mettersi alla prova potenziando così la fiducia nelle proprie capacità, oltre che riducendo l'inquinamento, e tenendo sempre alta l'attenzione sul fatto che ciascun protagonista ha una precisa responsabilità sulla buona riuscita del progetto - nella consapevolezza che mirare ad un miglioramento della qualità della vita e dell'ambiente è riconoscere l'importanza di progettare una città a dimensione di bambino.

**Lisa Anastasio**

genitore accompagnatore della Scuola Primaria Piranesi  
di Mogliano Veneto (Treviso)

## IO SONO UN NONNO

Io sono un nonno

Come accompagnatore sono seriamente impegnato  
è come se lo facessi per i miei nipoti e al tempo  
per le mie figlie ma mi diverto moltissimo  
Con i bambini ogni giorno è una sorpresa, uno che  
Ti racconta una propria storia, uno che Ti prende  
in giro (nonno tina fa corda come Tifo allo stadio)  
Con il gruppo accompagnatori è un continuo  
raccontarsi di quello che succede durante il Piedisara,  
ci proponiamo sempre di fare qualcosa di nuovo  
di migliorare e di fare felici i Bimbi.

Con la comunità c'è chi non capisce e anche  
Ti prende in giro ma la maggioranza apprezza  
quello che si fa, Ti salutano dai balconi, salutano  
i bambini e per noi è una grande soddisfazione.  
Io cittadino (impensione) mi sento felice di quello  
che faccio perché è un bene per i Bambini.

Sono fiero di poter insegnare qualcosa con la mia  
esperienza, vedo l'utilità anche nel comportamento  
dei bambini che imparano a stare gruppo  
che Ti salutano ovunque Ti troviamo (nel normale no)  
con molta gioia.

Io, come i miei colleghi siamo sempre alla  
ricerca di nuove persone per poter aumentare  
il gruppo, per avviare nuovi percorsi.

perché è bello anche sotto la pioggia vedere i bambini svegli, felici dialogare tra loro anche litigare ma contenti.

Dal lato ecologico con una semplice passeggiata si eliminano molte macchine e si fa oltretutto un servizio anche alle comunità.

Come rapporto con il quartiere è sempre uguale. Trovo invece che in un paese dove c'è tanta gente nuova si fanno nuove conoscenze e i bambini sono lieti di farsi conoscere i loro genitori, si fa qualche festa in più.

Io ho due figlie sposate con prole vedo che i miei nipotini crescono educatamente, questo lo cerco di insegnarlo anche ai miei

Piedibusini, non so se ci riesco ma vedo che quando mi trovano per strada mi salutano e mi riconoscono (io sono felice).

Scusate questa mia riga è quello che so esprimere.

Un nonno in pensione come tanti affezionato al Piedibus.

Giovanni Battista Foscan

### PEDIBUS IN SICUREZZA

Il pedibus, nato per insegnare uno stile di vita adatto a preservare la salute intesa come stato psicofisico di benessere, manifesta ulteriori positività, forse meno evidenti, ma altrettanto meritevoli di attenzione.

Il percorso casa, scuola, casa diventa un momento di relazione tra pari, in un contesto informale, non legato agli schemi rigidi delle istituzioni, dove i bambini apprendono a rapportarsi con i propri coetanei e con persone adulte, alle quali non sono necessariamente legati da vincoli parentali. Grazie all'esempio degli accompagnatori, i bambini iniziano a comprendere l'importanza del rispetto delle norme in un contesto pseudo-ludico che favorisce l'apprendimento. L'uso del marciapiede, degli attraversamenti pedonali, l'obbligo di camminare ordinati in fila aggrappati alla corda, diventano il normale, regolare approccio, per condividere uno spazio pubblico nel modo più sicuro possibile.



I ragazzi, attrezzati di pettorine rifrangenti, per arrivare a scuola si muovono all'interno del loro quartiere e, correttamente guidati, imparano ad orientarsi, a cogliere gli aspetti positivi della propria realtà abitativa, ma anche ad individuare e a non sottovalutare i pericoli e le insidie. Riconoscono i rischi connessi alla circolazione e imparano ad affrontarli in modo adeguato.

Quotidianamente gli adulti dimostrano ai bambini quanta attenzione sia necessaria per spostarsi su una strada dove circolano i più svariati tipi di veicoli. E' un ulteriore contributo alla formazione dei ragazzi sul tema della

sicurezza stradale. In tal senso, il pedibus funge da corollario ai corsi specifici proposti dalle scuole, spesso con la collaborazione delle Polizie Locali.

I risultati ottenuti da queste iniziative congiunte sono sorprendenti: i ragazzi frequentanti le scuole di primo grado dimostrano una consapevolezza delle regole del Codice della Strada ben al di sopra delle aspettative. Riconoscono i comportamenti corretti degli automobilisti e ne stigmatizzano le violazioni, in particolare quelle a danno degli utenti deboli della strada: le mancate precedenza agli attraversamenti pedonali e le soste sui marciapiedi.

In alcuni contesti abbiamo introdotto la *multa morale*, un avviso che i ragazzi appongono sul parabrezza delle auto trovate in sosta irregolare sui percorsi pedonali; un invito formale al rispetto dei pedoni utilizzando una procedura di tipo bottom-up, dal basso verso l'alto, dove i ruoli si invertono e sono i piccoli ad insegnare ai grandi.

L'attivazione dei pedibus ha consentito anche la decongestione del traffico intorno a quelle scuole dove l'iniziativa ha registrato il maggior numero di adesioni, diminuendo così le probabilità che si verifichino incidenti stradali e aumentando la sicurezza delle aree circostanti gli edifici scolastici.

L'estrema positività del pedibus è sottolineata dai sorrisi e dalla gioia dei partecipanti che raggiungono la scuola rilassati e, nel contempo, più pronti e disposti all'apprendimento.

Tutti questi sforzi ci trovano appassionati co-protagonisti della formazione orientata al miglioramento dei propri stili di vita, della cultura alimentare e del senso civico degli scolari.

**Comandante Ezio Camerin**  
Comune di Vittorio Veneto

## PEDIBUS IN COLLINA

Un progetto Piedibus va sempre contestualizzato. Organizzare un Piedibus in un piccolo paese è decisamente diverso che farlo in un contesto urbano.

San Pietro di Feletto, paese collinare dell'alta Marca trevigiana con un territorio abbastanza vasto e circa 5.300 abitanti, è organizzato in piccole frazioni e borgate collegate fra loro da strade provinciali a media - alta velocità e con pochi marciapiedi che le uniscono. A parte qualche caso particolare, l'utilizzo dell'automobile risulta assolutamente normale, spesso indispensabile, per le esigenze di lavoro, per i servizi ed il tempo libero. Il trasporto pubblico è poco presente localmente e ci sono da servire tre scuole primarie, non grandi, ben distribuite nel territorio e ubicate in zone residenziali, e una secondaria di primo grado, più centrale. Il trasporto scolastico avviene principalmente con lo scuolabus organizzato dal comune e con il trasporto privato; le scuole sono raggiunte un po' meno a piedi o in bicicletta a causa appunto delle distanze casa – scuola, delle salite – discese e del pericolo reale del traffico stradale.

Questa pur semplice e sommaria descrizione dell'ambiente può farci capire come le motivazioni per il progetto Piedibus siano qui diverse rispetto quelle di un contesto cittadino dove frequentemente un marciapiedi collega casa e scuola ma vi è anche maggior traffico, inquinamento, spazi ristretti e poco naturali. Generalmente i bambini che crescono da noi sono poco sedentari e sono invece abituati alle attività all'aria aperta, a praticare sport e comunque a vivere il territorio. Un semplice indicatore riguarda il sovrappeso o l'obesità dei bambini locali, ben al disotto della media regionale.

L'aspetto motivazionale del movimento, dunque, pur importantissimo per la crescita e l'apprendimento del bambino, qui è meno sentito rispetto invece ad altri fattori legati più alla organizzazione del trasporto scolastico ed alla gestione della sicurezza dei bambini oltre che ad aspetti più strettamente culturali di tutela ambientale. Per famiglie che usano sempre l'automobile per muoversi, diviene normale accompagnare i figli a scuola in auto. Il problema ricade dunque sulla sicurezza stradale non solo lungo le strade principali ma anche in prossimità delle scuole stesse dove, in quei 15 minuti di entrata ed uscita dai plessi, si forma un traffico caotico "cittadino", per poi ritornare all'assoluta tranquillità.

*Che comodità e risparmio di tempo se potessimo entrare in classe con l'auto! magari di fretta. Tutto questo traffico causato dalle altre auto! Appunto, le altre auto! non la nostra. Non ci accorgiamo che siamo noi stessi genitori, tutti insieme, a generare il pericolo per i nostri figli.*

Quale possibile soluzione, dunque, ai problemi del traffico attorno alle scuole? c'è un progetto, si chiama Piedibus. Il traffico alle scuole, dunque, è stata la motivazione principale per convincere i non addetti ai lavori e i più scettici ad investire in tale direzione. In realtà se ne studiava già da tempo la fattibilità e per motivazioni ben più profonde: col Piedibus, infatti, vengono coinvolti non solo i bambini con la loro salute e capacità di apprendimento ma si mette in moto anche un'intera comunità fatta di famiglie, nonni, insegnanti, amministratori comunali e scolastici che collaborano e dunque si relazionano. Oltre ovviamente alle motivazioni di rispetto ambientale e di accettazione di stili di vita diversi e meno impattanti.

Un grande impulso alla partenza del Piedibus locale l'ha dato, 5 anni fa, l'Azienda ULSS 7, Dipartimento di Prevenzione, proprio con il "Progetto Piedibus" rivolto ai comuni di competenza. Il terreno era fertile e difatti, tutto sommato con pochi sforzi, già al primo anno, sono partiti due equipaggi in due scuole. Un percorso Piedibus non si improvvisa. Vi sono regole abbastanza precise da rispettare in termini di distanza massima dalla scuola, elementi di sicurezza stradale, attraversamenti pedonali ecc.

I tragitti possibili sono stati individuati con l'indispensabile contributo delle insegnanti, anche in relazione alle abitazioni dei futuri utilizzatori, ma soprattutto per creare un collegamento pedonale tra le scuole e i centri delle frazioni, le piazze, i parcheggi e comunque le zone di sosta con l'obiettivo di far allontanare il più possibile le auto dalle scuole.

Il comune è intervenuto con accordi con i proprietari dei terreni privati sui quali vi era il passaggio e con qualche piccolo investimento: lo sterro di alcune parti erbose, la segnaletica orizzontale ove necessaria, lo spostamento di alcuni passaggi pedonali zebraati al fine di migliorare la sicurezza negli attraversamenti. Alla fine il vigile urbano ha verificato i requisiti di sicurezza per l'omologazione del percorso.



Nel contempo i bambini hanno ideato e disegnato la segnaletica verticale con appositi cartelli personalizzati indicanti la partenza, l'arrivo e le varie fermate. Il Comune ha provveduto quindi a costruire delle tabelle plastificate di tale segnaletica da posizionare lungo i percorsi.

Trovati i clienti, costruito il "mezzo", mancavano solo conducente e controllore. Comune, Az. Ulss7 e Istituto Comprensivo scolastico congiuntamente, con la presenza significativa ed importante del Sindaco, Dirigente Ulss e Dirigente scolastico hanno organizzato degli incontri con le famiglie allo scopo di far capire l'importanza dell'iniziativa e per dare i primi suggerimenti relativi all'organizzazione del servizio. Il giorno dell'inaugurazione erano pronte pettorine, corda e palette, messe a disposizione dall'Ulss, ed i primi equipaggi del Piedibus di San Pietro di Feletto sono finalmente partiti.

Tutto così facile? Non proprio. Non è stato semplice organizzare da subito un numero sufficiente di accompagnatori per coprire tutte le giornate per cui, per un periodo, il servizio è stato dato solo per qualche giorno; in certi periodi d'inverno, quelli più freddi o piovosi, è stato anche sospeso. A volte riprendere il servizio ad inizio anno scolastico è risultato difficile. Del resto stiamo parlando di scuole piccole dove non c'è un bacino d'utenza tale da avere sempre a disposizione volontari per tale attività.

La maggior parte dei genitori è impegnata con il lavoro o deve spostarsi proprio in quegli orari.

L'aspetto culturale, poi, gioca un fattore importante; hanno aderito come accompagnatori, infatti, coloro che risultano maggiormente sensibili al rispetto ambientale o sono più disponibili a spendersi per la comunità. Alcuni genitori e nonni hanno partecipato perché direttamente coinvolti con figli e nipoti e dunque per comodità. L'esperienza ci ha insegnato che alcuni fattori sono fondamentali per il successo del progetto.

In primo luogo una disponibilità di fondo verso queste tematiche e alla collaborazione sia nella Scuola che nell'Amministrazione comunale. A San Pietro di Feletto la scuola era già attiva in tal senso con i progetti proposti dall'Associazione Moving School 21, di concezione europea, con attività legate al movimento sia dentro l'edificio scolastico che nel suo cortile o esterne alla scuola stessa. Alla scuola primaria di Rua di Feletto, così, il Comune ha finanziato la struttura di arrampicata OFC (Orizzontal Free Climbing) e sono presenti giochi e percorsi (scarpe blu) lungo i marciapiedi del Piedibus. Disponibilità significa qualche investimento ma soprattutto impegno organizzativo per incontri e per il sostegno dei progetti.

In secondo luogo, la disponibilità e l'impegno da parte degli insegnanti a farsi promotori dell'attività. Senza la fattiva collaborazione degli insegnanti è difficile operare: un semplice esempio riguarda il trasporto del materiale scolastico e conseguentemente il peso degli zainetti.

In terzo luogo avere dei referenti motivati tra i volontari accompagnatori che si prendano cura di seguire l'organizzazione del Piedibus continuativamente e nel tempo. Turni, eventuali sostituzioni, riferimenti telefonici, gestione dei bambini ecc. vanno curati con attenzione e in maniera responsabile.

A San Pietro di Feletto il Piedibus era partito per tentare di risolvere un problema di traffico presso le scuole ma, col tempo, ci si è accorti che, oltre a quello, si sono aggiunti molti altri benefici. Abbiamo reso felici i bambini nell'andare a scuola a piedi e non in auto, con tutti i vantaggi per la loro salute e il loro spirito di osservazione. Le maestre sono più contente perché hanno bambini più svegli ed attivi in classe fin dal primo mattino. Abbiamo coinvolto come accompagnatori genitori e persone anziane che prima non si conoscevano ed ora invece hanno fatto buona conoscenza se non amicizia. Abbiamo incontrato, lungo il percorso, negozianti e persone contente di collaborare con i bambini ricevendone un motivo di interesse nella giornata. Abbiamo contribuito a risparmiare un bel po' di kg di CO2. Gli adulti, semplicemente con il loro esempio, hanno insegnato ai bambini una cosa importantissima al giorno d'oggi: lo spendersi gratuitamente per il bene degli altri.

**Giorgio Comuzzi**

Vice Sindaco ed Assessore Pubblica Istruzione, Associazioni,  
Sport e Tempo Libero del Comune di San Pietro di Feletto TV



## IL SENSO DI UN PERCORSO

### Forma urbis, Piedibus e Comunità: un paradigma certo

Non è un caso l'incontro di tre elementi che il sotto titolo di questo contributo ha inteso proporre.

In prima battuta potrebbe anche apparire per certi versi non pertinente od anche irritare, soprattutto per l'inspiegabile prossimità e coinvolgimento di termini che, sino a pochi anni fa, poteva effettivamente ritenersi impensabile.

Alla base di questa rinnovata impostazione e delle iniziative che enti, istituzioni e famiglie hanno promosso a favore del muoversi a piedi nel tragitto casa-scuola, troviamo una diversa visione di sviluppo e un diverso approccio nei confronti delle strategie di lungo periodo dei fattori territoriali, una differente impostazione del modo di pianificare la città, di viverla e di consolidarla non più come un infinito scenario del consumo ad ogni costo, ma come bene comune condiviso e come vera e propria risorsa, intendendo con questo termine il territorio come bene limitato.

In questa prospettiva, la strategia che si fonda sui principi della sostenibilità e del corretto e rispettoso approccio al territorio, consente di riprendere i temi fondamentali del vivere e del creare comunità attraverso regole nuove nell'ambito della concetto di sviluppo urbano e territoriale, riconoscendo i limiti e riutilizzando nel modo migliore il patrimonio immobiliare e le infrastrutture a servizio della città.

Possiamo comprendere il senso del percorso solamente analizzando lo scenario urbano di oggi e le potenzialità che lo spazio della città può riassumere. Creare itinerari, impostare un razionale percorso impone forza di volontà nella conoscenza dell'ambiente urbano, il riconoscimento dei valori del patrimonio storico e umano che esso racchiude, un progetto di percorso che integra zone diverse e che mette in comunicazioni altrettante realtà territoriali.

Quasi inconsapevolmente vengono a determinarsi le condizioni migliori per segnalare il bisogno di qualità della città od anche porre l'accento sul ruolo delle strade urbane e soprattutto sul compito che si intende assegnare al reticolo di strade che, assieme alle aree pubbliche e aperte al pubblico, definiscono l'impalcatura del centro abitato.

La strada pensata e progettata senza pensare all'Uomo e alle sue necessità, produce l'assenza di una visione di sistema e di una propensione all'intermodalità, attraverso la quale i cittadini possono contare su criteri che tendono alla maggior flessibilità, vivibilità e funzionalità dell'organismo urbano. Una strada pensata senza riflettere sul bisogno espresso dalla comunità produce un effetto di periferizzazione di parti della città e i solchi stradali pongono dei limiti, spesso determinando per le aree intermedie scenari di trasformazioni imposte e non volute.

La strada ben costruita e ben inserita concettualmente nell'organismo urbano, diviene importante non solo per il rapporto viabilità/edificazione e quindi componente essenziale del progetto urbano, ma rilevante anche come valore generale per tendere ad una migliore articolazione delle infrastrutture di quartiere, così da non espellere funzioni privilegiate ed evitare situazioni caratterizzate da centri inaccessibili e per i quali è assente una riflessione sulla mobilità complessiva e sul trasporto pubblico. Ed è per questo che la necessità di pensare e progettare "strada da vivere" deve poter considerare il temperamento di flusso di persone e merci con le esigenze legate alla civile convivenza, mediando tra conservazione e trasformazione.

Conegliano, quindi, come si pone in questo scenario? Vale ancora la pena di pensarla come città-laboratorio, come città-modello di equilibrio e convivenza? La realizzazione e l'evoluzione progressiva dei percorsi sicuri casa-scuola può concretamente rappresentare la metafora dell'equilibrio e del temperamento delle esigenze che la città esprime. Conegliano non è una città troppo piccola per essere grande. Conegliano detiene la giusta dimensione per aprire a sfide interessanti di crescita equilibrata e tendente a creare nuovi paesaggi attraverso connessioni pensate per vivere e conoscere il proprio microcosmo che abbraccia una parte di città e il proprio quartiere, un microcosmo che riguarda i luoghi di sempre ma che si possono riscoprire ogni giorno, quei luoghi che *"sono gomitoli del tempo che si è avvolto su se stesso"* (C. Magris). Riflettendo su questa propensione ad affrontare coscientemente i temi urbani e, in particolare, ad approfondire e definire nuovi modelli evolutivi della città e del viverla pienamente, non si può non ricordare che tali tendenze seguono un

solco segnato dalle esperienze di rango europeo che, in una visione introspettiva della città, hanno posto basi solide per una migliore espressione della città esistente, della cosiddetta "città visibile", spesso vista come luogo per consumare e da consumare, smarrendo quindi un riferimento importante che, nel rispetto dell'ambiente urbano nel suo complesso e della qualità degli elementi fisici che lo compongono, si compendia in quella fase odierna che assume caratterizzazione e sostanza nella riscoperta dei concetti di limite urbano e di elevazione delle centralità per riqualificare la città pubblica.

Si può pacificamente confermare che l'esperienza di costruzione di reticoli di percorsi pedonali (e nella fattispecie il piedibus) rappresenta un'autentica riappropriazione di un concetto di città pubblica che non solo correva il pericolo di essere equivocato, ma addirittura di andare irrimediabilmente perduto. Un concetto di valorizzazione del patrimonio pubblico che viene sostenuto da un'alleanza tra istituzioni e cittadini che diventano gli attori fondamentali di una comunità rinnovata e consapevole del proprio ruolo nel contesto della città e del territorio.



Può così configurarsi la sostanziale prospettiva verso la quale si orientano le politiche del territorio, assemblando una ricomposizione di termini che anni orsono apparivano in perfetta antitesi, ma che oggi determinano nuove modalità di approccio ai temi urbani, modalità innovative di intendere i processi di sviluppo di una città che vuole sempre più riflettere su sé stessa, assumendo come paradigma il principio della sostenibilità, riferimento prioritario per declinare sul territorio la propria evoluzione sociale, economica ed ambientale. Sotto questo profilo le politiche territoriali fanno perno sia sulla costante implementazione e realizzazione di adeguate superfici pubbliche da desti-

nare alla qualità dell'ambiente urbano, sia nella ricerca di elevare l'assetto della viabilità locale, tanto quella destinata al traffico veicolare quanto - soprattutto - il reticolo dedicato all'utenza più debole, attraverso ipotesi di sviluppo di sedi proprie ciclabili e pedonali, spesso individuate specificamente nel contesto del Piano Regolatore.

Il percorrere l'itinerario segnato, il conoscere il tragitto sicuro e l'incontro quotidiano di persone e oggetti che, di volta in volta, divengono familiari e riferimenti consueti, consentono anche di assegnare al percorso la valenza di asse di "ricucitura" tra i diversi ambiti attraversati, interessando zone anche formalmente differenti tra loro per diversa infrastrutturazione o architettura oppure per un modo singolare di vivere la città.

Il connettore, dato dai percorsi pedibus, diviene quindi una saldatura umana che aggrega e incoraggia la trama delle relazioni sociali, ispiratrice pertanto delle reti pedonali a sostegno di un processo di sviluppo che assuma come principale riferimento la rigenerazione dei luoghi e l'elevazione della qualità del vivere.

**Giovanni Tel**

Dirigente dell'Area Governo del Territorio e Sviluppo  
Attività Produttive, Comune di Conegliano



### IL RUOLO DELL'ASSOCIAZIONE PEDIBUS

Nel 2005 come genitori di terza elementare ci siamo posti il problema che i nostri figli acquisissero indipendenza negli spostamenti quotidiani. Avevamo ancora due anni di tempo perchè questi loro manifesti fermenti di autonomia si concretizzassero una volta arrivati alla scuola media.

Abbiamo quindi iniziato ad analizzare come si muovevano i bambini dell'età dei nostri figli in altre realtà Italiane ed estere, venendo a conoscenza del progetto Pedibus.

Il progetto nato nel nord Europa iniziava a diffondersi anche in Italia ma con scarso successo, avendo una vita media di un anno e mezzo, periodo in cui solitamente calava l'entusiasmo da parte di genitori e figli.

Ecco la grande sfida! Partire da dove gli altri fallivano cercando di migliorare il modello esistente adattandolo alla realtà locale.

Da subito abbiamo capito che non poteva essere solo un progetto di noi genitori, ma che la scuola doveva essere coinvolta per valorizzarne gli aspetti educativi, così com'era necessario l'intervento della pubblica amministrazione.

Presentato il progetto al dirigente scolastico, sono stati coinvolti i docenti e si è formato un gruppo di lavoro che coinvolgeva tutte le classi; inoltre in accordo con la scuola è stato coinvolto il Comune affinché venisse controllato lo stato di sicurezza dei percorsi che andavamo a proporre e venissero effettuati gli eventuali interventi migliorativi. Venne quindi chiesto che si segnalassero le fermate con dei cartelli stradali specifici.

Istituito un comitato genitori, abbiamo iniziato a studiare insieme il progetto e i possibili percorsi che portavano alla scuola, facendo una mappatura della popolazione scolastica in base agli indirizzi di residenza.

Scelto un percorso che da subito non necessitava grandi interventi si è partiti coinvolgendo le famiglie residenti nell'area interessata da tale percorso.

Gli insegnanti hanno iniziato a fare delle uscite didattiche per far conoscere il percorso ponendo attenzione sulle criticità che venivano evidenziate dai bambini dando loro nozioni di base sull'educazione stradale.

Il gruppo sperimentale era composto di 14 bambini dalla prima alla quarta elementare.

Volevamo fortemente che si cogliesse da subito e con certezza la serietà e l'autorevolezza di un progetto Pedibus strutturato e sicuro, dove adulti accompagnatori e bambini dovevano osservare regole per la sicurezza, come indossare giubbini catarifrangenti arancioni, in cui i bambini in caso di pioggia avevano in dotazione un "poncho" blu per coprirli interamente, evitando l'uso di ombrelli potenzialmente pericolosi. Infine il gruppo doveva allinearsi per camminare in cordata, aggiungendo gradualmente i bambini in sosta alla fermata loro più vicina.

Il nostro progetto Pedibus ha assunto forte identità anche attraverso un logo personalizzato ideato in collaborazione con uno studio grafico.

Al suo primo servizio il logo è stato riprodotto sui cartelli stradali affissi alle fermate lungo i percorsi e successivamente su tutto il materiale in dotazione e divulgativo.

Non appena il Comune affisse i cartelli stradali siamo partiti accompagnati inizialmente da un vigile.

La primavera del 2006 ha quindi visto il debutto della linea Pedibus n°1 con destinazione la scuola De Amicis di Treviso, arrivava trionfante ai cancelli.

Nell'arco di una settimana nuovi genitori volontari hanno dato vita ad un ulteriore nuovo percorso.





L'Amministrazione Comunale riconoscendo il palese valore del nostro progetto ha convocato una conferenza stampa coinvolgendo un altro circolo scolastico che da anni si batteva per i percorsi casa scuola sicuri unendo le forze abbiamo replicato il progetto.

Capendo che il Comitato genitori non era più sufficiente a rappresentarci, ci siamo uniti in Associazione. Inoltre per garantire al Progetto Pedibus un ampio respiro ci siamo rivolti al Dipartimento di Prevenzione dell'Ulss n 9 dando evidenza anche gli aspetti benefici per la salute dei bambini che vi partecipano.

Con l'appoggio del Dipartimento di Prevenzione abbiamo consolidato il progetto rimarcando i ruoli dei singoli attori in un protocollo d'intesa che coinvolgeva ufficialmente il Comune, l'Ulss, la Scuole, l'Associazione.

Alla nostra Associazione è stato delegato il compito di promuovere il progetto Pedibus presso le scuole e le famiglie portando la nostra esperienza, formando i genitori accompagnatori al fine di avere una uniformità di comportamento, favorendo la nascita di gruppi di genitori, al fine di coordinare le azioni di vigilanza e controllo durante i percorsi casa-scuola, permettendo lo scambio di reciproche esperienze, attenuando le paure e le preoccupazioni per la sicurezza dei bambini.

Breve è stato il passaggio dall'ambito comunale a quello sovracomunale esportando le modalità operative di Comune in Comune e arrivando in otto anni ad essere presenti in trentaquattro Comuni, con centotrentuno linee, duemila bambini e mille genitori accompagnatori.

L'esponenziale diffondersi del progetto non è stato esente da difficoltà.

Il primo grande scoglio da superare è stato l'assicurazione dei genitori accompagnatori, risolta mediante l'estensione di quella scolastica al progetto una volta incluso nel POF.

Altro grande problema è il turn over continuo dei genitori, legato al passaggio dalla scuola primaria alla secondaria, risolvibile solo non facendo scadere il progetto educativo condiviso dalle famiglie a servizio navetta. Per far ciò è necessaria la continua formazione dei genitori ad opera dell'Associazione e la collaborazione costante della scuola che deve mantenere alta l'attenzione sul progetto valorizzando coloro che vi partecipano. A questo si devono affiancare eventi locali in cui potere orgogliosamente far sfilare il progetto. Per far ciò è necessario che il tavolo tecnico iniziale individuato nel protocollo sia un appuntamento a cadenza regolare.

Tali difficoltà non hanno comunque mai limitato l'azione dell'Associazione che vede il suo punto di forza nello sviluppo di una rete che si rinnova continuamente e che trova linfa in ogni nuovo ingresso da parte dei genitori, facendo sì che passino dal ruolo di accompagnatore al ruolo di guida all'interno della propria comunità ed successivamente di formatore esterno, che porta la propria esperienza creando occasioni di confronto con altre realtà di pedibus esistenti o nascenti.

**Associazione Pedibus**  
di Treviso

## ANDARE A SCUOLA IN BICI: L'ESPERIENZA DELLA FIAB DI VERONA



Oggi i bambini sono accompagnati da adulti ovunque, spesso con l'automobile: a scuola, alle attività sportive del pomeriggio, al parco, a casa degli amici. Mandare i bambini a scuola da soli, in bicicletta o a piedi, è importante non solo per la loro autonomia, il senso di responsabilità, la socializzazione, la salute, ma è un beneficio anche per la collettività. Diminuisce infatti il traffico, il rumore, l'inquinamento, limita gli incidenti stradali e ha un impatto positivo sulla salute.

Va detto anche che il bambino rappresenta uno degli indicatori più significativi della vivibilità dell'ambiente urbano ed in quanto tale va posto al centro di un cambiamento necessario, da praticare senza indugio. Attualmente le città non permettono ai bambini di muoversi liberamente. E' necessario ribaltare la prospettiva: non dobbiamo tenerli prigionieri per la paura del traffico ma adattare il tessuto urbano ai bambini e anche ad adolescenti, mamme con la carrozzina, anziani, pedoni in generale.

La bicicletta può diventare un mezzo di trasporto negli ultimi anni delle primarie, o anche prima se i bambini vengono accompagnati da un adulto. I più piccoli possono essere trasportati in bici sul seggiolino. La bicicletta accorcia notevolmente i tempi degli spostamenti rispetto al cammino: in tragitti brevi la sua velocità è addirittura superiore a quella dell'auto, tenendo conto anche del tempo impiegato a parcheggiare.

L'investimento sulla bicicletta e sulla mobilità attiva ha anche notevoli ripercussioni sul piano economico: è accessibile anche ai meno abbienti, riduce i costi sanitari e i consumi energetici. Se si propone agli amministratori di costruire piste ciclabili e percorsi pedonali sicuri per raggiungere la scuola, la prima obiezione è che non ci sono risorse economiche. In realtà, con lo strumento HEAT messo a punto dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, è possibile stimare che ad esempio, nel comune di Verona, se tutti gli abitanti percorressero tutti i giorni 3 km in bicicletta si risparmierebbero oltre 17 milioni di euro l'anno in costi sanitari diretti e indiretti. Promuovere fin dall'infanzia l'uso della bicicletta nella vita quotidiana è quindi una delle strategie di riconosciuta efficacia per prevenire il rischio di obesità e di patologie croniche.

Il programma MuoverSi (a partire da Verona dove ha sede la ULSS 20 capofila del programma) da oltre un decennio ha puntato alla collaborazione con lo stakeholder che da sempre è attivo su questo versante: la Federazione Italiana Amici della Bicicletta.

A Verona, in particolare, la Fiab opera dal 1982 e conta attualmente oltre 1700 soci. Fiab collabora da anni con le scuole, non solo con gite ma organizzando interventi di formazione e promozione di vario tipo, poiché l'educazione alla mobilità sostenibile è uno dei principali obiettivi dell'associazione. La collaborazione ha riguardato ad esempio l'organizzazione dei primi pedibus.

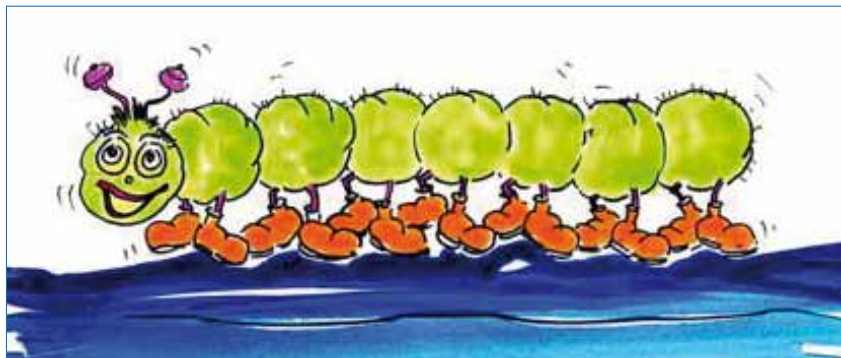
La collaborazione con MuoverSi si è sviluppata nell'ambito di numerosi progetti: contrasto al diabete di tipo 2, "Pedala che ti passa", "Al lavoro in bici" e molte altre attività comuni di divulgazione e promozione. Descriviamo brevemente quelle rivolte ai bambini e ai ragazzi perché particolarmente pertinenti ai contenuti del presente manuale .

- Il Dipartimento di Prevenzione dell'ULSS 20 ha più volte collaborato all'iniziativa "Bimbinbici" organizzata a livello nazionale e locale dalla Fiab per promuovere la bicicletta anche nei bambini più piccoli.
- Fin dal 2002 è stata messa in atto un'azione comune di *sensibilizzazione degli amministratori locali e degli utenti della strada* affinché siano salvaguardate le esigenze delle persone non motorizzate e in particolare dei bambini, modificando i comportamenti scorretti di tutti ma anche e, soprattutto, promuovendo cambiamenti strutturali e organizzativi nella città. I bambini sono tra i soggetti più esposti al rischio d'incidente, sia perché poco visibili (sono facilmente mascherati dalle autovetture in sosta o dagli elementi di arredo stradale) che per motivi di comportamento: impulsività, minor capacità di orientamento.
- Negli anni successivi la collaborazione si è estesa all'*organizzazione del primo "Pedibus"* in una scuola della città (nel quartiere di Veronetta, che vede una particolare presenza anche di ragazzini e famiglie straniere) con il supporto, oltre alla Fiab, di varie associazioni ambientaliste e con il patrocinio del comune di Verona. Questo ha creato un'interessante sinergia tra promozione del cammino e della bicicletta, crediamo ripetibile anche in altri contesti.

- Allo scopo di far riflettere i giovani sull'importanza di modificare le abitudini personali, per conciliare il diritto alla mobilità con l'esigenza di ridurre il traffico e l'inquinamento, nella Scuola Media Statale Calieri di Verona è stato organizzato nel 2011, per tutti i ragazzi delle classi seconde, un *corso sulla mobilità sostenibile*, tenuto dall'ingegner Andrea Bellotti (attuale mobility manager del comune di Verona), e un *corso sulla riparazione della bicicletta* in cui i ragazzi in due lezioni pratiche hanno imparato a eseguire piccole riparazioni, hanno capito che è importante tenere la bicicletta pulita e in ordine, hanno potuto riflettere sull'importanza della sicurezza e dell'uso del casco, del giubbino catarifrangente e soprattutto dei fanali per essere visibili. Sono state poi organizzate numerose gite in bicicletta, alcune semplici e brevi, nei dintorni della città, altre più impegnative lungo la ciclabile del Mincio o al Delta del Po, con bagno finale in mare, sicuramente efficaci per coinvolgere e appassionare i ragazzi e le loro famiglie. Le gite hanno contribuito a far comprendere che per andare a scuola o per una scampagnata l'auto non è indispensabile.

- Importante e produttivo è stato gratificare frequentemente chi arrivava a scuola senza auto.

- Un *concorso fotografico*, sempre nel 2011, sul tema "La bicicletta a Verona", con foto esposte nell'ambito di una manifestazione organizzata dal comune, ha ulteriormente focalizzato il problema.



- A Verona gli studenti degli *istituti superiori* Messedaglia, Montanari e Stimato, che si affacciano su una via centrale, trafficata e a doppio senso di marcia, hanno elaborato, all'interno delle rispettive Commissioni sulla mobilità sostenibile, un progetto che prevede: senso unico di marcia, allargamento dei marciapiedi, eliminazione di alcuni stalli di sosta, pista ciclabile. Il 22 settembre 2014, giornata europea della mobilità sostenibile, il Comune di Verona ha concesso il senso unico in via sperimentale per un periodo. Risultato forse modesto rispetto alle richieste ma comunque importante, soprattutto perché ha permesso ai ragazzi di riflettere sull'argomento e di capire che è fondamentale impegnarsi in prima persona per ottenere una città che non sia pensata solo in funzione dell'auto.
- Nell'anno scolastico 2014/15 la Fiab di Verona, MuoverSi, il Servizio di Promozione Salute dell'ULSS 20, la Polizia municipale del Comune di Verona, l'Ecosportello del Comune hanno attivato una collaborazione con l'*Istituto Comprensivo N°4 (IC4) per sensibilizzare le famiglie* all'importanza di sviluppare l'autonomia del bambino anche dal punto di vista della mobilità e studiare insieme ai genitori percorsi sicuri casa-scuola che non prevedano l'uso dell'auto. FIAB ha scelto questo IC perché è presente un attivissimo comitato genitori, la cui nascita è stata promossa dal preside, sicuro che una forte coesione tra i genitori possa essere produttiva; l'obiettivo è di allargare l'esperienza ad altre realtà. E' evidente che non basta la buona volontà di pochi. Sarà fondamentale la collaborazione dell'amministrazione comunale per creare percorsi sicuri.
- E' inoltre in atto un'importante collaborazione tra Fiab e MuoverSi, su scala regionale, per realizzare *attività laboratoriali per le scuole di tutta la regione* a partire dall'anno scolastico 2014/15. L'obiettivo è anche in questo caso motivare alla mobilità attiva e all'uso della bicicletta, sia sul percorso casa-scuola sia nelle ore extra scolastiche, i ragazzi delle scuole primarie e secondarie ed anche aumentare l'autonomia dei ragazzi. Alcuni laboratori riguardano il miglioramento delle abilità manuali per le piccole riparazioni della bicicletta e l'aumento delle competenze riguardo all'educazione stradale.
- Importante ricordare infine il Progetto Ease dell'Ecosportello del Comune di Verona: "Una scuola sostenibile" con la raccolta delle miglia verdi, non solo lungo il percorso casa-scuola, ma anche con le uscite scolastiche a piedi. Il progetto propone inoltre l'iniziativa "Il detective del traffico" in cui i bambini osservano dal cortile le strade vicine e disegnano e descrivono la situazione del traffico stradale. L'Ecosportello con quest'attività da anni svolge un ruolo fondamentale nella formazione capillare dei nostri ragazzi alla mobilità sostenibile.

Concludiamo con una proposta relativa al bicibus. Quest'ultimo, analogamente al pedibus, è formato da ragazzi in bicicletta, accompagnati da almeno due genitori volontari, che vanno a scuola lungo percorsi prestabiliti scelti fra i più sicuri. Come una normale linea di autobus o di pedibus, ha un capolinea e delle fermate segnalate da cartelli, con indicazione degli orari, e si sviluppa su un percorso massimo di circa 3 km. I ragazzi del bicibus indossano un casco e una pettorina catarifrangente che li renda più visibili: la riconoscibilità del gruppo aumenta la sicurezza. Una mantellina per la pioggia permette di pedalare quasi con ogni tempo. Il percorso si stabilisce periodicamente in base ai bambini interessati e la scelta dell'itinerario richiede ovviamente una pianificazione attenta. Fondamentale è il coinvolgimento dei genitori, di alcuni anziani del quartiere e dei nonni vigili, ormai diffusi sul territorio.

Il bicibus è attivo a Reggio Emilia (progetto "A Reggio Emilia andiamo a scuola in BiciBus e PediBus", nato nell'ambito del progetto "A scuola da soli in sicurezza" e coordinato dal comune in collaborazione con l'Associazione "Tuttinbici-FIAB") e in poche altre realtà, ad esempio a Ivrea solo alcuni giorni la settimana. I bambini sono accompagnati con il bicibus durante tutta la scuola elementare e nei primi mesi della prima media, dopodiché diventano completamente autonomi, raggiungendo l'obiettivo che l'iniziativa si propone.

Per inciso, il bicibus è nato pensando ai bambini ma ora si sta diffondendo tra gli adulti. Esiste ad esempio "Bicibus Milano", un'attivissima pagina Facebook con oltre 2000 iscritti e l'omonimo sito web, dove sulla scia del "Perché pedalare in compagnia è la miglior cosa che si sia" ci si può aggregare per andare a mostre, concerti, spettacoli. Vale la regola per cui ciascuno è libero di lanciare nuovi appuntamenti, diventando così il "conducente". In tal caso dovrà garantire la propria presenza e puntualità e valutare il percorso migliore e più sicuro per il gruppo. Un sorriso agli automobilisti più insofferenti è consigliato come arma vincente.

Per i bambini però il bicibus non è di facile realizzazione, anche per la mancanza di percorsi sicuri destinati alle fasce più a rischio, vale a dire pedoni e ciclisti. Non ci sono in Veneto, a quanto sappiamo esperienze di questo tipo (ma saremmo felici di essere smentiti...).

Insomma, molto è stato fatto ma molto resta ancora da fare. La nostra proposta conclusiva è attivare sempre più collaborazioni che ci permettano di trasformare le nostre città in aree più vivibili per tutti.

**Lelia Melotti**

Fiab Amici della bicicletta di Verona



### IL PUNTO DI VISTA DEL PEDIATRA

Negli ultimi anni in Italia si è assistito ad un preoccupante incremento del numero di bambini in sovrappeso o obesi. Dalle ultime rilevazioni nazionali più del 30% dei bambini si trova in questa situazione, e ciò rappresenta un importante fattore di rischio per numerose malattie importanti in età adulta, tra cui le malattie cardiovascolari.

Una delle cause responsabili di questa condizione è rappresentata sicuramente dalla riduzione del movimento dei nostri bambini e ragazzi, ormai quasi sempre limitato ad una o due ore alla settimana di attività più o meno organizzata dalle istituzioni scolastiche o dalle società sportive.

E' sempre più raro vedere bambini e ragazzi che giocano spontaneamente in piazze e strade, o che semplicemente si muovono a piedi per le strade cittadine.

Poco più del 30% ad esempio sono i bambini delle scuole elementari che vanno a scuola a piedi, da soli o accompagnati da adulti.

Ma andare a scuola a piedi o in bicicletta rappresenterebbe per i bambini la possibilità di effettuare una costante, regolare e gratuita attività fisica. E potrebbe essere per molti di loro l'unica occasione di effettuare del movimento. Sarebbe quasi sufficiente questo movimento a garantire quanto viene consigliato come necessario dall' Organizzazione Mondiale della Sanità, secondo la quale per assicurare uno sviluppo corporeo corretto i bambini hanno bisogno ogni giorno di almeno un'ora di attività fisica moderata, qual è appunto il camminare.

Numerose sono state le ricerche che hanno analizzato queste problematiche negli ultimi anni e che hanno confermato come i bambini che vanno a scuola a piedi o in bicicletta hanno un maggior livello di attività fisica giornaliera, un peso più regolare e migliori performances cardiocircolatorie rispetto ai bambini che non lo fanno. È quindi importante fare ogni sforzo possibile per favorire le possibilità di movimento autonomo e sicuro dei bambini. Una possibilità di movimento che si sta diffondendo in tutta Italia, e che merita di essere sostenuta è rappresentata dal pedibus.

Numerosi studi evidenziano l'efficacia di questo metodo per incrementare il numero dei bambini che vanno a scuola in modo attivo.

Anche in Italia questi progetti stanno diffondendosi rapidamente, con un coinvolgimento a volte di singole scuole e comuni, a volte delle Aziende Sanitarie e delle Province.

Questa grande diffusione è sicuramente segno di una esigenza sentita da parte dei genitori e dei bambini: riappropriarsi del proprio territorio, e vivere in un ambiente più sicuro e meno inquinato. Dobbiamo infatti ricordare che quanti più bambini vanno a scuola a piedi tante meno auto circolano per trasportarli, riducendo

così l'inquinamento atmosferico e migliorando ulteriormente la salute dei bambini.

Il coinvolgimento contemporaneo di un grande numero di persone, che si sostengano e appoggino a vicenda può essere molto importante per il successo di queste iniziative.

Singoli nuclei familiari infatti difficilmente possono cambiare radicalmente le loro abitudini, in quanto verranno a costituire delle entità "diverse" dalla comunità a cui appartengono, e quindi facilmente verranno isolate e criticate. Il coinvolgimento di un'intera comunità locale, quale un piccolo paese o un quartiere di una città, sarà più facilmente vincente. La rete di relazioni sociali che si viene a realizzare in ogni comunità rafforzerà la scelta di stili di vita in grado di migliorare il benessere dell'intera popolazione.





Un ruolo importante nella promozione di queste abitudini può essere sicuramente svolto dai pediatri che seguono questi bambini, ed essendo deputati a tutelare la loro salute possono rappresentare per le famiglie un valido riferimento per avere dei consigli sugli stili di vita più salubri.

L'appoggio di questi professionisti alla creazione di nuovi pedibus potrà incrementare nelle famiglie e nelle amministrazioni locali le motivazioni per la loro realizzazione.

**Giacomo Toffol**

Associazione Culturale Pediatri ([www.acp.it](http://www.acp.it))



# REDDO DO DO

MAR GHERA



वा वा वा वा वा वा वा वा वा वा वा वा



## Famiglie straniere, culture e generazioni in movimento

### Quali messaggi per le famiglie straniere per promuovere l'“Andiamo a scuola da soli”?

Dinha Rodrigues, Susanna Morgante, Silvia Mantovani, Laura Valenari, Mirta Mordakhai

#### RIORIENTARE GLI INTERVENTI PREVENTIVI

E' stato osservato che le comunità più a rischio per la salute spesso sono anche quelle che usufruiscono meno dei servizi preventivi. Le condizioni socio economiche, gli aspetti culturali e il livello di istruzione incidono fortemente sulla consapevolezza e sull'efficacia delle azioni individuali e collettive che determinano la salute. Secondo le evidenze di cui disponiamo, le disuguaglianze hanno un peso rilevante nell'aspettativa di vita e in moltissime patologie croniche; ad esempio in Inghilterra la differenza nell'aspettativa di vita fra chi è più povero e chi è più benestante è mediamente di 7 anni, che diventano 17 se, anziché della semplice durata della vita, si tiene conto solo degli anni vissuti in autonomia, in assenza di disabilità<sup>1</sup>.

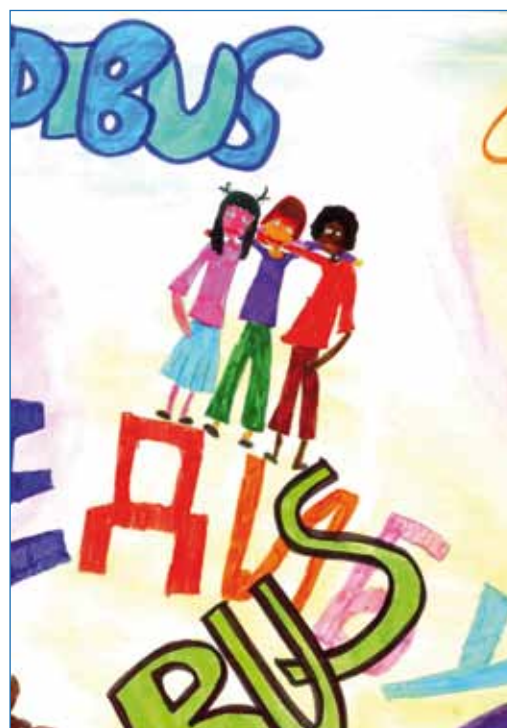
Ciò vale fortemente anche per gli stili di vita e la lotta alla sedentarietà. L'emergenza obesità, legata a sedentarietà e alimentazione scorretta, coinvolge infatti, sia a livello regionale che nazionale, soprattutto le persone con difficoltà economiche o con basso titolo di studio e anche il sovrappeso presenta lo stesso andamento, sia negli adulti (dati Passi 2013) che nei bambini, nei quali l'andamento dell'obesità è generalmente correlato con il livello di istruzione della madre (v. ad es. i dati Okkio alla Salute, Veneto, 2012)<sup>2</sup>. Anche il programma interministeriale “Guadagnare Salute” (DPCM 4.5.2007) sottolinea fortemente la necessità di garantire l'equità per tutti i cittadini, creando condizioni sociali ed ambientali senza discriminazioni, e di proteggere le fasce più deboli per età e per condizioni socio-economiche. Negli ultimi anni molte attività del Piano Regionale di Prevenzione (e in particolare del Servizio Progetti e Promozione Salute dell'ULSS 20) sono state quindi riorientate con una particolare attenzione verso alcuni gruppi di popolazione in condizioni di svantaggio socio-economico.

Anche il programma regionale di promozione dell'attività fisica “MuoverSi” ha promosso nel tempo una serie di iniziative di contrasto alle disuguaglianze di salute, molte delle quali rivolte ai gruppi di popolazione straniera. E' infatti più che mai necessario intercettare tutte le tipologie di cittadini, all'interno dei contesti territoriali, in percorsi preposti alla conoscenza e allo scambio reciproco sul tema della salute e degli stili di vita sani, ad es. sull'importanza della mobilità attiva negli spazi del territorio. E' stata perciò avviata a partire dal 2011 una collaborazione con diversi partner tra cui alcuni operatori che si occupano di mediazione culturale per incentivare il movimento e la sana alimentazione nei bambini stranieri e nei loro genitori.

Anche il programma regionale di promozione dell'attività fisica “MuoverSi” ha promosso nel tempo una serie di iniziative di contrasto alle disuguaglianze di salute, molte delle quali rivolte ai gruppi di popolazione straniera. E' infatti più che mai necessario intercettare tutte le tipologie di cittadini, all'interno dei contesti territoriali, in percorsi preposti alla conoscenza e allo scambio reciproco sul tema della salute e degli stili di vita sani, ad es. sull'importanza della mobilità attiva negli spazi del territorio. E' stata perciò avviata a partire dal 2011 una collaborazione con diversi partner tra cui alcuni operatori che si occupano di mediazione culturale per incentivare il movimento e la sana alimentazione nei bambini stranieri e nei loro genitori.

Sono state realizzate iniziative di formazione rivolte agli insegnanti oltre a incontri e focus groups con persone di diverse etnie sul tema degli stili di vita; sono stati realizzati materiali promozionali multilingue; infine ha visto la luce Muovimondo, un manuale di didattica interculturale degli stili di vita per le scuole primarie e secondarie.

In un primo momento l'interlocutore privilegiato su questi temi è stata la scuola, ma successivamente



è divenuto sempre più evidente che lavorare solo con i bambini e gli insegnanti non basta: è fondamentale aprirsi alla percezione del nucleo familiare e incidere sulle sue dinamiche. Nel presente articolo vorremmo quindi condividere alcune riflessioni emerse nel corso di tali momenti di dialogo, che hanno contribuito a cambiare profondamente la nostra visione, e la nostra prassi, riguardo al quotidiano lavoro di promozione del movimento, nella convinzione che possano essere utili ai molti operatori che operano in un contesto multiculturale, che per la nostra regione rappresenta uno scenario relativamente recente e necessita quindi di strumenti nuovi di intervento.

L'intento era quello di promuovere la salute partendo dalla constatazione che **non esiste un "noi" e un "loro" ma piuttosto un nuovo "noi", cioè una comunità dove gli immigrati sono parte integrante dello spazio di cittadinanza e di produzione di benessere per tutti.**

## UN QUADRO SINTETICO SULL'IMMIGRAZIONE

Il fenomeno dell'immigrazione è oggi un elemento costitutivo delle nostre società. In Veneto risiede il 10% della popolazione straniera in Italia, ovvero poco più di 487.000 persone<sup>3</sup>; secondo le proiezioni Istat nel 2030 supereranno il milione, ossia oltre il 19% della popolazione complessiva. Il 49,2% di queste persone sono donne e quasi un quarto minori (24,3%) a fronte del 22% in Italia. Nella regione la provincia più coinvolta è Verona con oltre 100.000 persone; qui la presenza straniera incide per l'11,54% (106.167) sul totale della popolazione residente. In Veneto inoltre una peculiarità del fenomeno è rappresentata dalla molteplicità dei Paesi di provenienza: vi sono rappresentate in totale 169 nazionalità ed il primato spetta ancora a Verona con 149 nazionalità diverse; seguono Venezia, Padova, Vicenza e Treviso.

Quanto ai bambini, in Italia gli alunni con cittadinanza non italiana risultano essere circa 756.000 ossia l'8,4% della popolazione scolastica totale. Il Veneto è la seconda regione, dopo la Lombardia, per numero di alunni con cittadinanza non italiana (89.367) di cui il 50,9% sono nati in Italia. La quota maggiore frequenta la scuola primaria, seguono quelli della scuola dell'infanzia e della scuola secondaria di primo e di secondo grado<sup>4</sup>.

Fra tutti questi, mentre il numero degli alunni neo-arrivati in Italia è in continuo calo (anche per le attuali difficoltà socio-economiche che rendono più difficili i ricongiungimenti) una quota importante e in forte aumento è costituita da alunni nati in Italia da genitori stranieri, che rappresentano circa il 44% del totale dei presenti nel nostro paese. Sono bambini e ragazzi che non hanno vissuto direttamente il viaggio di migrazione e lo sradicamento dal punto di vista linguistico-culturale e che si sono immersi precocemente nella cultura e lingua italiane: le cosiddette seconde generazioni, i bambini "di qui e di altrove", in bilico tra un'identità familiare in transito e la costruzione di un percorso di crescita nella comunità, a scuola come in quartiere.

## FAMIGLIE STRANIERE, CULTURE E GENERAZIONI IN MOVIMENTO

E' sotto gli occhi di tutti come la trama del tessuto sociale stia mutando velocemente, grazie all'aumentata presenza di donne, uomini e minori di altre culture e religioni. I cambiamenti negli atteggiamenti culturali procedono, invece, più lentamente, con una accettazione solo graduale da parte della comunità locale degli effetti culturali che tali cambiamenti comportano. Anche per quanto riguarda la promozione della salute, ciò rende assolutamente indispensabile l'assunzione, da parte delle istituzioni locali e regionali, della creazione di spazi e momenti di informazione, formazione e incontro tra famiglie italiane e migranti.

I migranti adulti sono spesso pensati soltanto come "lavoratori" dalla popolazione e anche dalle istituzioni. Forse solo la scuola si rapporta loro come genitori nel tentativo, a volte impervio, di facilitare il percorso scolastico degli alunni; il rapporto con i genitori però non sempre è facile e la relazione a volte è problematica. La legislazione e la burocrazia non aiutano, rendendo la permanenza degli stranieri difficile, e spesso ostacola i processi di integrazione. Esistono come si è detto forti disegualianze tra la condizione economica degli italiani e degli stranieri, che oggi vivono una condizione economica medio-bassa, tra un percorso di stabilizzazione per la nascita di figli e una forte vulnerabilità economica e sociale.

Anche essere genitori risulta arduo nella migrazione e in situazioni di instabilità. Poco si parla dei migranti nella loro veste di genitori, sia che siano portatori di difficoltà, sia che rappresentino una risorsa per

sé e la comunità. Gli immigrati però sono presenti in tutti i momenti della vita sociale, lavorano e mandano i figli a scuola; questo richiede da parte della società e della rete dei servizi un approccio transculturale efficace. Soffermarsi sull'analisi del sistema familiare assume quindi una valenza collettiva e pubblica, non solo privata né assistenzialistica. Il nuovo assetto sociale determina nuovi bisogni che portano ad intensificare gli scambi, sia tra connazionali che con la comunità locale, rendendo necessario un nuovo dialogo interculturale e un coinvolgimento della società ospitante nei processi di benessere e di integrazione. La necessità di una prospettiva familiare, seppur invocata da più parti, fatica però ad imporsi all'interno delle diverse istituzioni educative e sociali nel dibattito sui legami familiari e sui compiti di cura educativa.

La separazione dal paese di origine e l'incontro con una nuova realtà ridisegnano inevitabilmente l'equilibrio dei rapporti familiari sia sul versante intra che intergenerazionale, secondo percorsi che possono accentuare le spinte centripete e centrifughe della famiglia. Molteplici sono i livelli coinvolti: il legame con la famiglia e la comunità di origine, il legame tra i coniugi, i legami intergenerazionali (genitori-figli, nonni-nipoti...), quelli all'interno della fratria, i legami educativi, sociali e comunitari nel paese di elezione.

Nello specifico della relazione educativa genitori-figli, molteplici sono i fattori sia di tipo personale sia di tipo socio-culturale che possono amplificare ed esasperare le sfide e le difficoltà per i genitori immigrati, svalutandone a volte l'autorevolezza. Ad esempio spesso i figli hanno imparato bene la lingua italiana mentre i genitori hanno ridotte risorse (linguistiche, conoscitive, materiali, sociali) e si trovano non solo ad affrontare la cura dei figli, ma anche ad elaborare la diversità culturale e la paura che essa genera. Per esempio è ancora pratica diffusa da parte di un numero significativo di operatori sociali ed educativi coinvolgere i figli – anche quelli più piccoli – nella traduzione di discorsi e questioni educative che dovrebbero essere comunicate tra adulti, innescando così il rischio di una implicita (benché non voluta) svalutazione della capacità e autorità genitoriale.

Insomma, molteplici sono le risorse familiari ma anche gli elementi di fragilità<sup>6</sup>. Sembra fondamentale, nel contesto della migrazione, non perdere il contatto con la dimensione familiare e valorizzare il ruolo della famiglia perché questa possa svolgere i propri compiti fondamentali, che possono essere così sintetizzati: rendere accessibile al figlio il progetto migratorio familiare, garantire contemporaneamente la separazione e la continuità con le origini, selezionare le priorità in termini di norme culturali e valori di riferimento, accettare la parte "straniera" del figlio e sostenere la sua integrazione.

Tutto ciò porta i genitori ad affrontare il percorso di crescita dei figli all'interno di un contesto socio-culturale percepito a volte come troppo distante da quello originario e caratterizzato dall'assenza/lontananza di figure significative: le famiglie di origine, la rete parentale allargata, le figure che ricoprivano ruoli religiosi o tradizionali, la comunità d'origine. Tali compiti si declinano in una serie di azioni che i genitori e le altre figure parentali adulte (zii, nonni, cognati, fratelli maggiori...) non sempre sono in grado di svolgere in un nuovo e non facile contesto di vita.

In questo senso nella relazione adulto-bambino le mappe culturali proprie alla famiglia immigrata sembrano enfatizzare – seppur in modo diverso a seconda delle varie realtà etnico-nazionali di provenienza – alcuni contenuti come rispetto, obbedienza, dedizione alla famiglia, differenziazione di compiti e responsabilità (in base al genere, all'ordine di genitura, al gruppo etnico di appartenenza) laddove la cultura occidentale ci restituisce un'enfatizzazione di altre dimensioni (cura, protezione, intimità, soddisfazione) e un graduale allentamento delle differenziazioni in base a ruoli e responsabilità.

Stiamo naturalmente generalizzando, allo scopo di sollevare un problema e sollecitare il dibattito: i tratti etici non sono evidentemente appannaggio delle sole famiglie straniere e anche la dimensione della cura e della protezione varia a seconda delle singole famiglie oltre che dell'origine etnica (senza contare la genericità del termine "stranieri" che non entra nelle grandissime diversità esistenti). Ma ci sembra in ogni caso di poter individuare queste due diverse tendenze su cui riteniamo sia opportuno riflettere e dialogare come forse non è stato fatto a sufficienza.

Quando le reti territoriali e istituzionali sono carenti nella relazio-





ne con le famiglie e con le comunità straniere queste ultime si trovano da sole a svolgere una funzione di sostegno, solidarietà e gestione dei conflitti all'interno dei nuclei familiari oltre che di ammortizzatori sociali in tempo di crisi. Dal canto suo la scuola ha una funzione inclusiva e di sostegno per alunni e famiglie e, a volte, si trova sola di fronte ai problemi dei minori, stranieri e non, considerato che accoglie e lavora con e per gli alunni per almeno 200 giorni all'anno. Ma non sempre purtroppo riesce nel suo intento, anche per carenza di risorse economiche e umane.

Molte famiglie di migranti ricorrono alle loro comunità per chiedere aiuto per la crescita educativa dei figli oltre che per un supporto e consigli nella sfera dei legami familiari. La crescita e il destino delle seconde generazioni sono mediati da tutte le istituzioni che esse incontrano nei processi di socializzazione; ma il nucleo familiare rimane comunque il primo e più importante punto di riferimento nel processo di costruzione dell'identità. Da qui l'importanza di lavorare incessantemente sui legami sociali e di sviluppo di gruppi e comunità. Elemento centrale da osservare, malgrado le difficoltà oggettive incontrate nei contesti provinciali e regionali, è la capacità dei migranti di fare appello alle proprie conoscenze e di esercitare una "funzione di sensibilizzazione" storica, culturale, politica e contestuale rispetto alla comunità territoriale.

Tutto ciò mette gli operatori della salute di fronte alla difficoltà concreta di gestire le relazioni quando siano presenti importanti differenze culturali: come rispondere a domande impreviste, affrontare il limite delle lingue sconosciute e delle forme espressive insolite, confrontarsi con variabili morali o abitudini diverse, percorrere la strategia della mediazione e applicarla ai diversi casi, risolvere questioni prima impensabili. Ciò vale ancor più, ovviamente, in situazioni di conflitto o di patologia: «quando la sofferenza o il disagio coinvolge l'intera presenza, è molto più difficile anticipare i reciproci comportamenti, negoziare un significato condiviso e concordare un percorso di cura»<sup>5</sup> educativa e sociale per vivere meglio nel paese.

Nell'esperienza di collaborazione fra l'Associazione Mediatori e Mediatrici "Terra dei Popoli" e il programma MuoverSi della Regione Veneto abbiamo cercato di valorizzare la mediazione culturale per favorire l'integrazione attraverso risorse e competenze dei vari gruppi di migranti. Abbiamo quindi iniziato a costruire un approccio metodologico transculturale di lavoro e di incontro con le famiglie e le comunità affrontando tematiche specifiche relative alla dimensione culturale del concetto di attività fisica e stile di vita, intesa come prevenzione e tutela della salute. Sono stati intrapresi laboratori sulla genitorialità e sui modelli educativi delle famiglie, anche con il supporto di gruppi e comunità di migranti. La prospettiva è stata quella di costruire e consolidare forme concrete di collaborazione e dialogo tra reti di migranti, comunità locali e servizi attorno al tema della promozione della salute in senso lato, della famiglia e della trasmissione del sapere, quale presupposto indispensabile di una politica volta a favorire l'inclusione, l'integrazione e il benessere. Ciò ha permesso anche ai genitori coinvolti nei laboratori di imparare ad esporsi individualmente o in gruppo, aiutandoli a dare forma alle proprie storie e valorizzando la cultura "narrativa" di appartenenza. Il lavoro ha rappresentato anche uno stimolo per gli operatori della prevenzione a ripensare l'azione di promozione della salute, consentendo loro di comprendere meglio le tematiche in gioco.

Alla fine, è stato possibile effettuare esperienze attraverso una sorta di "gioco dello specchio" fra stranieri e italiani sui modi di dire e di fare nelle varie culture e appartenenze sul tema della salute.

## PROMUOVERE GLI STILI DI VITA IN UN CONTESTO MULTICULTURALE

Promuovere stili di vita sani nelle famiglie non italiane riveste una specificità che è indispensabile tenere presente se si vuole sviluppare un'azione efficace. Il loro coinvolgimento passa evidentemente attraverso un approccio interculturale che tenga conto delle abitudini comportamentali del paese di origine, del modo in cui esse si modificano abitando in Italia e soprattutto delle reali priorità di vita delle persone, per le quali la prevenzione spesso non riveste un obiettivo fortemente percepito o prioritario. Per quale motivo una persona che ha problemi economici, lavorativi, di integrazione e spesso anche di accesso ai servizi, in primo luogo quelli deputati alla cura, dovrebbe porsi il problema della prevenzione e degli stili di vita? Quando nella vita di

ogni giorno è in gioco la sopravvivenza fisica o psicologica, è comprensibilmente ben difficile porsi problemi che per molti italiani (o almeno per molti italiani benestanti...) e per il sistema sanitario rappresentano invece delle priorità evidenti, come la lotta alle patologie croniche o l'allungamento dell'aspettativa di vita.

Come si può parlare con le famiglie e con i bambini su determinate tematiche di cura della salute e del benessere globale della persona? Quali condizioni sono realmente in grado di produrre salute? Perché la promozione dell'attività motoria diventi "abitudine" di vita, essa deve essere utilizzata anche per il processo di maturazione globale dell'individuo, riconoscendone il valore educativo nei suoi molteplici aspetti: intellettuale-cognitivo, affettivo, morale, sociale, culturale. Questo significa lavorare anche sulle percezioni e sugli sguardi a confronto. Il corpo, il movimento, il linguaggio corporeo e gestuale assumono anche significati simbolici e i comportamenti relazionali positivi creati attraverso di essi possono rafforzare il senso di responsabilità, il rispetto dell'altro, la collaborazione, la solidarietà.

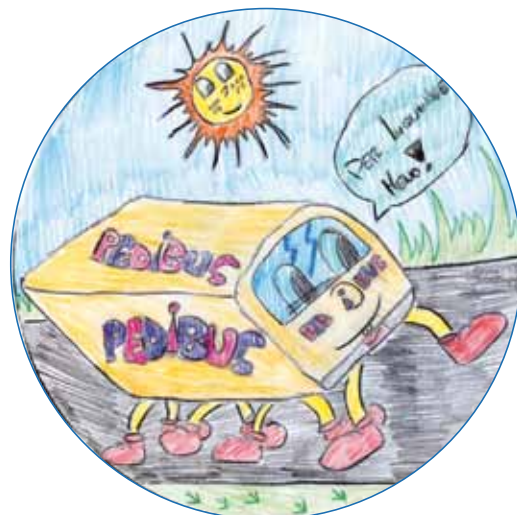
Nel lavoro con le famiglie sono emerse problematiche complesse. I genitori si trovano generalmente di fronte a scelte difficili. Trasmettere ai figli gli insegnamenti propri alla cultura d'origine, per esempio incentivandoli ad andare a scuola a piedi (incarnando quei valori fondamentali di autonomia e indipendenza con cui crescono da subito i bambini in contesti diversi da quello europeo), oppure adeguarsi al modello dominante del nuovo contesto e portarli in auto a scuola, col paradosso di abbandonare uno stile di vita "sano" a favore di un "cattivo" comportamento condiviso? Rinunciare all'auto o perseguirla in quanto simbolo di status sociale? Per chi vive in condizioni di svantaggio il conflitto può essere particolarmente pesante da affrontare. Nel percorso di insediamento nel nuovo contesto, quelli che possono si trovano spesso, quindi, più propensi ad assimilare i modi del paese d'arrivo che a mantenere il proprio. Il tutto complicato poi dalle stesse barriere alla mobilità attiva che ci troviamo tutti, italiani e stranieri, ad affrontare ogni giorno: lavoro di entrambi i genitori, orari da rispettare, pericolosità delle strade per il traffico...

In ogni caso, promuovere gli stili di vita nelle comunità migranti pone problemi nuovi ma anche confronto con comportamenti diversi e modi di pensare e di rapportarsi – per esempio con l'autonomia del bambino – che sono potenzialmente molto fertili di sviluppi e di occasioni anche per la popolazione autoctona. Ad esempio l'abitudine di muoversi liberamente nelle strade andrebbe preservata il più possibile rispetto a una generale iperprotettività della cultura locale, che spesso scoraggia l'autonomia del bambino. Paradossalmente, all'arrivo in Italia, in molte parti della città le famiglie straniere si ritrovano improvvisamente in un contesto urbano che scoraggia l'utilizzo degli spazi pubblici quando sarebbero portate "naturalmente" a viverli.

In altri casi proporre determinate abitudini sportive o anche alimentari può trovare ostacoli culturali; pensiamo ad esempio alla difficoltà, per le ragazzine musulmane, di spogliarsi o di indossare in palestra o in piscina indumenti che lasciano molte parti scoperte; ai diversi significati simbolici o religiosi degli alimenti; alla mancanza di una cultura della prevenzione in molti paesi stranieri dove, anche per mancanza di risorse economiche, la cura della malattia già diagnosticata rappresenta spesso l'unico approccio possibile alla salute.

Non è insomma pensabile limitarsi ad "esportare" pari pari gli interventi pensati fin qui per le comunità autoctone. Anche la semplice "traduzione" di materiali di promozione della salute risulta spesso poco efficace: è necessaria una discussione sui significati dei temi proposti per le varie culture a cui sono rivolti. E' invece indispensabile costruire degli strumenti ad hoc e prima ancora capire ed affrontare le numerose problematiche che emergono nel lavoro comune (di cui quelle sopra citate non rappresentano che qualche esempio), dialogando con le famiglie, anche con l'aiuto di mediatori culturali, ma soprattutto con uno strumento potente a disposizione di tutti gli operatori: l'ascolto. **Le soluzioni che si possono trovare, con fantasia e rispetto, sono molte, ma prima di tutto è necessario avere un'attenzione focalizzata su un punto di vista a volte radicalmente diverso dal nostro.**

Qualche considerazione merita infine il lavoro con le seconde generazioni. «La qualità della convivenza, la segmentazione (o meno) della società su basi di appartenenza etnica, il rischio di formazione di sacche di emarginazione e di devianza manifesta, la possibilità di arricchimento del dinamismo economico e culturale, sono in ampia misura legate alle condizioni di vita che verranno offerte





alle seconde generazioni e alle opportunità di promozione sociale che incontreranno»<sup>8</sup>. La posta in gioco è dunque anche in questo ambito molto alta e delicata, imperniata com'è su due questioni fondamentali: la riflessione sui processi identitari e l'acquisizione e l'esercizio pieno della cittadinanza. È necessaria molta attenzione nel lavoro di cura sulle seconde generazioni. La forzatura sul loro protagonismo rischia di mettere in ombra e sottovalutare il ruolo della coppia genitoriale, che in tutte le sfide complesse della vita è cruciale, quale "microsistema" di mediazione tra i generi, tra le generazioni, tra i valori. Il loro futuro si trova iscritto nelle modalità di ingresso e di interazione/integrazione dei loro genitori nella società ospite. Cosa succede quando una giovane vita si costruisce tra due terre, tra due identità? A questa domanda stiamo cercando di rispondere assieme, operatori, mediatori e genitori, per costruire una riflessione comune sul futuro di questi bambini in bilico tra più mondi.

### **"DA NOI SI ANDAVA A SCUOLA A PIEDI"**

Particolarmente stimolante è stato il dialogo sul tema del movimento negli spazi urbani o tra un villaggio e l'altro. Gran parte dei genitori incontrati nei percorsi laboratoriali sulla genitorialità e gli stili di vita raccontano che la scuola per loro, nel paese d'origine, è stato "un lusso" conquistato con molta fatica. Una madre ci ha detto: *"Da noi molti bimbi dovevano percorrere i più incredibili percorsi per ricevere quell'educazione che qui tendiamo a dare per scontata... Però c'era anche tanto divertimento: andavamo a scuola da soli a piedi; attraversavamo la foresta in groppa a un cavallo, a un bue, a un asino; passavamo il fiume in una barca; e poi cantavamo e raccontavamo molte storie... Lo so che qui è più difficile lasciare i figli andare a scuola da soli ma vorrei che fossero capaci di arrangiarsi"*.

Rispetto alle modalità di spostamento dei loro figli, ad esempio sul percorso casa-scuola, i genitori di origine straniera sarebbero insomma generalmente più propensi a farli muovere/spostarsi da soli o a piedi. Preservare e valorizzare questa abitudine, rispetto ad una generale iperprotettività della cultura italiana nei confronti dell'infanzia, che spesso scoraggia sia il movimento che l'autonomia del bambino, consentirebbe di ottenere il doppio vantaggio di rinforzare il valore attribuito alla cultura d'origine e di proporre ai ragazzini italiani e ai loro genitori modelli di comportamento virtuosi.

Viceversa le famiglie straniere, come già accennato, arrivando qui si ritrovano improvvisamente in un contesto urbanistico e sociale che scoraggia l'utilizzo degli spazi urbani e l'autonomia del bambino tout court. In molti racconti da parte delle famiglie di origine straniera si riscontrano delle difficoltà di comprensione e di apprendimento del contesto e molte volte scatta la percezione di inadeguatezza da parte dei genitori, la loro difficoltà (dovuta alla lingua ma non solo) di partecipare alla vita cittadina o semplicemente a momenti ed attività che riguardano i propri figli – quando non addirittura paura e senso di colpa.

Talvolta il fatto di mandare il bambino a scuola da solo viene infatti visto dall'esterno come un segno di scarso accudimento genitoriale e di trascuratezza, il che determina giudizio, senso di colpa ed emarginazione; sappiamo di un caso in cui vi è stata la segnalazione ai servizi sociali. È come se in queste situazioni ci fosse una comunità presente e "vigile" nel segnalare atteggiamenti di mancanza (o addirittura fare la segnalazione) ma paradossalmente non per educare alla mobilità, per aiutare ad accompagnare, e per proteggere...

**E allora, come comunicare con la famiglia il "peccato" della perdita di una cultura del movimento e dell'autonomia?** Solo i genitori più consapevoli del loro percorso familiare, dell'equilibrio di perdite e di guadagni nella migrazione, sono in grado di assumersi i "rischi degli sguardi giudicanti" del contesto e puntare comunque sull'autonomia dei figli. E' come dire: *"proteggere, senza proteggere troppo"*, lasciando cioè spazio e autonomia, attraverso varie mediazioni, compromessi e negoziazioni tra sé, i figli e il contesto, perchè le diverse componenti culturali si arricchiscano reciprocamente, scambino esperienze nuove e crescano in un processo di meticcio continuo proprio perchè al suo interno uomini e donne, bambini e bambine di cultura, religione e costumi differenti si sono ritrovati a coesistere (non senza tensioni) come tante parti di uno stesso paesaggio.



## IL PROBLEMA DEI RISCHI E QUELLO DELLA SEDENTARIETÀ

Promuovere l'autonomia del bambino negli spazi urbani è però una questione complessa, che presenta aspetti peculiari nelle diverse età e condizioni ambientali e che non può essere liquidata semplicemente con una generica divisione in categorie contrapposte tra autonomia e iperprotettività. Il problema della sicurezza e della prevenzione degli incidenti, fortemente sentito dai genitori italiani e anche da insegnanti e dirigenti, è importante ma l'apprensività non può essere la risposta. Come conciliare entrambi?

Dal punto di vista della scuola facilitare l'autonomia del ragazzo sul percorso casa-scuola non è facile poiché insegnanti e dirigenti hanno anche grandi responsabilità legali. La questione è assai delicata: in molti contesti esistono problemi di sicurezza stradale e in seguito ad incidenti sul percorso casa-scuola si sono verificate condanne di dirigenti. La legge distingue una "culpa in vigilando" e una "culpa in educando" per chi ha la potestà, anche temporanea, sul ragazzo. Vengono quindi spesso emanate disposizioni che impongono al genitore di accompagnare sempre il minore.

Il tema non può essere sufficientemente approfondito qui, anche se ci auguriamo fortemente di poterlo fare altrove. I minori per la scuola devono essere riconsegnati agli adulti ma le domande in sospeso sono molte. Dove finisce la responsabilità del genitore e dove comincia quella della scuola? E che dire dei ragazzi delle secondarie, magari di secondo grado, che sempre minori sono? Ci chiediamo provocatoriamente: possiamo auspicare che anche un diciassettenne venga accompagnato a scuola dai genitori?

E ancora, come temperare tutto l'aspetto della responsabilità, che per forza di cose scoraggia l'autonomia dei ragazzi, con i gravi problemi che la sedentarietà dei bambini comporta? Basti ricordare a questo proposito alcuni dati a nostro avviso inquietanti. Secondo "Okkio alla Salute" (un sistema di sorveglianza sulla salute dei bambini delle primarie) più di un terzo di questi ultimi nella nostra regione sono in sovrappeso o obesi; nel 2012, il giorno precedente all'indagine, solo il 31% dei bambini ha riferito di essersi recato a scuola a piedi o in bicicletta e il 23% aveva passato 3-4 ore davanti alla TV o ai videogiochi e il 4% addirittura 5 ore o più. Uno stile di vita sedentario comporta implicazioni negative sullo sviluppo cognitivo e relazionale; i bambini che non sono capaci di esplorare lo spazio attraverso il corpo potrebbero in seguito trovare delle difficoltà nell'affrontare situazioni che richiedono capacità cognitive, esplorative e di scelta. Sul versante della salute fisica, il sempre più diffuso diabete di tipo 2, una volta denominato "diabete dell'anziano", oggi colpisce fasce sempre più giovani e perfino bambini e anche l'ipertensione può colpire i bambini obesi e sedentari. Il ragazzino in sovrappeso è inoltre spesso destinato a diventare un adulto a rischio di malattia cardiovascolare, tumori e molte altre gravi malattie croniche. Viceversa il movimento favorisce la salute fisica e psicologica e facilita l'apprendimento: un bambino attivo sarà un adulto attivo e sano.

Noi non abbiamo una risposta pre-confezionata ai quesiti sollevati: al momento sono più le domande che le risposte. Ma ci sembra di poter affermare che, come sanitari e come educatori (genitori, insegnanti, dirigenti e in generale adulti con una responsabilità precisa nei confronti delle nuove generazioni) dobbiamo affrontare il problema della salute in modo complessivo, tutelando il ragazzo dai rischi della strada ma anche dagli altri e sempre più pressanti rischi derivanti dall'andare a scuola in auto. Il che spesso non è facile, ma è urgente trovare modi e tempi per accompagnarlo con la dovuta gradualità su un percorso di progressiva autonomia, temperando le esigenze della sicurezza con quelle della crescita e della salute. Su questo tema ci auspichiamo un dibattito che tenga conto delle diverse necessità evolutive dei bambini.

Inoltre otto-lineiamo che, in strada come a casa, è con l'aumento delle competenze che si prevengono gli incidenti e non restringendo le possibilità di movimento del bambino. Perché possa affrontare da solo il percorso casa-scuola in sicurezza è necessario piuttosto permettergli di imparare ad andare per strada da solo gradualmente, insegnargli le buone abitudini sulla sicurezza (attraversare sulle strisce, guardare bene prima di attraversare...), magari stimolarlo a percorrere il tragitto in piccoli gruppi. Il Pedibus è una possibile strategia, molto utile in alcuni contesti delle primarie, ma se ne possono costruire anche altre, da predisporre insieme alle famiglie.



## CONCLUSIONI

Utilizzare il dispositivo della mediazione linguistico-culturale all'interno di MuoverSi ha permesso di aprire nuovi spazi di riflessione per analizzare insieme il bisogno di salute degli immigrati e valutare che relazioni esso abbia con la domanda/offerta di salute (nonché la loro capacità di accedere ai servizi sanitari, compresi quelli preventivi). Per coinvolgere questi gruppi è infatti sempre più necessario considerare, sperimentare e promuovere approcci innovativi su tutti i versanti: epidemiologici, preventivi, diagnostici, terapeutici e organizzativi.

Abbiamo ritenuto opportuno, in questo lavoro, focalizzare la discussione principalmente sull'utilizzo degli spazi urbani, in particolare il cammino sul percorso casa-scuola. Il problema sedentarietà infatti non può essere risolto semplicemente con lo sport poiché riguarda la relazione tra le persone e il loro ambiente. Si tratta di facilitare, nella vita quotidiana, le funzioni per cui il corpo è stato "progettato" ma che sono sempre più trascurate: nel caso dei ragazzi, camminare e muoversi in modo da esercitarlo regolarmente a scuola, a casa, sul percorso casa-scuola e nel tempo libero. Il programma MuoverSi ha quindi da sempre puntato a fornire ai ragazzi soprattutto occasioni di movimento nella vita quotidiana, ad esempio incoraggiandoli a giocare all'aperto o ad andare a scuola a piedi: si tratta di attività che, diversamente dallo sport, sono molto economiche e quindi alla portata di tutti. Fortunatamente oggi alcune attività sportive sono state pensate per facilitare l'inclusione anche dei meno abbienti, ma questo non sempre avviene, purtroppo.

Nell'esperienza realizzata con le comunità di migranti e le loro famiglie, però, sono emerse anche riflessioni più globali: cosa ho portato con me che possa servire nel contesto in cui mi trovo? Come posso trasmettere ai figli elementi della mia cultura di origine quando vivo in un mondo completamente diverso da quello di riferimento? Come posso gestire il fragile equilibrio tra il mondo interno e quello fuori casa? Che cosa transita tra i due mondi? Cosa ho trovato qui che vale la pena integrare nel mio bagaglio culturale e trasmettere alle nuove generazioni? Insomma: cosa cambia nella migrazione? Come integrare modi educativi validi nel loro contesto ma non totalmente attuabili in quello veneto o italiano? Possono comunque essere utili, almeno in parte, alla persona migrante e magari anche alla nuova comunità di appartenenza?

C'è inoltre il problema di negoziare le "norme nello spazio"; forse non si è lavorato abbastanza sulla consapevolezza dei movimenti tra casa, scuola e territorio e non sempre è chiaro chi proibisce e per quale ragione e soprattutto se la regola si può negoziare. Certamente se restiamo barricati nelle proibizioni (da tutte le parti) diventa difficile generare la cultura di un nuovo modo di muoversi nella città. Colpevolizzarsi l'un l'altro però non serve a molto: è di un nuovo dialogo che abbiamo bisogno.

Queste riflessioni dovrebbero diventare parte integrante degli interventi di prevenzione e di cura rivolti alle famiglie e alle nuove generazioni. E' più che mai necessario, attraverso campagne di mobilitazione e sensibilizzazione, intercettare i cittadini italiani e stranieri, all'interno dei contesti territoriali, in percorsi aperti e preposti alla conoscenza e allo scambio reciproco sul tema della salute e degli stili di vita sani e sull'importanza della mobilità negli spazi del territorio.

Il lavoro comune (vedi box) è stato assai ricco e fruttifero anche se non esente da aspetti problematici, compresa la difficoltà da parte dei migranti di capire la complessità delle politiche socio-sanitarie (anche, ma non solo, per la difficoltà di esprimersi in italiano). Inoltre si è trattato fino ad ora di un percorso circoscritto in un tempo e in uno spazio limitato, che ha consentito di abbozzare appena alcuni aspetti assai complessi che meriterebbero un ulteriore approfondimento. Nuovi strumenti andranno identificati nel prossimo futuro, per portare avanti in modo sempre più proficuo il dialogo tra dirigenti e insegnanti della scuola, operatori della salute, mediatori culturali e famiglie; pensiamo ad esempio ad un tavolo regionale e/o tavoli locali, che consentano di formulare un progetto condiviso sul "vado a scuola da solo".

In ogni caso, lavorare con il dispositivo della mediazione culturale e approfondire con l'aiuto della narrazione la condizione dell'essere straniero ha comportato la possibilità di evidenziare gli spazi di interpretazione del linguaggio/del significato e delle accezioni di certi concetti e di lavorare sulla consapevolezza di eventuali posizioni veicolate (anche inconsapevolmente) dal linguaggio.

Ci ripetiamo: **per promuovere adeguatamente la salute bisogna capire che non esiste un "noi" e un "loro" ma piuttosto un nuovo "noi", una comunità in cui gli stranieri sono parte integrante dello spazio di cittadinanza e di salute.**

## Promuovere la salute in un contesto multiculturale: L'esperienza di MuoverSi

Il lavoro brevemente delineato nel presente capitolo ha coinvolto mediatori dell'associazione "Terra dei Popoli" originari di numerosi paesi: Senegal, Ghana, Nigeria, Guinea, Costa d'Avorio, Romania, Sri Lanka, Marocco, India. E' stato costituito un gruppo di lavoro composto da operatori socio-sanitari e della mediazione linguistico-culturale e da animatori delle comunità di migranti del territorio. L'approccio transculturale si è basato sull'incontro (anche mediante focus group) con le famiglie e le comunità di migranti affrontando tematiche diverse, quali ad esempio:

- le diverse culture in rapporto con il benessere e il movimento
- l'attività motoria, ludica e sportiva
- i valori rilevanti sul piano socio-culturale e il loro impatto sulla produzione di benessere e salute
- la dimensione culturale del concetto di attività fisica per la prevenzione
- il linguaggio corporeo e gestuale negli spazi
- i corpi individuali nei contesti interculturali in rapporto con il benessere del bambino
- la percezione del significato di accompagnare il bambino a scuola piuttosto che lasciarlo andare da solo
- gli elementi che possono agevolare od ostacolare lo sviluppo di stili di vita attivi
- i giochi tradizionali dei paesi di provenienza

Il gruppo di lavoro ha analizzato insieme alle famiglie migranti questi temi e il loro rapporto con la comprensione e la percezione della loro importanza per la salute. E' stato creato un luogo e un tempo per costruire narrazioni personali e di gruppo sulla salute e gli stili di vita dei bambini, costruendo opportunità di socializzazione all'interno dei gruppi di lavoro ma anche dell'intero gruppo nelle comunità. Infine si è giunti a ragionare sulla realizzazione di modalità e strumenti di valutazione adeguati a questo tipo di interventi, sia sul piano linguistico che dei contenuti e del contesto culturale di riferimento.

## I materiali per la didattica interculturale prodotti da MuoverSi

### Muovimondo

"Muovimondo" è un manuale per la didattica interculturale del movimento e degli stili di vita sani nelle scuole. Il volume è stato realizzato da insegnanti della scuola primaria e secondaria di primo grado (in collaborazione con lo staff del programma muoversi) ed è rivolto ai loro colleghi. Numerose unità didattiche riguardano la mobilità attiva, il Pedibus e gli spostamenti in bicicletta.

Il manuale è suddiviso in quattro parti:

- un'introduzione teorica
- un set di unità didattiche di apprendimento con esercitazioni e laboratori sul tema del movimento e della sana alimentazione, trattati a livello interculturale e multidisciplinare
- la raccolta "Giochi dal mondo": 24 giochi tradizionali di altre culture, che vanno a completare la raccolta di giochi italiani "Patapunfete", pubblicata qualche anno fa
- 12 giochi didattici di movimento per facilitare l'apprendimento della lingua italiana da parte di alunni non italofoni

Presentazione, testo scaricabile in pdf e testo consultabile a video sono reperibili al link:

<http://www.muoversidipiu.it/index.php>

### GIOCO DELL'OCA "UNA GIORNATA TUTTA IN SALUTE"

Il gioco dell'oca sugli stili di vita sani "Una giornata tutta in salute" è stato pensato per i ragazzi delle primarie e delle secondarie di primo grado, in italiano, inglese e francese. E' prevista la traduzione anche in altre lingue.

Il gioco è scaricabile dal link:

<http://www.muoversidipiu.it/index.php?module=clip&type=user&func=display&tid=6&pid=176&urtitle=approvgh>

## Note e riferimenti bibliografici

1. Marmot M., *Healthy Lives: A Strategic Review of Health Inequalities in England*, Fair Society, 2010.
2. Documento scaricabile dal sito:  
<http://www.epicentro.iss.it/okkioallasalute/reportregionali2012/Veneto.pdf>
3. Sintesi XXIII rapporto immigrazione 2013/Caritas – *Migrantes. Tra crisi e diritti umani*. (pag. 46).
4. Rapporto nazionale 2011/12 del Miur e Fondazione Ismu.
5. Armezzani M. «Metodo clinico e intercultura» (pag. 108), in Mantovani G. (a cura di), *Intercultura e mediazione*, Roma, Carocci ed., 2008.
6. Per approfondimenti: Gozzoli C. - Regalia C., *Famiglie e migrazioni*, Il Mulino ed., Bologna, 2005.  
Moro M.-R., *I nostri bambini domani. Per una società multiculturale*, FrancoAngeli, Milano, 2011
7. “Peccato” come senso di colpa generato dal giudizio altrui, ma ancor più nel senso di “ambigua avventura”, ossia la percezione di aver perso nella migrazione più di quanto si è guadagnato. Vedi anche a questo proposito Cheikh Hamidou Kane, *L’ambigua avventura*. Traduzione dal francese di Cristina Brambilla. Edizioni E/O. Roma 2003.
8. Cfr. Ambrosini M., «Il futuro in mezzo a noi. Le seconde generazioni scaturite dall’immigrazione nella società italiana dei prossimi anni», in Ambrosini M. e Molina S. (a cura di), *Seconde generazioni. Un’introduzione al futuro dell’immigrazione in Italia*, Ed. della Fondazione Giovanni Agnelli, Torino, 2004.



## Non solo cammino o bicicletta L'importanza del gioco di movimento

Cinzia Maggi, Susanna Morgante, Diego Soave, Carlotta Chiari, Silvia Mantovani

*"Vuoi fare un gioco  
gioia ti porto  
vieni con me"*

canzone di **Sarah Brightman**

### INTRODUZIONE: PROMUOVERE IL MOVIMENTO E IL GIOCO NELLA VITA QUOTIDIANA

Uno dei grandi problemi di salute pubblica è rappresentato oggi dalla sedentarietà: ci muoviamo (quasi) tutti troppo poco. Nel bambino in particolare il movimento è importantissimo per la crescita e per la salute presente e futura. Un bambino attivo sarà quasi sicuramente un adulto attivo e sano mentre chi è sedentario e/o in sovrappeso è a rischio, crescendo, di sviluppare diabete, tumori e molte altre malattie croniche. Uno stile di vita sedentario comporta inoltre implicazioni negative sullo sviluppo cognitivo e psicosociale mentre il gioco di movimento è molto importante per lo sviluppo. I bambini che non sono capaci di esplorare lo spazio attraverso il corpo potrebbero in seguito trovare delle difficoltà nell'affrontare situazioni che richiedono capacità cognitive, esplorative e di scelta.

Il problema sedentarietà non può essere risolto semplicemente con lo sport ma riguarda fondamentalmente, nei ragazzi come negli adulti, la relazione tra le persone e il loro ambiente. Non si tratta solo di fare sport in palestra ascoltando l'iPod, ma di utilizzare il nostro corpo nella vita quotidiana per le funzioni per cui è fatto: camminare e muoversi in modo da esercitarlo regolarmente a scuola, a casa, al lavoro, nei trasporti e nel tempo libero.

Per quanto riguarda l'infanzia l'obiettivo diventa quindi fornire ai ragazzi soprattutto occasioni di movimento nella vita quotidiana, incoraggiandoli a giocare all'aperto, andare a scuola a piedi, usare la bicicletta. Iniziare troppo precocemente un'attività sportiva eccessivamente strutturata e competitiva risulta invece, negli anni dell'adolescenza, uno dei fattori connessi con l'abbandono dello stile di vita attivo. Inserire il movimento nelle abitudini di tutti i giorni dà inoltre la possibilità di praticarlo regolarmente anziché occasionalmente; non costa nulla o quasi nulla, quindi è uno strumento di promozione della salute a disposizione anche dei meno abbienti; poi consente ulteriori vantaggi in termini di riappropriazione degli spazi urbani e di rete sociale, cui accenneremo brevemente nei prossimi paragrafi. Nei bambini, ciò significa sostanzialmente favorire la mobilità attiva, per esempio sul percorso casa-scuola, ma anche lavorare per restituire loro quello che è stato patrimonio di tutte le generazioni passate (e che ormai si è perso o si sta perdendo): la possibilità di muoversi semplicemente giocando.

Ecco perché in un manuale sul Pedibus non potevano mancare alcune considerazioni sull'importanza dei giochi di movimento. E' un tema a cui MuoverSi, il programma regionale veneto di promozione dell'attività motoria, lavora da molto tempo, per cui nel presente capitolo, oltre ad alcune considerazioni teoriche, verranno riportate alcune esperienze che riteniamo possano essere considerate significative e utili da conoscere per chi ha un ruolo pedagogico, per motivi familiari o lavorativi.

### L'IMPORTANZA PEDAGOGICA DEL GIOCO

Da sempre nel nostro immaginario la parola "gioco" porta con sé sensazioni di gioia, di spensieratezza, di piacere, di relazioni positive. Tutti abbiamo amato giocare e ritagliarci dei tempi per poterlo fare: se ci pensiamo, la crescita di ciascuno è legata alla pratica del gioco. Infatti giocare è il modo di vivere del bambino, è un modo di svilupparsi che porta a crescere.

Il gioco è per sua natura formativo: attraverso di esso il bambino impara a conoscere il mondo, a speri-

mentare il valore delle regole, a stare con gli altri, a gestire le proprie emozioni, a scoprire nuovi percorsi di autonomia. Il bambino, attraverso il gioco, "entra nel mondo" che lo circonda, toccando, muovendo, prendendo, manipolando oggetti, giocattoli e tutto quanto gli sta attorno. Attraverso l'adattamento alle caratteristiche dell'ambiente e attraverso il movimento del proprio corpo nello spazio e nel tempo, il bambino acquisisce esperienze sociali e concrete che determinano progressivamente enormi progressi nel suo sviluppo.

Ma il gioco per il bambino è innanzitutto movimento; si basa in maniera decisiva sugli schemi motori appresi, partendo da abilità motorie semplici quali gattonare, rotolare, camminare, per arrivare a quelle più complesse come correre, lanciare, ricevere, afferrare, saltare, arrampicarsi, strisciare.

Il gioco ricerca e definisce uno spazio intermedio, un "luogo dove tutto può accadere", dove si confrontano lingue e linguaggi, si rappresentano viaggi e storie, si scambiano ruoli, si raccontano esperienze e diversi punti di vista; "fare finta" permette di provare, di fare esperienze nuove, vicine e lontane dalla realtà, sperimentare aspetti positivi, criticità, gioie, fallimenti, alleanze, amicizie.

Il gioco è per sua natura educativo, è *un canale che permette di mettersi in contatto con il mondo e riconoscerlo, di stare con gli altri, di gestire le proprie emozioni, di scoprire regole*. Con il gioco il bambino sperimenta nuovi percorsi di indipendenza, apprende per "prove ed errori", modifica le proprie opinioni sulle cose e sugli altri, aumentando le proprie competenze in campo affettivo, cognitivo e sociale e consolidando così la propria identità.

L'attività ludica è sicuramente la manifestazione privilegiata dal bambino, il mezzo con il quale si rapporta a se stesso, scopre e percorre il mondo circostante, coglie ed elabora le informazioni provenienti dai diversi ambienti, colorandole con la propria fantasia e creatività. Nel gioco infatti si permette a tutti i bambini di essere creativi, di avere delle idee, di sperimentarsi senza paura e di capire ciò che stanno facendo. Il gioco ha la peculiarità centrale di sollecitare la creatività, dunque di promuovere il cambiamento, di favorire diverse possibilità.

E' nel giocare che il bambino sperimenta con successo l'opportunità di relazionarsi ed intervenire attivamente sugli elementi della realtà. Questo processo diventa per il bambino un'attività appagante perchè tende a dare piacere e permette di sviluppare la conoscenza e la conferma del proprio «io». Il gioco aiuta ad acquisire consapevolezza di sé, a elaborare insomma un'identità sociale e personale.



Il bambino giocando (a casa, nelle strade, in piazza, nel parco, a scuola, in palestra, da solo o in compagnia, con attrezzature e giochi, con diversi oggetti costruiti) si dota di una formazione cognitiva, intellettuale, motoria ed emotiva; con le competenze acquisite potrà costruire e rinforzare le abilità motorie più complesse quali il gioco di squadra e lo sport. Il poeta tedesco Schiller spiegava il compito vitale del gioco, non solo per i bambini, ma anche per gli adulti: «L'uomo gioca solo quando è uomo nel significato più pieno del termine ed egli è interamente uomo solo quando gioca».

E' fondamentale che insegnanti, allenatori ed istruttori siano in grado di rendere il gioco centrale nei percorsi formativi dei bambini e dei ragazzi in modo da garantire un'infanzia ricca di sogni, di idee, di progetti, di rappresentazioni. Non dovremmo dimenticare che un bambino, per diventare sano e forte e soprattutto felice deve giocare, muoversi, correre, sperimentare, sporcarsi, in una parola «vivere». Nella Convenzione Internazionale sui Diritti dell'infanzia (art. 31), approvata dall'Assemblea delle Nazioni Unite il 20 novembre 1989, si riconosce ai bambini «il diritto al riposo e allo svago, a dedicarsi al gioco e alle attività ricreative proprie della loro età e a partecipare liberamente alla vita culturale ed artistica».

Le agenzie educative (famiglia, scuola, società sportive) hanno quindi il compito di avvicinare nel modo migliore e il più accattivante possibile i bambini, i ragazzi e gli adolescenti al movimento, al gioco, al gioco-sport. E progressivamente, se lo desiderano, allo sport competitivo/agonistico. Ma per garantire interesse e piacere verso il movimento e lo sport è però necessario che vi si avvicinino con i tempi e i modi propri della loro età.

A nostro parere, inizialmente i bambini dovrebbero essere coinvolti soprattutto dai genitori, con proposte di gioco che li incentivino a conoscere e conoscersi; successivamente si sperimenteranno a scuola giocando, muovendosi liberamente e in allegria e poi, gradualmente, si avvicineranno alle regole, all'impegno fisico e psicologico che può comportare uno sport.

## IL GIOCO LIBERO E GLI SPAZI URBANI

La scelta di stili di vita sani non dev'essere intesa come una responsabilità esclusivamente individuale, ma deve vedere coinvolta l'intera collettività; inoltre solo una adeguata strutturazione del territorio e del tessuto sociale consente di aumentare efficacemente i livelli di attività fisica. Le condizioni ambientali dovrebbero quindi essere modificate in modo tale da facilitare l'integrazione del movimento nella vita di tutti i giorni, anche nel contesto urbanistico. Una delle cause principali della sedentarietà è infatti la ridotta possibilità di muoversi in modo sicuro e indipendente nel proprio ambiente di vita.

Nelle città la gestione e l'organizzazione degli spazi rendono sempre più difficile praticare anche attività semplici e non strutturate: giocare liberamente, correre, camminare. Perché i bambini, così come tutti gli altri, abbiano questa opportunità, è necessario ovviamente che vi sia una comunità attiva che supporta e promuove il movimento. E viceversa, più le strade si riempiono di bambini che giocano o che corrono, di gente che cammina o va in bicicletta, più lo spazio viene sottratto alle auto e aumenta la loro vivibilità. In questo senso, promuovere il gioco in strada comporta conseguenze sul tessuto urbano molto simili a quelle ottenute favorendo la mobilità sostenibile.

Queste considerazioni non valgono solo per i grandi agglomerati. Il territorio veneto è caratterizzato urbanisticamente dalla struttura di una "città diffusa": la crescente urbanizzazione e l'espansione delle aree costruite ha fatto perdere progressivamente la distinzione netta che un tempo caratterizzava la città in contrapposizione alle aree rurali. Oggi l'edificato, le strade e le auto si insinuano dappertutto e per i bambini che giocano c'è sempre meno spazio. Diventa quindi sempre più urgente fare almeno in parte "marcia indietro", con un preciso e sistematico progetto urbanistico: aumentare le zone pedonali, estendere quelle a velocità limitata, potenziare il verde...

Il verde urbano, in particolare, è molto importante per la salute: mitiga l'inquinamento, fornisce spazi adeguati al movimento, è un punto di incontro tra le persone. Quando piccoli appezzamenti vengono adibiti ad orti individuali o collettivi, questo facilita anche l'aggregazione e il consumo di frutta e verdura a basso costo. Inoltre va sottolineata la valenza pedagogica che ha per il bambino, specie se piccolo, poter entrare in contatto con la terra, "sporcarsi", manipolare, ma anche riconoscere la ciclicità dei cicli stagionali e assaporare precocemente le gioie del contatto con la natura, recuperando un rapporto primigenio che spesso si perde vivendo in città.

Si tratta insomma di restituire spazi, anche di gioco, ai bambini e a tutti gli altri cittadini di ogni età. Questo consentirebbe tra l'altro di migliorare la qualità dell'aria e ancor più di ricostruire una rete sociale che si va sfaldando sempre più. Non a caso le agenzie di medicina preventiva riconoscono come particolarmente efficaci, per ridurre i livelli di sedentarietà della popolazione, proprio gli interventi che mirano ad incrementare la rete e il capitale sociale e quelli basati sulla pianificazione degli spazi urbani e sulla riduzione delle barriere all'accesso ai luoghi dove è possibile praticare l'attività fisica - centri sportivi ma anche e soprattutto vie, piazze e aree verdi, che per definizione ai cittadini non costano nulla.

Questo tipo di interventi rispondono anche alle caratteristiche che l'Organizzazione Mondiale della Sanità indica come fondamentali nelle iniziative volte a ridurre la sedentarietà: agire a livello di popolazione, intendere il termine "attività fisica" in senso ampio, coinvolgere altri settori oltre a quello sanitario, migliorare e attrezzare il territorio, intervenire contemporaneamente sui diversi aspetti del problema, realizzare iniziative che rispondano alle reali esigenze dei cittadini, ridurre le disuguaglianze, essere sostenibili e intersettoriali.

Infine, un discorso a parte merita l'importanza del gioco in ambiente urbano anche per gli adolescenti. Essi sono forse, fra tutti, quelli che più hanno bisogno di riappropriarsi delle strade cittadine. Strade quindi come luogo di incontro tra pari, come territorio di conquista, come spazio per sperimentarsi in autonomia, come luogo dove praticare in gruppo attività di movimento che consentano una sorta di "ribellione controllata" ma a basso rischio. Pensiamo in particolare ad attività da loro percepite come sufficientemente "trasgressive", pur in assenza di rischi concreti significativi, come lo skateboard, il parkour, la breakdance: tre esempi di tipiche attività urbane per adolescenti che possono conciliare la voglia di ribellione con le necessità (magari inconsapevoli) di salute.

## **QUALCHE CENNO SUL GIOCO IN CONTESTI STRUTTURATI: A SCUOLA, NEGLI SPAZI URBANI ATTREZZATI**

Nella scuola primaria, a differenza di quanto accade in altri paesi Europei, l'educazione al movimento impegna un numero limitato di ore ed è gestita generalmente da insegnanti privi di qualifiche specifiche, anche se progetti specifici come "Piusport@scuola" ed anche recenti proposte di legge hanno cercato di introdurre nel contesto scolastico, in modo sistematico e anche nella scuola primaria, la figura del laureato in scienze motorie. Erano state fissate delle soglie minime per il carico orario che prevedevano, per l'educazione motoria, 2 ore alla settimana di attività fisica curricolare; attualmente, con l'autonomia della scuola, talvolta questa disciplina viene sacrificata scendendo a 1 ora o meno e in alcuni casi si utilizza addirittura come punizione la sostituzione dell'ora di ginnastica con materie teoriche.

Nella scuola secondaria vengono invece destinate all'educazione fisica 2 ore alla settimana, ma parte di esse sono utilizzate per la formazione teorica. Sempre troppo poco, considerando anche che le linee guida internazionali consigliano almeno un'ora di movimento al giorno per tutti i bambini e i ragazzi e che le scuole spesso presentano carenze strutturali (talvolta manca la palestra o gli spazi esterni vengono trasformati in parcheggi).

Nel contesto scolastico il gioco libero in orario extra curricolare, nella ricreazione e/o nelle ore pomeridiane, potrebbe in parte supplire a questa carenza di ore dedicate all'educazione fisica - preferibilmente, quando le condizioni meteorologiche lo consentono (cioè quasi sempre, anche per i più piccoli, diversamente da quanto i genitori più apprensivi a volte ritengono), all'aperto. Cosa però non sempre praticabile, poiché non tutte le scuole dispongono di aree verdi e sempre più spesso gli spazi esterni esistenti vengono adibiti a parcheggi.

Anche gli spazi interni della scuola, comunque, consentono ai bambini di giocare. Pensiamo al gioco libero ma anche ad esperienze pionieristiche come quelle del progetto "Moving School", che si è sviluppato tra Treviso e Berlino con iniziative di movimento molto innovative, in orario curricolare e non, ad es. l'installazione nelle aree comuni della scuola di piccoli spazi per arrampicata (dimensionati in modo da essere alla portata anche dei bambini delle primarie), di veri e propri mini-cantieri progettati per sviluppare le competenze motorie e la creatività dei bambini e molto altro.

Nelle città molto spesso i bambini, non potendo giocare liberamente nelle strade e nelle piazze, sono accompagnati dai genitori nei cosiddetti "campi gioco", spazi attrezzati che consentono di evitare le compli-



cazioni e i costi delle iscrizioni alle società sportive. Alle volte bastano una o più piastre polivalenti (una rete, qualche canestro) ben armonizzate nell'ambiente per sviluppare un gioco organizzato ma spontaneo ed autogestito da ragazzi ed adolescenti.

Anche in questo ambito non mancano le criticità. Spesso nelle nostre realtà gli spazi attrezzati sono confinati in aree troppo urbanizzate e sono gestiti solo da società sportive che non ne agevolano l'utilizzo spontaneo. Viceversa la gestione degli spazi verdi da parte di gruppi o associazioni offre molte possibilità di aumentare il capitale sociale di una comunità: alcuni esempi sono gli orti urbani, le adozioni da parte della comunità locale di parti di parchi o giardini, i regolamenti aperti e flessibili, il coinvolgimento delle scuole, ecc. Oltre alla gestione attiva di un'area parco è importante anche un maggior coinvolgimento della popolazione sia nella progettazione che nella fondamentale e costante opera di manutenzione (che non sempre l'istituzione pubblica riesce a sostenere), coinvolgendo gruppi di interesse come comitati o associazioni locali.

### L'esperienza di MuoverSì

Sul tema del rapporto tra urbanistica e salute il Veneto ha rivolto con il programma MuoverSì (che fa capo al Settore Promozione e Sviluppo Igiene e Sanità Pubblica della Regione - capofila del progetto l'ULSS 20, Servizio Progetti e Promozione Salute) una particolare attenzione ai determinanti ambientali (urbanistici e sociali) della sedentarietà, producendo:

- una ricerca, *"Spazi per camminare. Camminare fa bene alla salute"*, sulle buone pratiche urbanistiche che favoriscono la mobilità attiva; lo studio analizza anche la struttura urbanistica della "città diffusa" veneta;
- una seconda ricerca, *"Spazi verdi da vivere. Una risorsa per la salute urbana"*, in cui vengono fornite ai tecnici indicazioni dettagliate su come progettare il verde e si illustrano le evidenze scientifiche sulla relazione tra aree verdi urbane e salute, la normativa sul verde e i nuovi atteggiamenti attualmente emergenti: il verde come rete, l'utilizzo degli spazi urbani abbandonati, la progettazione dal basso;
- *Muovimondo*, un manuale per la didattica interculturale degli stili di vita sani nelle scuole, realizzato dagli insegnanti in collaborazione con lo staff del Programma MuoverSì e rivolto agli insegnanti delle scuole primarie e secondarie di primo grado. Numerose attività didattiche riguardano il gioco e in appendice sono riportati la raccolta «Giochi dal mondo» (24 giochi tradizionali di altre culture) e 12 giochi didattici di movimento per l'apprendimento della lingua italiana da parte di alunni non italofofoni;
- *Patapunfete*, una raccolta di giochi italiani tradizionali;
- *Movimentiamoci*, un blog sui giochi di strada e gli sport per adolescenti, come skate, parkour, breakdance.

Tutti i materiali sono scaricabili dal sito [www.muoversidipiu.it](http://www.muoversidipiu.it)

#### **MuoverSì' sta inoltre collaborando sul tema del gioco con stakeholder quali:**

- Rete Tante Tinte dell'Ufficio Scolastico Territoriale di Verona, che si occupa di inclusione a scuola
- Terre dei popoli, Associazione Mediatori e Mediatri Culturali, con cui è in atto un confronto su gioco e abitudine al movimento nelle diverse culture (v. anche nel presente volume il capitolo *Famiglie straniere, culture e generazioni in movimento: quali messaggi per le famiglie straniere per promuovere il "Vado a scuola da solo"?*)
- Tocatì, Festival internazionale dei giochi in strada, e Associazione Giochi Antichi, che promuovono la valorizzazione e la salvaguardia delle comunità di gioco tradizionale

## CONCLUSIONI

Digitando la parola “gioco” su un motore di ricerca come Google pochissime delle immagini che compaiono ritraggono bambini in una strada o una piazza cittadine. Quelle poche sono generalmente in bianco e nero e si riferiscono ad epoche passate, oppure sono visibilmente ambientate in altri contesti meno industrializzati dove il gioco in strada è ancora un’abitudine quotidiana.

I nostri bambini invece non scendono più nelle piazze a giocare ed aumenta il tempo dedicato ad abitudini sedentarie. Il sistema di sorveglianza “Okkio alla Salute”, che fotografa le abitudini dei bambini delle primarie, ha evidenziato che nel 2014, il giorno precedente all’indagine il 25% aveva passato 3-4 ore davanti alla TV o ai videogiochi e il 4% addirittura 5 ore o più – mentre il limite raccomandato è di non superare le 2 ore al giorno. Questi dati sono addirittura sottostimati data la discontinua presenza dei genitori.

E’ assolutamente necessaria un’inversione di rotta, per tutti i vari motivi connessi con la salute fisica cui abbiamo accennato all’inizio del presente articolo. Il movimento favorisce l’agilità e la coordinazione ed aumenta il controllo emotivo, le capacità di socializzazione e l’autonomia, mentre molti ragazzi con problemi di sovrappeso e obesità risultano afflitti da scarsa autostima, talvolta addirittura scadente qualità di vita: è stato segnalato che tale disagio può addirittura facilitare l’uso di sostanze o la comparsa di episodi di bullismo. Il movimento regolare concede invece innumerevoli benefici al corpo e alla mente dei più piccoli: irrobustisce il fisico, previene le malattie, aiuta a controllare il peso, prepara i bambini all’apprendimento, migliora il rendimento scolastico. Inoltre educa ai più importanti valori della vita quali amicizia, solidarietà, lealtà, capacità di affrontare le difficoltà. Il movimento con il gioco è insomma un potente strumento di crescita individuale e collettiva.

Dalla conferenza di Ottawa in poi sappiamo che promuovere la salute significa attivare un processo che consente alle persone di esercitare un maggior controllo sulla propria vita e di migliorarla. Perché ciò avvenga, è indispensabile creare ambienti di vita che favoriscano la salute e rafforzare l’azione delle comunità. Questo riguarda in primo luogo la scuola ma anche (e spesso ce lo dimentichiamo) l’assetto urbanistico dei luoghi in cui viviamo. Una città con più bambini che giocano in strada e meno auto è più vivibile per tutti.

### Alcuni spunti bibliografici

AAVV. “Spazi per camminare. Camminare fa bene alla salute”. Marsilio 2010

AAVV. Spazi verdi da vivere. Una risorsa per la salute urbana. Regione Veneto, 2015

Assemblea delle Nazioni Unite . Convenzione Internazionale sui Diritti dell’infanzia. 1989

Das P. et al. Rethinking our approach to physical activity. Lancet, Volume 380, Issue 9838, Pages 189 - 190, 21 July 2012

Betheleim B., Gioco e educazione, in A Bondioli, Il buffone e il re, Scandicci, La Nuova Italia, 1989

Bateson G., “Una teoria del gioco e della fantasia”, in “Verso un’ecologia della mente” , Adelphi, 1986

Mulato R. e Riegger S., “Maestra facciamo una pausa? Migliorare il clima in classe e favorire l’apprendimento dei bambini”, La Meridiana 2014

Mulato R. e Riegger S., “ Scarpe blu. Come educare i bambini a muoversi in città in sicurezza e autonomia”, La Meridiana 2013

Task Force on Community Preventive Services. Recommendations to increase physical activity in communities. Am J Prev Med 2002;22(4S)

WHO Europe. Vienna declaration on nutrition and noncommunicable diseases in the context of Health 2020”, 2013

WHO Europe, “Physical Activity and Health in Europe”, 2006

### Link utili:

<http://www.euro.who.int>

[www.retetantetinte.it](http://www.retetantetinte.it)

<http://www.associazionegiochiantichi.it/>

<http://www.tocati.it/>

<http://www.movingschool21.it/>

<http://movimentiamoci.blog.kataweb.it/>

Laboratorio 0246: <http://www.0246.it/>

## Oltre il pedibus con Moving School 21

### Scarpe Blu: per una didattica della mobilità urbana a misura di bambino

Raffaella Mulato, Stephan Riegger

#### PREMESSA

Uno degli indicatori principali della qualità di vita in una città è una presenza significativa di bambini negli spazi pubblici: le strade, le piazze, i parchi. È importante quindi un piano complessivo per promuovere modifiche urbanistiche adeguate, un cambio nella cultura, una modificazione significativa dell'assetto sociale. Da questo punto di vista, "facilitare le scelte salutari" significa fare in modo di aumentare il numero di bambini e ragazzi che si spostano e giocano liberamente abitando gli spazi pubblici della città.

Per quanto riguarda la mobilità attiva, il Pedibus non è che uno degli approcci possibili a questo scopo. Per questo nelle presenti indicazioni regionali è introdotta una riflessione più ampia e approfondita sulla mobilità dei bambini e ragazzi, che includa anche la possibilità di andare a scuola da soli, a piedi o in bicicletta, e fornisca strumenti didattici di ampio respiro. A questo proposito, l'esperienza di "Scarpe Blu" nell'ambito di "Moving School 21" è particolarmente significativa.

#### OLTRE IL PEDIBUS: CARATTERISTICHE DEL MODELLO SCARPE BLU

**Scarpe Blu** è un modello di intervento per educare e permettere ai bambini di muoversi in città, in sicurezza ed autonomia, sperimentato in più contesti, italiani ed europei, nell'ambito del programma Moving school 21. Si fonda sull'idea che l'ambiente educativo non si possa ridurre all'aula e all'uso periodico di altri spazi della scuola: vanno varcati i confini, per abbracciare l'intera città, come luogo di apprendimento e di esercizio di cittadinanza attiva, capace di offrire stimoli ed esperienze efficaci per lo sviluppo di *life skills*, quelle competenze trasversali utili per tutta la vita, in primis lo sviluppo dell'autonomia dei bambini.

Dobbiamo restituire ai bambini diritti che vengono loro negati, anche in modo paradossale, come nel caso di norme "iperprotettive" che di fatto rendono difficoltoso se non impossibile il muoversi in autonomia e sicurezza nello spazio urbano. Norme che si accompagnano ad un'idea di città fatta per il lavoro e per l'attraversamento motorizzato più che per la vita delle persone.

Il modello **Scarpe Blu** vuole essere un contributo di liberazione e di restituzione ai bambini di qualcosa che noi avevamo e loro no. Perché i bambini sono sempre più organizzati dai genitori e sempre meno liberi di muoversi e di scegliere come trascorrere il proprio tempo. I bambini devono essere liberi di muoversi in città, liberi di esplorare gli spazi e di attribuire loro significati in quanti agiti, vissuti.

Per farlo, occorre agire a più livelli: nella scuola, offrendo metodi e strumenti didattici e di gioco, per imparare a esplorare, conoscere e trasformare gli spazi; nelle amministrazioni locali, per rendere la città più accessibile e sicura per i bambini e quindi per tutti. La scuola può giocare un ruolo chiave se coglie l'occasione dei percorsi casa scuola per uscire dai confini dell'aula e considerare la città per quello che è: un potenziale e potente ambiente di apprendimento, come veniva segnalato, oltre vent'anni fa, nella Carta dei Valori delle Città Educative.

**Scarpe Blu** è il nome scelto dai bambini, una decina di anni fa, nel corso del Progetto europeo *Kids Create School*, realizzato in partenariato con scuole primarie di Berlino, Sacile, Mestre, Bath. Si tratta del primo campo di sperimentazione - coinvolgendo una serie di istituzioni universitarie europee e scuole primarie coordinate tra loro - del Modello Moving School 21 per promuovere la salute, il movimento e la partecipazione, migliorando la qualità della vita e degli spazi dentro e fuori la scuola.

Sono stati sperimentati interventi su tre livelli, tra loro legati e connessi all'edificio scolastico, utilizzando la metodologia della progettazione partecipata: lo spazio interno – in particolare l'aula e la sua gestione (INDOOR), i cortili (OUTDOOR) e gli spazi e percorsi urbani all'intorno – **Scarpe Blu** 200 Km a piedi all'anno (URBAN). I tre livelli si implementano tra loro: le attività di movimento proposte all'interno della scuola, oltre a favorire il benessere e a promuovere l'apprendimento attraverso il gioco, migliorano la percezione e la consapevolezza spaziale nei bambini e di conseguenza le loro competenze nella progettazione partecipata dei cortili e dei percorsi urbani.

Il modello **Scarpe Blu** nasce per andare oltre il Pedibus nella sua forma 'classica', riprendendo e rielaborando lo sfondo concettuale che aveva ispirato il progetto "A scuola ci andiamo da soli" dei primi anni 90. Non si tratta solo di andare a scuola a piedi accompagnati, come azione salutare per i bambini e per l'ambiente, ma di sviluppare le competenze necessarie per muoversi in autonomia. **Scarpe Blu** prevede la presenza dell'adulto, ma più "leggera" e meno visibile rispetto ai Bus a piedi tradizionali. Nella tabella che segue, abbiamo riassunto i caratteri distintivi di **Scarpe Blu**.

## Percorsi casa scuola Scarpe Blu

### Obiettivo:

- Promuovere nei bambini movimento in autonomia, sicurezza, cittadinanza attiva, sviluppare competenze sociali, motorie e cognitive, auto-protezione, salute

### Protagonisti:

- Insegnanti, genitori, bambini, ULSS, Enti locali, Province, associazioni locali

### Destinatari:

- Bambini, insegnanti, genitori, responsabili comunali, ...

### Ruoli:

- Bambini (bambini esperti "guidano" i piccoli), genitori (accompagnatori "in seconda linea"), insegnanti (educazione, didattica), Comune (ascolto, interazione, sicurezza percorsi), ULSS (sensibilizzazione, monitoraggio)

### Azioni:

#### • Fase di preparazione:

- Partecipazione di tutti i protagonisti/destinatari: monitor provenienze, tipo di trasporto, percezione del rischio e autonomia; esplorazione urbana, analisi, rappresentazione, critica, simulazioni (con i bambini), accordi, progetto, realizzazione

#### • Fase di attuazione:

- Accompagnare, giocare, osservare, orientarsi, imparare facendo; insegnare, allargare il raggio degli spazi accessibili

### Interventi:

- Sicurezza stradale, marciapiedi, piste ciclabili, zone 30, segnaletica orizzontale e verticale, semafori, visibilità del percorso, percorsi/città giocabili, accessibilità spazi pubblici

### Risultati attesi:

- Modifica dei comportamenti
- Riduzione del traffico (auto); Sicurezza percorsi
- Cultura del gioco e cittadinanza attiva
- Apprendimento e rendimento scolastico
- Cooperazione ente locale
- Scuola-contesto: miglioramento accessi, trasformazione degli spazi pubblici

Gioco, movimento, esplorazione, osservazione, partecipazione, apprendimento, salute, sicurezza, sono le parole chiave del nostro programma, che prevede una mobilità autonoma e sicura dei bambini in un raggio di almeno 500 metri attorno ad ogni scuola. Il programma si fonda su una stretta connessione tra l'andare a scuola in autonomia e in sicurezza a piedi (o in bicicletta) e l'attività didattica curricolare. Prevede il coinvolgimento diretto dei bambini nell'esplorazione urbana, nell'individuazione e nella realizzazione dei percorsi. L'educazione e la pratica della mobilità scolastica a piedi o in bici contribuisce alla creazione di profilo sostenibile della scuola, può diventare un punto forte della sua "carta d'identità".

Per essere realizzato, ha bisogno di un lavoro cooperativo della scuola con l'ente locale (assessorato ai lavori pubblici, *mobility manager*, assessorato all'istruzione), i genitori, le ASL, altre istituzioni presenti nel territorio.

**Scarpe Blu** rende visibile nella città, con un curriculum silenzioso, la presenza di bambini (e non solo) che riprendono a camminare, e si riprendono lo spazio della strada.

Le impronte e i disegni a terra fanno capire che "*di là passa qualcuno*", nella fattispecie dei bambini. Noi proponiamo di arricchire i percorsi con altri segni, per comunicare che "*là accade qualche cosa*". Per questo **Scarpe Blu** viene associato a percorsi urbani giocabili. Giochi inventati dai bambini che offrono opportunità di movimento, salti, piccole corse, interazione sociale. **Scarpe Blu** si occupa di individuare con i bambini spazi anche interstiziali come spiazzi e piccole aree verdi lungo la strada.

Sottolineiamo l'importanza del *coinvolgimento dei bambini in tutte le fasi del progetto*: dalla mappatura dei luoghi di provenienza all'esplorazione urbana, dall'individuazione dei percorsi alla loro realizzazione, integrati con la pratica didattica di ogni giorno.

Un elemento peculiare consiste nella cooperazione tra istituzioni e nell'integrazione tra competenze che concorrono a "fare la scuola": i processi di decisione e di progettazione debbono coinvolgere più attori, dalle autorità locali agli architetti, dagli insegnanti agli allievi, dai pediatri ai genitori. Fare della scuola e della città ambienti educativi capaci di sviluppare competenze sociali e cittadinanza attiva è possibile.

## RAPPORTO TRA SPAZIO, SALUTE, MOVIMENTO E APPRENDIMENTO.

L'apprendimento avviene attraverso il corpo con tutti i suoi sensi - un'evidenza che non sempre è al centro dell'azione educativa. Quando parliamo di sensi, non intendiamo soltanto i 5 noti a tutti, ma anche ai sensi dell'equilibrio e cinestetico, fondamentali per percepire e controllare il nostro corpo nello spazio e in relazione agli altri <sup>1</sup> I bambini vanno a scuola con tutto il corpo, ma nella pratica didattica quotidiana ci rivolge principalmente alla testa; la dimensione dell'insegnamento si esplica per lo più in ambienti organizzati in modo rigido e statico.

Esiste un rapporto molto stretto tra spazio, salute, movimento e apprendimento. L'approccio settoriale ai problemi ci ha fatto perdere per strada un'evidenza che appariva già chiara in passato, ma che abbiamo dimenticato.

Esperienze di laboratori con i cinque sensi dimostrano quanto gli orizzonti sensoriali dei bambini si siano drasticamente ridotti. Se i bambini stanno perdendo i sensi come possono scoprire il proprio corpo? Se non sanno dare un nome alle sensazioni che provano, come possono conoscere e dare un nome al "corpo del mondo"?

La mancanza di esperienze attive nello spazio aperto comporta effetti negativi sulla salute e sulla sicurezza dei bambini: disturbi nello sviluppo psicofisico; diminuzione delle esperienze sociali e sensoriali; sovrappeso/obesità in aumento (38% dei bambini italiani) e patologie correlate; mancanza di coordinazione; mancanza di concentrazione; iperattività motoria. Sono in aumento gli infortuni a scuola nella fascia infantile: 1 su 2 accade al Nord secondo dati statistici INAIL riferiti all'anno scolastico 2007-08. Nel 2010 gli infortuni a scuola hanno coinvolto 98.429 studenti (nel 2009 erano 92.060). Cadute, urto di ostacoli, colpiti da altri bambini, sono, secondo i dati INAIL, le cause più ricorrenti degli infortuni, facilmente correlabili al mancato sviluppo di competenze motorie e di percezione di pericoli e relativi rischi. Test motori rivolti ai bambini denunciano la riduzione sensibile delle capacità di saltare, di stare in equilibrio, di correre. I disturbi riguardanti gli organi di

<sup>1</sup> cfr. Ken Robinson, *The element*, Mondadori, 2012.

senso (occhio, orecchio, equilibrio) possono avere una forte influenza sui processi di apprendimento. L'apprendimento e il rendimento scolastico sono strettamente correlati con il senso di equilibrio: "Dimmi quanto tempo puoi stare su una gamba sola e ti dirò qual è il tuo voto in matematica"!

Uno studio recente che ha coinvolto quasi 2000 bambini di scuole primarie dell'Assia (Germania) <sup>2</sup> per due anni (classi 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup>), ha evidenziato che i disturbi sensoriali degli studenti influenzano le loro performance scolastiche. Viene dimostrato che i bambini con un senso di equilibrio disturbato nelle materie di lingua, matematica ed educazione motoria hanno una media dei voti inferiori rispetto agli altri. Inoltre, chi presenta disturbi sensoriali, soffre anche di problemi che sembrano correlati: scarsa concentrazione, stanchezza e scarsa coordinazione motoria.

L'equilibrio si può esercitare e sviluppare attraverso attività ludiche efficaci. L'insegnamento in movimento è fattibile e i bambini imparano meglio, sono più motivati.

Nello studio citato, il monitoraggio rivolto agli insegnanti a conclusione del programma di ricerca che ha introdotto attività motorie quotidiane a scuola (confrontato con gruppi di controllo) ha messo in evidenza i seguenti risultati: miglioramento dell'atmosfera in classe e della capacità di concentrarsi; miglioramento del rendimento scolastico; miglioramento dell'equilibrio negli allievi.

La conferenza mondiale di Ottawa del 1986 promossa dall'OMS ha finalmente riconosciuto la salute come sistema dinamico, che può essere influenzato da componenti interne alla persona e da fattori esterni, quali l'ambiente di vita, il contesto sociale ed economico, gli stili di vita. In particolare il modello della *Salutogenesi* di Aaron Antonovsky<sup>3</sup> ha cambiato la nostra idea di salute: ciascuno di noi può contribuire a incrementare o diminuire il proprio stato di benessere. Dipende dall'informazione, dallo stile di vita, dalla possibilità di partecipare alla vita sociale, dalla fiducia nelle proprie forze, dall'ottimismo e, ultimo ma non ultimo, dal buon senso umano. Non solo: la salute ha bisogno di strumenti nuovi, di strategie alternative e chiede il collegamento tra persone, enti locali, istituzioni che finora non hanno pensato alla funzione chiave che hanno giocato e possono giocare per il male o il bene della salute di tutti. L'evoluzione del concetto di salute ha rovesciato la prospettiva nella definizione dei problemi e della loro soluzione. La domanda chiave è: "come fanno le persone a mantenersi in salute"? Lo stato di salute può migliorare o peggiorare a seconda che vengano sviluppati o meno i fattori "favorevoli", piuttosto che i detrattori, secondo i principi della salutogenesi.

La scuola può, e deve, organizzarsi e sviluppare la propria azione educativa e didattica a partire da questo dato. Introdurre il movimento quotidiano è una priorità per tutti, in particolare nei nidi e nelle scuole da 1 a 10 anni.

L'OMS ha identificato un nucleo fondamentale di *Life Skills*, riferito all'insieme di abilità sociali e relazionali che permettono ai bambini di affrontare in modo efficace le esigenze e i problemi della vita quotidiana, rapportandosi con fiducia a se stessi, agli altri e alla comunità (competenze emotive: consapevolezza di sé, gestione delle emozioni, gestione dello stress; competenze cognitive: risolvere i problemi, capacità di prendere decisioni, senso critico, creatività; competenze sociali: empatia, comunicazione efficace, relazioni efficaci).

È ormai consolidata l'idea che la costruzione di un ambiente di apprendimento equilibrato, capace di stimolare e sollecitare quotidianamente la mente dei bambini, costituisca un pre-requisito per il loro sviluppo e la loro crescita. Un'idea confermata sia dalle neuroscienze sia dai modelli di didattica socio-costruttivista, che vede nell'interazione sociale e nella costruzione attiva dei significati da parte dei bambini il fulcro principale. Nella pratica didattica diventa dunque fondamentale prestare attenzione ai modi di organizzare e dare forma all'ambiente di apprendimento - inteso come spazio e come contesto di stimoli per l'interazione-, che dovrebbe offrire ai bambini opportunità per indagare, pensare, essere creativi<sup>4</sup> ed esprimere le proprie idee attraverso una varietà di codici diversi, i "cento linguaggi", come vengono definiti dalla *Reggio Children*, ente di formazione della Regione Emilia-Romagna per la formazione superiore permanente.

---

2 Hessisches Kultusministerium – Referat I.2, *Schulsport, Schule & Gesundheit*, Wiesbaden; consultabile all'indirizzo: [www.kultusministerium.hessen.de](http://www.kultusministerium.hessen.de), 2011.

3 Antonovsky, 1997; Schüffel, Brucks *et al.*, 1998.

4 La creatività è intesa come "immaginazione applicata" ad un contesto reale in funzione di un cambiamento.

Il curriculum implicito è importante tanto quello esplicito: questo si esplica prima di tutto nell'organizzazione degli spazi e dei tempi<sup>5</sup> e nelle occasioni di esperienze sensoriali, emotive, cognitive che essi possono offrire, che richiedono un'attenta regia educativa, capace di coniugare forme di apprendimento formale e informale, gioco e didattica. Si tratta di concepire in modo diverso l'azione educativa e di uscire, come abbiamo già detto, dallo 'spazio aula', ampliando i confini dell'ambiente educativo al cortile scolastico, al quartiere, alla città, all'ambiente naturale.

Lo spazio da esplorare si amplia in relazione all'età, da 1 a 10 anni: dalla scuola alla città. È indubbio che le città sono divenute, per l'infanzia, terre incognite; vi è una costellazione di microcosmi noti, ma il tessuto connettivo rimane sconosciuto. La carenza di stimoli nell'ambiente vissuto dai bambini porta ad uno sviluppo limitato dei loro sensi. Di conseguenza vengono compromesse le capacità di elaborazione per interiorizzare e utilizzare gli stimoli offerti dall'ambiente. Viene impedita anche la comprensione dell'ambiente e di quanto in esso si manifesta. Il gioco influenza lo sviluppo del cervello: "Quello che si impara nei giochi sociali di movimento in età prescolare aiuta a rispondere alle esperienze e all'ambiente nelle età successive. Un bambino che gioca poco rischia di non sviluppare a pieno non solo le proprie potenzialità motorie, ma anche quelle cognitive."<sup>6</sup>

Facciamo qui un solo esempio concreto che riguarda la percezione dello spazio e le capacità di astrazione. Nella pratica didattica con **Scarpe Blu** inseriamo un percorso con le mappe cognitive. Invitiamo i bambini a disegnare una mappa mentale del percorso per venire a scuola: un potente strumento interpretativo sulla loro cognizione di spazio. I bambini che vengono accompagnati in auto disegnano mappe senza punti di riferimento, spoglie e con pochi elementi riconoscibili. I bambini che vanno a piedi rappresentano una realtà percepita molto più ricca. Riproponiamo l'esercizio a conclusione di un lavoro sul campo: il livello di percezione e rappresentazione dello spazio sono molto più sviluppati, accurati e ricchi. I bambini sono pronti a riconoscere le mappe del territorio, e di usarle per registrare informazioni e proposte. Apprendono il concetto di scala, di coordinate geografiche, codici simbolici di rappresentazione.

La prima parte del libro *Scarpe Blu. Come educare i bambini a muoversi in città in autonomia e sicurezza*<sup>7</sup>, racconta in breve alcune buone pratiche realizzate nel contesto europeo (progetto Comenius), tedesco e italiano, che mettono in evidenza il valore aggiunto per la salute e per l'apprendimento dei bambini, ma anche per l'organizzazione scolastica.

## REQUISITI DEGLI SPAZI SCOLASTICI E DEGLI SPAZI PUBBLICI URBANI

Ma quali sono i requisiti degli spazi scolastici e degli spazi pubblici urbani per favorire movimento, interazione, socialità, creatività in tutta la popolazione?

Partiamo dal presupposto che ogni spazio possa essere "messo in movimento". Uno spazio può essere inteso come flessibile, modificabile e polifunzionale, adattabile a varie attività.

Quando ci occupiamo di spazi pubblici destinati al gioco, al tempo libero, ma anche alla didattica, utilizziamo una serie di strumenti di indagine, per analizzare e valutare lo stato di manutenzione, le funzioni, il tipo di attrezzature e di arredi, il tipo di utilizzo – spesso diverso da quello pensato dai progettisti – che se ne fa, l'accessibilità e la fruibilità.

A fianco di questi strumenti noti, ma poco utilizzati da chi si occupa di governo e di gestione degli spazi scolastici e urbani, facciamo riferimento ad alcuni criteri/requisiti fondamentali, che non riguardano soltanto la qualità dell'ambiente fisico e la funzionalità degli spazi:

---

5 "L'organizzazione degli spazi e dei tempi diventa elemento di qualità pedagogica dell'ambiente educativo e pertanto deve essere oggetto di esplicita progettazione e verifica" cfr Nota MIUR 5559/2012

6 Pini V., 2011

7 Mulato R., Riegger S., *Scarpe Blu. Come educare i bambini a muoversi in città in autonomia e sicurezza*, edizioni la Meridiana, maggio 2013

Creatività e variabilità	Stimoli all'inventiva e alla creazione di giochi e situazioni sempre nuove; possibilità di "animare lo spazio" e di variare le forme di utilizzo
Competizione	Stimoli a giochi in cui sia inclusa la "sfida", intesa sia come dimensione competitiva che si misura sulle abilità nel gioco tra pari, sia per 'misurare' le proprie abilità e le proprie forze in situazioni nuove
Cooperazione e interazione	Stimoli per attività che richiedono/invitano alla cooperazione, a giocare/lavorare insieme (come Cantiere In Movimento o paracadute), al gioco libero con regole auto costruite
Senza pericoli	Evitare situazioni potenzialmente pericolose (salti/dislivelli, scalini troppo alti, spigoli in aggetto, ...); accessibilità
Estetica	Equilibrio spazi aperti/costruiti, elementi naturali e artificiali, rapporto giardino/contesto,
Diversità	Modellamento (morfologia varia con dislivelli dolci, punti di vista), elementi naturali e artificiali, pavimentazioni (sabbia, terra, pietra, sassi, prato, ...) materiali
Punti di incontro	Stimoli all'incontro e alla sosta (per leggere, riposare, parlare, fare giochi tranquilli ...)
Sicurezza	Attenzione ai materiali e alla sicurezza (soprattutto se vengono installate strutture costruite ad hoc e non standardizzate); rischi 'calcolati'

È stato molto interessante condividere questa **check list** con insegnanti, genitori, volontari, tecnici, bambini, nell'ambito di azioni locali partecipate, prima e dopo i progetti e le realizzazioni. Le esplorazioni, effettuate per registrare vincoli e opportunità, mettevano in evidenza la 'povertà' dei cortili scolastici e degli spazi pubblici urbani. Attenzione: la 'povertà' è qualitativa, non quantitativa. Anzi, gli stessi bambini chiedono di 'togliere' cose piuttosto che riempire. Sono loro stessi che daranno nuovi significati con le loro azioni, movimenti, invenzioni.

Laddove sono stati trovati i punti più deboli, si è cercato di intervenire per farli divenire opportunità. I progettisti hanno tratto grandi benefici da questo lavoro, poiché hanno ricevuto le 'coordinate' entro le quali esercitare la loro professionalità. Se uno spazio viene ripensato e trasformato con metodologie partecipative, sarà molto difficile che venga trascurato o abbandonato, sarà invece 'naturale' prendersene cura, da parte di chi ha partecipato al processo e della comunità locale che lo percepisce come bene comune. Nello specifico degli spazi pubblici ed in particolare delle aree verdi e dei parchi, è importante definire le strategie per l'attivazione dei cittadini, professionisti, tecnici nel contesto urbano:

- Processo di partecipazione (dall'inizio, possibilmente)
- Formazione dei docenti delle scuole (allargato ai genitori, tecnici del Comune, ...): profilo della "scuola in movimento"
- Zone aperte - uso libero
- Orti/giardini in concessione a gruppi di cittadini, donne, stranieri
- Servizi: ristoranti, uffici di consulenza per orti/giardini, programmi informativi, concerti, eventi per tutto l'anno
- Scuole: uso educativo, sport, sperimentazione didattica
- Connessioni tra le zone del parco/spazio pubblico e tra questo e il contesto
- Promozione dell'uso quotidiano "per tutti"

Intensificazione della fruizione: tempo libero, sport, famiglie, esperienze con la natura, attività (giardini e orti), scuole (attività didattiche)

- Favorire una presenza attiva nella gestione partecipata del parco/spazio pubblico attraverso una rete organizzazioni/associazioni.



In una recente tavola rotonda esperti nel campo della pedagogia, salute, scienze motorie, pediatria, psicomotricità, architettura e amministrazione scolastica, hanno portato il loro punto di vista discutendo attorno a una domanda: come si fa a tradurre un buon progetto nella pratica quotidiana? Come si può fare in modo che non si disperdano idee, azioni, esperienze, energie che dimostrano che il cambiamento è possibile e che vengano condivise nuove competenze anche con chi non ha partecipato al progetto?

Vi sono ostacoli “dentro la scuola” che occorre affrontare e superare, ad esempio integrando nel POF le pratiche educative che si dimostrano efficaci e programmando l’azione educativa e didattica per sviluppare competenze, come richiesto dalle nuove indicazioni nazionali per le scuole dell’infanzia e primarie.

Vi sono ostacoli “fuori della scuola”, che riguardano in particolare le politiche delle amministrazioni locali, rispetto alle scuole (manutenzione e gestione degli spazi) e al territorio (mobilità, accessibilità, spazi pubblici, aree gioco, ...).

Vi sono comportamenti e stili di vita che richiamano all’assunzione di responsabilità: ciascuno di noi può influire in maniera positiva o negativa sul soddisfacimento dei bisogni e sui diritti dei bambini. Viene sottolineata la necessità e l’urgenza di rimuovere tali ostacoli che impediscono ai bambini di crescere e di essere autonomi, di imparare, di sviluppare i sensi “anestetizzati” da una vita troppo organizzata e guidata dagli adulti. Le azioni intraprese dalla *Carta di Toronto* e dalla rete locale *Lasciamo il segno* (ambito ULSS 7, 8 e 9) vanno in questa direzione.

## CONCLUSIONI

La mobilità scolastica e i percorsi casa scuola, se affrontati con competenza ed intelligenza, offrono l’opportunità di mettere al centro la vivibilità urbana per tutti. A Berlino abbiamo conosciuto il KMQ Educativo: una sintesi efficace per far capire l’approccio integrato nel definire il rapporto tra scuola, quartiere, città.

Il KMQ promuove la realizzazione per ogni scuola di uno spazio di almeno 1 kmq nel quale sia possibile:

- Raggiungere le scuole a piedi o in bicicletta in sicurezza
- Connettere le scuole tra di loro e con gli spazi pubblici (piazze, parchi gioco, biblioteca, centro sociale, ludoteca,...)
- Valorizzare gli spazi pubblici quali luoghi per il gioco, il movimento, l’incontro e l’integrazione (intergenerazionale, di genere, interculturale), in ottemperanza con i contenuti dell’articolo 31 della Convenzione Internazionale dei Diritti dell’Infanzia (cfr Commento **Generale n. 17 sull’articolo 31 CRC**), 18 marzo 2013, Comitato ONU sui Diritti dell’Infanzia e dell’Adolescenza)
- Aprire le scuole al quartiere e fare dei cortili scolastici esempi di eccellenza per il gioco, il movimento, la didattica
- Passeggiare e giocare in sicurezza, anche con l’aiuto degli abitanti e dei commercianti ‘amici del KMQ’
- Giocare liberamente negli spazi pubblici.

Come fare? Costruendo un **patto educativo** tra Comune, scuole, agenzie per la salute, genitori, associazioni, commercianti, nel quale ciascuna istituzione o associazione/gruppo si assume un compito e un ruolo per contribuire concretamente a rendere sostenibile l’ambiente di vita dei bambini, che è anche il nostro.

Per informazioni e approfondimenti: [www.movingschool21.it](http://www.movingschool21.it)

### CHECKLIST PER UNA MOBILITA' URBANA SOSTENIBILE CON SCARPE BLU

#### A) PASSI SCARPE BLU NELL'ISTITUZIONE SCOLASTICA

1. Mappare in una pianta della città l'ubicazione della scuola e delle abitazioni degli alunni; riportare su una mappa più grande i luoghi e i percorsi segnalati dagli stessi alunni, e appenderla poi in visione nell'aula. Aiutarsi - se disponibile – con il GPS. La mappa può essere realizzata anche in formato digitale, utilizzando ad esempio 'google earth' (integrazione con nuove tecnologie).
2. Registrare le modalità con cui gli alunni vengono a scuola; registrare il traffico davanti alla scuola in ingresso e in uscita (almeno 3 registrazioni, con tempo atmosferico/stagione diversa) con l'aiuto dei genitori.
3. Utilizzare le riunioni con i genitori per illustrare e condividere lo scopo dell'attività, chiarire domande pratiche e legali (educazione alla mobilità per adulti).
4. Assicurarsi la partecipazione dei genitori: dal "percorso casa-scuola sicuro con –il taxi dei genitori" all'essere "rispettosi dell'ambiente e della salute andando piedi o su ruote".
5. Localizzare i punti pericolosi lungo i percorsi e farli motivare: dai genitori, dagli insegnanti, dagli alunni, dalle autorità.
6. Prendere decisioni: "Vogliamo partecipare alla Giornata Europea del percorso casa-scuola"? "Cosa possiamo fare insieme?" Chiarire con l'Istituzione Scolastica, se tutta la scuola vi partecipa o solo singole classi.
7. Acquisire partner: dall'adesione del Collegio docenti della scuola alla collaborazione con la polizia stradale (i responsabili della sicurezza nel traffico), il Comune, l'ufficio del traffico, l'azienda dei mezzi pubblici, l'ufficio scolastico, la cassa infortuni della regione, l'agenzia per la salute, l'associazione genitori.
8. Consolidare il lavoro dal punto di vista educativo e didattico: pianificare i riferimenti alle discipline, i cui contenuti hanno a che fare coi temi *mobilità, ambiente, spazio, cittadinanza attiva, salute, sicurezza* (interdisciplinarietà) e con lo sviluppo di lifeskills.
9. Pianificare la documentazione in itinere e finale del progetto (foto, disegni, mappe, test, sito web), le modalità di verifica e di valutazione. Pubblicare e diffondere i risultati
10. Come si procede? Consolidamento dei risultati e proseguimento del progetto nella quotidianità scolastica – "Con ogni tempo a scuola a piedi e su ruote!".

#### B) CHECK LIST PER I DIRIGENTI SCOLASTICI - CONTINUITÀ E SOSTENIBILITÀ

1. Individuare e incaricare un mobility manager scolastico e un team interdisciplinare.
2. Assicurare il coordinamento tra plessi dell'Istituzione Scolastica.
3. Prendere accordi formalizzati con l'ente locale, l'ULSS, comitato/associazione genitori, come singola istituzione o in rete con altre scuole.
4. Promuovere la costruzione di un profilo di Scuola in Movimento per la propria istituzione scolastica e condividerlo con gli organi collegiali.
5. Includere nelle polizze di assicurazione scolastica il profilo della Scuola in Movimento con le conseguenti attività educative e didattiche.

#### C) MISURE SULLA MOBILITA' PER ENTI LOCALI 'AMICI DELLE BAMBINE E DEI BAMBINI'

1. Ricognizione e valutazione degli interventi previsti e realizzati per la mobilità – interventi su infrastrutture, percorsi pedonali e ciclabili, zone 30, segnaletica orizzontale e verticale, trasporti pubblici (ultimi 10 anni).
2. Servizio scuolabus: mappatura con indirizzi di casa dei bambini che usufruiscono dello scuola bus (solo chi

abita oltre il raggio di 500 metri) - Obiettivo: individuare punti di incontro (raggio di 500 metri attorno alle scuole) come ultima fermata dello scuola bus.

3. Posto parking: individuare spazi per sosta breve per lasciare i bambini in corrispondenza dei punti di incontro (fermate genitori automobilisti).
4. Mappatura dei percorsi **casa-scuola** (percorsi di almeno 500 metri) per ogni scuola. - Obiettivo: pianificazione e regolazione del traffico (temporaneamente), con chiusura degli accessi alla scuola nella fascia oraria di ingresso e uscita; mettere al sicuro i percorsi pedonali individuati.
5. Calcolare i risparmi in denaro (meno km per scuolabus) e ambiente (meno CO2).
6. Comunicazione: Sito Web **Comunale "Bus a piedi"** - per discutere il piano comunale della mobilità scolastica e urbana con i genitori, cittadini, commercianti etc.
7. Attivazione dei percorsi casa scuola **Pedibus in autonomia - Scarpe Blu**

### Bibliografia

- AA.VV., *"Moving School 21" interdisciplinary intensive seminar (ERASMUS – IP) on strategies of health promotion, urban planning and sustainable development of cities after Agenda 21*, Berlin, giugno 2004
- AA.VV., *Future città, nuovi cittadini. Le competenze di bambini e adolescenti al servizio dell'innovazione per il governo della città*, Editrice La Mandragora, Imola 2004
- AA.VV. *Kids on the move*, Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente 2002
- Antonovsky A., "The Sense of Coherence as a Determinant of Health", in *Behavioral Health: A Handbook of Health Enhancement and Disease Prevention*, John Wiley & Sons, New York 1984
- Barp A., Bolla D. (a cura di), *Spazi per camminare. Camminare fa bene alla salute*, Marsilio, Venezia 2011
- Baruzzi V. (a cura di), *Bambini e bambine si fanno strada*, Editrice La Mandragora, Imola 2002
- Baruzzi V., Druifuca A. et al., *La città senza incidenti. Strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura*, Editrice La Mandragora, Imola 2004
- Berlinbewegt e V., *Blaue Schuhe. Spielesammlung zu fuss und im kiez unterwegs*, Berlin 2011
- Commissione delle Comunità Europee, *Libro verde. Promuovere le diete sane e l'attività fisica: una dimensione europea nella prevenzione di sovrappeso, obesità e malattie croniche*, Bruxelles 2005
- Edwards P., Tsouros A., *Promuovere l'attività fisica e una vita attiva negli ambienti urbani*, Armando Editore, Roma 2007
- Liepe J., Riegger S., *Bewegte Schule – Gesunde Schule. Informations- und Modellsammlung für den bewegten und gesundheitsfördernden Unterricht*, Berlin 2002
- Lorenzo R., *In città ci abito anch'io. Guida ad una progettazione urbana attenta alle esigenze dei bambini fino a... 80 anni*, Guerra Edizioni, Perugia 2000
- Maternini G., *Viabilità urbana e sicurezza dei bambini*, in "Quaderni ACP", 1, 2002, pp. 18-22
- Mulato R., Riegger S., *Scarpe Blu. Come educare i bambini a muoversi in città in autonomia e sicurezza*, La meridiana, Molfetta, maggio 2013
- Mulato R., Riegger S., *Maestra facciamo una pausa?*, La meridiana, Molfetta, dicembre 2014
- Mulato R., *Come ci sto io qui? Abitare la scuola e la città*, in "Architettare", 5, Maggioli Editore, marzo 2009
- Mulato R., *Scuola e città in movimento*, in "Quaderni ACP", 6, dicembre 2012
- Oliverio A., Oliverio Ferraris A., *A piedi nudi nel verde. Giocare per imparare a vivere*, Giunti, Milano 2011
- Paba G., Pecoriello A.L. (a cura di), *La città bambina. Esperienze di progettazione partecipata nelle scuole*, MF Edizioni, Signa 2006
- Paesani G., *Bambini in movimento*, edizioni la meridiana, Molfetta 2011
- Pecoriello A.L., *Spazi di gioco e autocostruzione*, in Poli D. (a cura di), *Il bambino educatore. Progettare con i bambini per migliorare la qualità urbana*, Alinea Editrice, Firenze 2006
- Poli D. (a cura di), *Il bambino educatore. Progettare con i bambini per migliorare la qualità urbana*, Alinea Editrice, Firenze 2006
- Quadalti R., Capriotti M.C., *I percorsi sicuri casa-scuola. Nati per camminare?*, in "Quaderni ACP", 6, 2005, pp. 246-48
- Riegger S., *Das Recht auf die eigene Beule. Kinder als Bewegungs-Bauarbeiter*, in "Praxis Forderschule", marzo 2008
- Tonucci F., *Se i bambini dicono: adesso basta!*, Laterza, Roma-Bari, 2002
- Vygotskiy L., *Il processo cognitivo*, Bollati Boringhieri, Torino 1987



P  
etcors  
Itineranb  
Ecol

# **Appendice**

## **Valutazione quantitativa e qualitativa del Pedibus in Veneto**

Il CCM (Centro per il Controllo delle Malattie del Ministero della Salute) ha finanziato nel 2010 il progetto: “La valutazione dell’impatto delle iniziative di diffusione dell’attività motoria sulla salute pubblica”, affidandone la direzione scientifica alla Regione del Veneto.

Nell’ambito di tale progetto, nella Regione del Veneto è stato considerato il Pedibus come area progettuale di studio. Gli obiettivi principali della valutazione sono stati:

- Individuare gli elementi organizzativi e di contesto che possono agevolare lo sviluppo dei Pedibus e la sua sostenibilità nel tempo
- Individuare un possibile set di valutazione da applicare ad altri contesti territoriali ed organizzativi relativamente a:
  - Indicatori di processo: avvio, durata, tenuta, partecipazione dei Pedibus
  - Indicatori di risultato sul sistema: attivazione di interventi strutturali per mettere in sicurezza i percorsi casa-scuola, realizzazione di percorsi ciclabili,..
  - Indicatori di out come sui bambini: modalità di percorso casa-scuola, autonomia nel muoversi dei bambini, collegamento movimento – benessere

Attraverso la collaborazione con l’Università Ca’ Foscari di Venezia, sono stati predisposti alcuni strumenti di rilevazione e ricerca utili agli obiettivi del progetto, ma anche per le valutazioni future.

Vengono di seguito presentati una sintesi dei risultati ottenuti.

Il primo report dà un fotografia dei pedibus attivi in Veneto nell’anno scolastico 2011-2012, descrivendone le caratteristiche.

Il secondo report contiene un approfondimento qualitativo sugli elementi che agevolano e ostacolano la nascita e la durata nel tempo del Pedibus, analisi che nasce da una ricerca qualitativa su alcune situazioni esemplificative.



**Il Pedibus nel Veneto**  
**Rilevazione quantitativa**  
**REPORT DI SINTESI**  
(a.s. 2011-2012)

## HANNO COLLABORATO:

- i componenti del gruppo **di lavoro regionale Pedibus**: Antonella Franzoso - Ulss 19 Adria, Pierdonà Adriana e Elena Ciot - Ulss 7 Pieve di Soligo, Piovesan Gianna - Azienda Ulss 9, Pavarin Maria Chiara - Azienda Ulss 18, Morgante Susanna, Paola Ciddio - Azienda Ulss 20, Castagna Loretta - Comune di Verona, Tecchio Marilena – Azienda Ulss 17, Stefania Porchia, Stefano Campostrini e Giulia Lonardi – Università Ca' Foscari Venezia, Francesca Russo, Federica Michieletto - Regione del Veneto;
- i **referenti per l'attività motoria** delle Aziende Ulss del Veneto: Ulss 1 Belluno - Floriana Russino, Ulss 2 Feltre - Luigi Cazzola, Ulss 3 Bassano - Annacatia Miola, Ulss 4 Thiene – Edoardo Chiesa, Ulss 5 Arzignano - Massimo Pasqualotto, Ulss 6 Vicenza - Paola Colussi e Angiola Vanzo, Ulss 7 Pieve di Soligo – Antonio Brino, Ulss 8 Montebelluna - Giancarlo Dalle Carbonare e Donatella Rizzato, Ulss 9 Treviso - Giovanni Gallo, Ulss 10 San Donà di Piave - Daniele Massetti e Alessandra Favaretto, Ulss 12 Venezia - Vittorio Selle e Chiara Ziprani, Ulss 13 Mirano - Federica Boin e Silvia Milani, Ulss 14 Chioggia - Laura Zadra, Ulss 15 Cittadella - Lucia Cortese, Ulss 16 Padova - Lorenza Gottardello e Stefania Tessari, Ulss 17 Este - Raffaella Camilotto, Ulss 18 Rovigo - Lorenza Gallo e Maria Chiara Pavarin, Ulss 19 Adria - Antonella Franzoso, Ulss 20 Verona - Susanna Morgante, Ulss 21 Legnago – Lorena Zambelli, Ulss 22 Bussolengo - Mario Garzotti
- le **Scuole primarie del Veneto** che hanno partecipato alla sperimentazione degli strumenti di rilevazione
- Giovanna Frison, Direzione Prevenzione, Regione del Veneto



## RILEVAZIONE SUI PEDIBUS ATTIVI NELLA REGIONE VENETO

### IL PEDIBUS

*Definizione:*

*“Il PEDIBUS è un’iniziativa organizzata e pilotata, finalizzata a far andare e/o tornare i bambini a scuola a piedi con altri bambini. Si tratta di un “autobus umano” fatto da bambini che vanno a scuola accompagnati da adulti, con un capolinea, alcune fermate, orari e percorsi prestabiliti. Funziona con qualsiasi condizione meteorologica. La finalità ultima del PEDIBUS è promuovere nelle varie componenti (famiglie, amministrazioni comunali, scuola,..) una cultura che porti a creare le condizioni affinché i bambini vadano da soli a scuola a piedi o in bici. Ogni Pedibus è diverso ed originale perché si adatta alle diverse esigenze dei partecipanti.”<sup>1</sup>*

La definizione è stata adottata nel presente progetto al fine di individuare le caratteristiche di base che costituiscono un’attività Pedibus. Tale definizione è stata la guida, nella strutturazione delle schede di rilevazione delle attività “Pedibus” presenti nel Veneto, al fine di mappare le proposte territoriali promosse da enti pubblici, scuole e comitati genitori e riconoscerle come realtà attive importanti al servizio della cittadinanza.

La scheda utilizzata, oltre a rilevare le attività Pedibus esistenti, consente di mettere a punto uno strumento da poter utilizzare in diversi contesti territoriali e nel corso del tempo per monitorare l’andamento delle attività.

L’indagine ha come unità di rilevazione le Direzioni Didattiche o gli Istituti Comprensivi (da ora IC/DD), considerando che la scuola è l’ente maggiormente in grado di rilevare l’attività Pedibus, indipendentemente da quale organismo ne sia il promotore.

Hanno partecipato alla rilevazione tutte le Aziende Ulss ad eccezione dell’Azienda Ulss 10. Sono stati censiti la quasi totalità degli IC/DD statali e in alcune Ulss anche degli istituti privati. Complessivamente sono stati coinvolti nella rilevazione 488 Istituti Comprensivi/Direzioni Didattiche di cui hanno risposto 420, con un tasso di risposta dell’86,1%. Tutte le Ulss fanno registrare un tasso di risposta superiore all’88% ad eccezione delle ULSS 4,5,16 e 22.

## 1. I PEDIBUS IN VENETO

### 1.1 Dati generali sull’attività Pedibus

L’esperienza Pedibus, in questi ultimi anni, si è consolidata in molti territori della regione Veneto e in molti altri si sta valutando un possibile avvio, come si può notare dalla fig.1 dove è riportata la presenza registrata dei pedibus nelle realtà considerate. Nel 31,7% degli IC/DD, corrispondente a 133 casi, si rilevano pedibus attivi. Si raggiunge un valore maggiore con un 40,5% di IC/DD, se consideriamo anche i casi in cui è prevista la partenza o si manifestata un’intenzionalità all’attivazione futura di un pedibus.

E’ interessante notare che nell’8,3% dei casi il pedibus non è presente ad oggi, ma è stato attivo nel passato. Queste specifiche realtà potrebbero nascondere due ordini di situazioni: dal un lato il dato potrebbe essere dettato dalla presenza di alcune problematiche riferite al contesto locale (culturale, ambientale, infrastrutturale, ecc...), che hanno bloccato lo sviluppo di una attività di questo tipo; dall’altro lato potrebbero essere territori in cui la messa in sicurezza dei percorsi e un ambiente culturale favorevole hanno permesso ai bambini di andare a scuola a piedi da soli. In questa seconda ipotesi, il dato potrebbe contenere dei casi pedibus di “successo” poiché hanno sviluppato condizioni culturali e strutturali ottimali al fine di far muovere i bambini in autonomia nel percorso casa-scuola, finalità ultima del pedibus.

<sup>1</sup> Definizione a cura del Gruppo di Lavoro Pedibus della Regione del Veneto nel corso del progetto *La valutazione dell’impatto delle iniziative di diffusione delle attività motoria sulla salute pubblica*, giugno 2011

Un ragionamento analogo, ma maggiormente difficile da interpretare si può fare sul 51,2% degli IC/DD in cui non c'è mai stato un'attività Pedibus, in quanto potrebbe essere dettato sia da condizioni problematiche, che da realtà ottimali che non necessitano di pedibus, oppure infine dalla mancata conoscenza dello strumento da parte degli IC/DD.

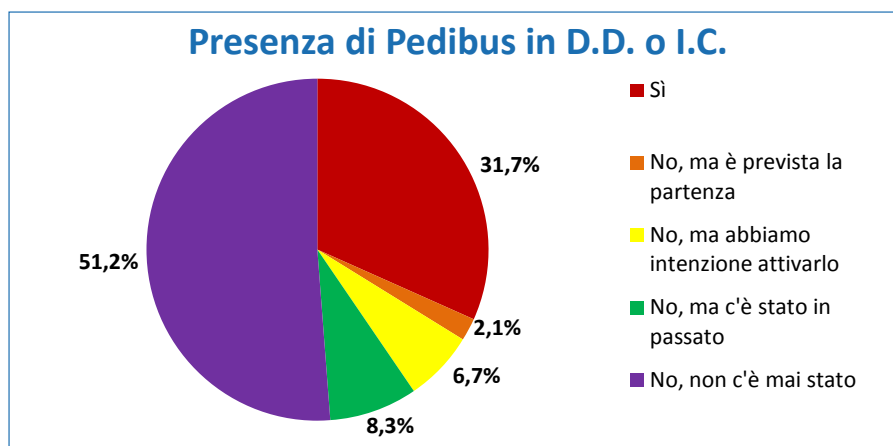


Fig. 1: Presenza di Pedibus in Veneto

La maggior parte dei pedibus attivi (51,2%) sono partiti da meno di tre anni ad indicare una realtà in forte evoluzione ed ancora in movimento. Esistono poi esperienze di lunga durata con un 7,5% di casi di attivazione da più di 7 anni e un 39,1% tra i 4 e i 7 anni.

La maggior parte delle esperienze pedibus interessa bambini delle **scuole elementari** (98,7% dei plessi), in solo in due casi sono segnalate delle collaborazioni per promuovere il progetto all'ultimo anno della scuola d'infanzia.

Nella fig. 2 sono riportati il numero di bambini coinvolti in attività pedibus per Ulss di appartenenza per un totale di **8.586** bambini. Appare evidente l'esistenza di una notevole eterogeneità tra i diversi territori regionali, con aree che arrivano fino a 1.502 bambini (Ulss 9), ad altre che non presentano nessun bambino coinvolto (Ulss 14 Chioggia, dove non ci sono pedibus attivi). La grande differenza di diffusione dell'esperienza pedibus potrebbe essere interpretata in vari modi: una diversità oro-geografica territoriale, la presenza o l'assenza di grandi centri urbani, il contesto culturale locale rispetto al tema in questione, alla presenza o meno di attori sensibili che hanno accompagnato o supportato la realizzazione dell'attività pedibus, oppure la qualità dell'interazione tra le figure di riferimento. L'interpretazione del dato sul numero dei bambini coinvolti, è contenuto in parte nel presente report, ma meriterebbe un ulteriore approfondimento ed una verifica delle variabili che influenzano l'attivazione pedibus.

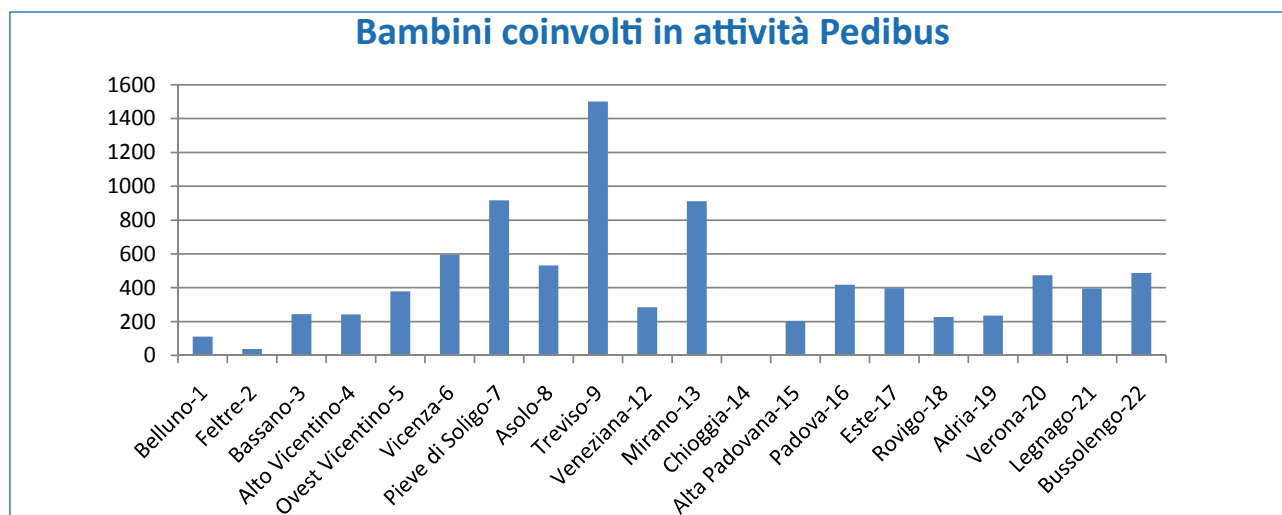


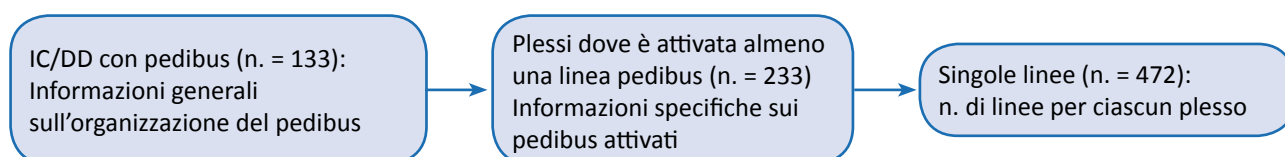
Fig.2 : Numero di bambini coinvolti in attività pedibus per Ulss.

## 1.2 Dati specifici sull'organizzazione dell'attività Pedibus a livello di IC/DD e singolo plesso

Con le schede di rilevazione si sono raccolte informazioni su due livelli:

- i dati aggregati relativi alla gestione dei pedibus a livello di IC/DD;
- i dati relativi alla specifica realizzazione dei pedibus nei singoli plessi che ospitano tali percorsi nel proprio IC/DD di competenza (bambini coinvolti, coordinatori, tipologia dei percorsi, etc...).

### Struttura della rilevazione



Questa modalità di rilevazione permette di valutare la gestione generale dell'attività pedibus a livello di IC/DD, e come in concreto questa attività si delinea nei singoli plessi. In particolare, si è evidenziato che spesso, anche se un IC/DD presenta al suo interno una attività pedibus, essa poi si realizza solo in alcuni plessi dello stesso. Nello stesso modo, un singolo plesso può attivare più percorsi pedibus.

**Tab. 1-2-3: Numero di plessi con pedibus attivi nelle varie D.D./I.C. Numero di percorsi previsti nei singoli plessi, tempo medio di percorrenza dei pedibus nel singolo plesso.**

N° PLESSI in cui è presente un pedibus per I.C./D.D.		
1	68	51,1%
2	42	31,6%
3	14	10,5%
4	6	4,5%
5	3	2,3%
<i>Tot. plessi con pedibus attivo= 233</i>		

N° PERCORSI previsti per singolo plesso		
1	93	39,90%
2	70	30,00%
3	42	18,00%
4	19	8,20%
5	1	0,40%
7	1	0,40%
8	2	0,90%
9	1	0,40%
n.r.	4	1,70%
<i>Tot. percorsi pedibus= 472</i>		

TEMPO medio di percorrenza per singolo plesso		
fino 10 m.	43	18,5%
11_15 m.	91	39,1%
16_20 m.	67	28,8%
21_30 m.	26	11,2%
n.r.	6	2,6%

Se consideriamo il numero complessivo, sono stati rilevati 233 plessi scolastici in cui è attivo il pedibus. Visto che ogni IC/DD ha generalmente a livello territoriale più plessi di propria competenza, risulta interessante ed in corso di approfondimento, verificare la diffusione del pedibus in plessi per IC/DD, perché può restituire informazioni utili sulle politiche attivate nelle realtà prese a riferimento.

Nella maggior parte degli IC/DD che presentano pedibus attivi, non tutti i plessi scolastici sono coinvolti dall'attività, nel 51,1% dei casi infatti è attivo il pedibus in un solo plesso, tuttavia nel 42,1% dei casi l'attività è prevista su 2 o 3 plessi per IC/DD.

I dati permettono quindi di riflettere sulle motivazioni che accompagnano la scelta di attivare il pedibus in alcuni selezionati plessi e non in tutti. Un'ipotesi potrebbe essere legata agli attori che hanno promosso l'iniziativa. Negli IC/DD in cui è attivo il pedibus in pochi plessi si può ipotizzare la presenza di determinati attori (genitori, insegnanti o associazioni) che si sono fatti carico dell'iniziativa nel proprio percorso casa-scuola di riferimento, mentre negli IC/DD che presentano più plessi coinvolti (4 o 5) l'attivazione del Pedibus potrebbe

derivare da una scelta concordata tramite l'istituzione scolastica, Comune o Ulss di riferimento come una politica da attivare sull'intero territorio, quindi con modalità maggiormente condivise e delle linee di intervento programmate. Ovviamente sono presenti anche casi di contesti ambientali sfavorevoli o difficoltà di reperimento di accompagnatori, quindi dettati da volontà esterne alle istituzioni.

Nella Tab.2 è riportato il numero di percorsi pedibus attivi in ciascun plesso che in totale sono 472. La maggior parte delle attività pedibus prevede 1 o 2 linee. Probabilmente questo dato è influenzato dal contesto dell'IC/DD in termini di zone e quartieri adiacenti, distanza dall'istituto scolastico, presenza o meno di un ambiente urbano o rurale.

Nella tab. 3 invece possiamo notare il tempo medio di percorrenza dell'attività pedibus per singolo plesso. Nel 40,0% dei casi i bambini fanno un percorso che va oltre i 15 minuti, dando prova che i pedibus attivi permettono di arrivare ad un raggio abbastanza ampio dalla scuola e permettono ai bambini di fare movimento (15 minuti di movimento sono 1/4 dell'attività fisica necessaria al giorno ai bambini per stare in salute<sup>2</sup>).

**Tab. 4: principali aspetti organizzativi dei Pedibus a livello di singolo plesso**

<b>PRINCIPALI ASPETTI ORGANIZZATIVI DEI PEDIBUS a livello di singolo plesso.</b>			
<b>Quanti giorni è attivo il pedibus a settimana?</b>	<b>sperimentazione</b>	2	0,9%
	<b>1-2</b>	25	10,7%
	<b>3-4</b>	12	5,2%
	<b>5-6</b>	187	80,3%
	<b>n.r.</b>	7	3,0%
<b>Durata del pedibus</b>	<b>tutto anno</b>	174	74,7%
	<b>mesi</b>	45	19,3%
	<b>sperimentazione</b>	8	3,4%
	<b>n.r.</b>	6	2,6%
<b>Il pedibus prevede andata/ritorno?</b>	<b>AR</b>	87	37,3%
	<b>A</b>	138	59,2%
	<b>R</b>	5	2,1%
	<b>n.r.</b>	3	1,3%
<b>Chi accompagna i bambini?</b>	<b>Genitori</b>	216	92,7%
	<b>volontari</b>	134	57,5%
	<b>insegnanti</b>	23	9,9%
	<b>operatori pag.</b>	6	2,6%
	<b>altro</b>	5	2,1%

Sempre prendendo come unità di analisi i singoli plessi scolastici, appaiono interessanti alcuni aspetti organizzativi specifici dei pedibus attivi. Seguendo la definizione e gli elementi base che deve avere un pedibus, possiamo notare che nell'80,3% dei casi l'attività Pedibus si svolge nell'arco dell'intera settimana scolastica (5 o 6 giorni). Questo è importante, in quanto la quotidianità dell'iniziativa permette ai bambini di assimilare l'abitudine ad andare a scuola a piedi come un processo normale e non in modo saltuario. A sostenere questo elemento positivo è la durata del pedibus durante l'anno: infatti nel 74,7% dei casi i percorsi si svolgono per tutto l'arco dell'anno scolastico, anche se va comunque fatto notare un 19,3% di casi, in cui l'attività è circoscritta ad alcuni mesi.

<sup>2</sup> Per i bambini 60 minuti di attività fisica, per almeno 5 giorni alla settimana, è la quantità minima necessaria a mantenere una buona salute.

Quest'ultima scelta da parte dei promotori può essere dettata dalle difficoltà a organizzare le attività prima dell'inizio della scuola, oppure il turnover dei genitori e degli accompagnatori necessita alcuni mesi per il loro coinvolgimento. Inoltre è possibile che in alcuni plessi scolastici si sia deciso di fare alcuni mesi come metodo sperimentale o solo durante la bella stagione per venire incontro a varie esigenze.

Altro fattore interessante, che necessita di una riflessione, è la tipologia di pedibus verificando se è presente sia nell'andata che nel ritorno o solo una delle due possibilità. Nel 37,3% dei casi si ha un pedibus attivo in andata e ritorno, mentre nel 59,2% dei casi, in più della metà si hanno pedibus attivi solo in andata. Nella lettura di questi dati si potrebbe ipotizzare che alcuni istituti adottino regolamenti rigidi di uscita da scuola senza genitore, che di fatto ostacolano l'accompagnamento dei bambini a casa attraverso lo strumento pedibus, inoltre è possibile che esistano anche meno adesioni al ritorno, poiché i bambini non sempre ritornano nella propria abitazione, ma si recano da nonni o in strutture differenti (per il pranzo o nel pomeriggio per attività extra-scolastiche).

Un altro dato interessante a livello di plesso (tab.4) è sugli accompagnatori dei bambini nel percorso pedibus. Nella maggior parte dei casi (92,7%) si tratta di genitori, infatti il coinvolgimento delle famiglie nell'attività Pedibus è di estrema importanza per stimolare nuovi stili di vita e rendere autonomi i bambini in un contesto di sicurezza. Da sottolineare anche la percentuale dei volontari (57,7%), che spesso sono rappresentati da nonni, pensionati o persone legate ad associazioni di volontariato, che creano un tessuto di comunità importante per il sostegno di questo tipo di attività. Merita un appunto anche il 9,9% degli insegnanti che si sono resi disponibili a partecipare all'iniziativa, dimostrando una certa sensibilità al tema.

**Tab. 5: principali aspetti formali dei Pedibus a livello di IC/DD**

<b>PRINCIPALI ASPETTI FORMALI DEI PEDIBUS a livello di IC/DD.</b>			
	<b>Sì</b>	<b>No</b>	<b>n.r.</b>
<b><i>L'attività è inserita nel POF?</i></b>	112 84,2%	18 13,5%	3 2,3%
<b><i>Gli accompagnatori sono coperti da assicurazione?</i></b>	116 87,2%	14 10,5%	3 2,3%
<b><i>I bambini sono iscritti in maniera formale?</i></b>	124 93,2%	6 4,5%	3 2,3%
<b><i>L'attività dei pedibus è gratuita per le famiglie?</i></b>	130 97,7%	1 0,8%	2 1,5%
<b><i>Si realizzano momenti informativi per i genitori?</i></b>	117 88,0%	13 9,8%	3 2,3%

Se torniamo a guardare i nostri casi prendendo come unità di analisi gli IC/DD, possiamo constatare alcuni aspetti organizzativi di stampo formale, che si riferiscono di conseguenza ai vari plessi e ai percorsi attivi. Innanzitutto è interessante notare che nell'84,2% degli IC/DD che hanno attivo almeno un pedibus, questo viene inserito nel Piano di Offerta Formativa scolastico (POF), quindi nella carta che racchiude l'identità culturale e progettuale della scuola. È importante questo elemento perché dà allo strumento pedibus formalità e riconoscimento istituzionale ed una copertura di base in termini assicurativi.

Oltre ai bambini, è stato chiesto agli IC/DD, se anche gli accompagnatori sono coperti da assicurazione o meno. Come possiamo notare nell'87,2% degli IC/DD è prevista una qualche forma assicurativa per gli accompagnatori, mostrando quindi una certa attenzione di tipo formale sulle responsabilità e la sicurezza delle persone coinvolte. Ancora più attenzione si ha per l'iscrizione formale, quindi tramite modulo, dei bambini che raggiunge la quasi totalità dei casi (93,2%).

Un importante evidenza è la gratuità dello strumento pedibus che interessa 130 IC/DD, nel 97,7% dei casi

alle famiglie non viene chiesto nessun importo all'iscrizione e le spese<sup>3</sup>, quando presenti, vengono sostenute in gran parte da Comune (73,4%), associazioni dei genitori (22,3%), scuola (34%), sponsor (21,3%) e Ulss (14,9%).

Visto che il pedibus presuppone un coinvolgimento dei genitori per la sua piena realizzazione, appare importante e necessario l'istituzione di momenti informativi: come mostrato nella tab.5 questi sono presenti nell'88% dei casi tra cui ad inizio anno (66,7%) e in altri casi anche durante l'anno (31,6%). Non essendo quindi un servizio a pagamento, il pedibus può essere sostenuto da alcune istituzioni, ma necessita dell'apporto e della condivisione da parte delle famiglie dei bambini, stimolando partecipazione di stampo comunitario e di associazioni vicine.

### 1.3 Chi promuove l'attività Pedibus

Il Pedibus è uno strumento che influenza i comportamenti dei bambini e delle loro famiglie nel percorso casa-scuola, rendendosi interessante per vari attori della cittadinanza e delle istituzioni. Appare infatti importante osservare nella fig.3 gli enti e i soggetti che promuovono l'attività pedibus nei vari IC/DD. Tra questi un ruolo importante è svolto dalla stessa scuola, dal Comune e dalle associazioni di genitori, che sono in effetti le figure maggiormente presenti e coinvolte a livello locale. In misura minore rispetto a questi tre enti, ma pur presente tra i principali promotori, appare l'Ulss di appartenenza.

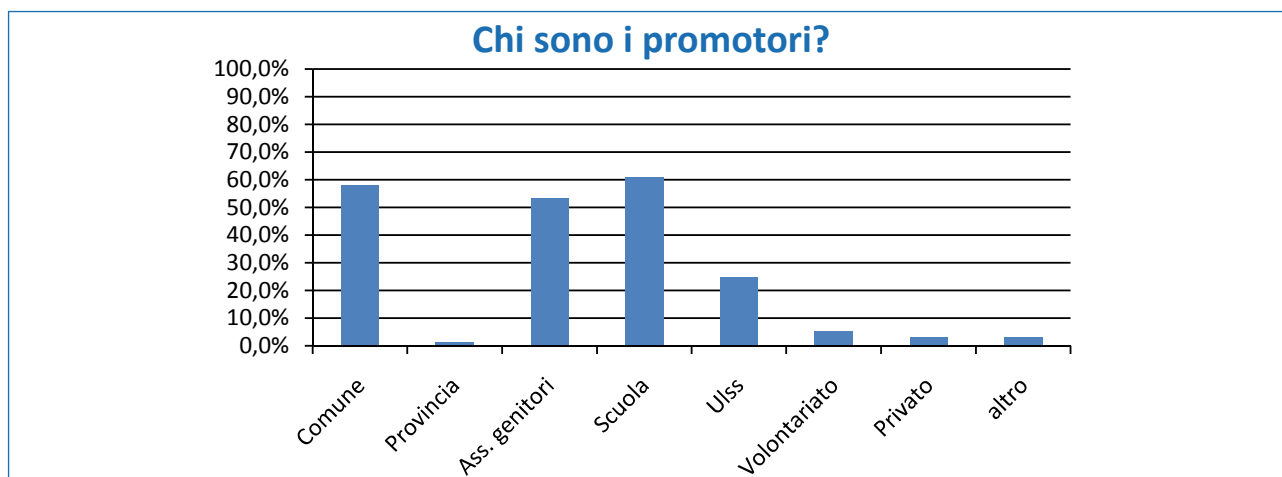


Fig.3: Promotori del progetto nelle Direzioni didattiche o Istituti comprensivi

Abbiamo poi considerato il grado di concertazione con cui questi 4 enti cooperano nella promozione del pedibus. Almeno uno di questi 4 attori (scuola, Comune, genitori, Ulss) è sempre presente come promotore (98,5% dei casi). In questi casi, si è riscontrato che nel 38,2% dei casi agiscono singolarmente come unico promotore, mentre nel 61,8% dei casi la promozione viene effettuata da due o più di questi attori insieme. In particolare le principali modalità di promozione sono: da parte delle associazioni dei genitori (16% dei casi), dalla sinergia Comune-Scuola (16% dei casi), a seguire l'azione congiunta di Comune-Scuola-Associazione dei genitori (12,2% dei casi), il singolo Comune (10,7% dei casi) e l'azione associata di tutte e quattro gli enti (9,2% dei casi).

L'Azienda Ulss di riferimento, se guardiamo la fig.3 risulta come promotore in poco più del 20% dei casi. Si potrebbe ipotizzare che questo ente rappresenti un aiuto di tipo esterno per supportare la mancanza degli attori locali, con l'obiettivo di sviluppare a livello territoriale un "passaggio di consegne" adeguato. Considerando infatti il sottogruppo di IC/DD dove è intervenuta l'Azienda Ulss come promotrice (33 casi), la presenza dell'Ulss è al 70,4% nei momenti di confronto, al 40,9% nel supporto per le spese e al 30,3% alla definizione dei percorsi. Sembra quindi che essa manifesti la sua presenza per lo più negli aspetti formali, per poi partecipare sempre meno agli aspetti più specifici e pragmatici.

<sup>3</sup> Nei 133 casi il 70,7% degli IC/DD con pedibus attivi presenta spese per la realizzazione delle attività, il 24,8% non presenta spese (4,5% n.r.).

## 2. INFLUENZA DEI PEDIBUS SUI PERCORSI CASA-SCUOLA

L'attività Pedibus va ad incidere sugli stili di vita dei cittadini promuovendo una modifica culturale degli atteggiamenti e delle abitudini proponendo alternative ottimali partendo dal percorso casa-scuola. Oltre a questo il pedibus può essere un importante strumento per incidere in maniera significativa sulla struttura delle città e dei contesti urbanistici territoriali. L'uso dei mezzi a motore negli spostamenti sul territorio di residenza è dettato spesso da una struttura urbanistica che presenta poca attenzione ai pedoni e dalla percezione di insicurezza della cittadinanza, soprattutto se vengono coinvolti i minori. Secondo l'indagine effettuata, si evidenzia una effettiva relazione tra l'attivazione del Pedibus e la modifica di elementi urbanistici nei territori coinvolti. Nelle tab.6-7 è riportato l'impatto dell'attività pedibus sulla messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola. Come possiamo notare nel 60,9% degli IC/DD in cui è presente il pedibus, si riscontrano interventi strutturali appositi. Le modifiche strutturali rilevate sono di diversa tipologia: di base una miglioria della segnaletica orizzontale e verticale (86,4%) e la manutenzione di marciapiedi (46,9%), ma appaiono non indifferenti anche la realizzazione di zone chiuse al traffico nelle ore di entrata/uscita dalle scuole, di zone con limiti di velocità a 30Km/h, e la realizzazione di piste ciclabili.

**Tab. 6-7: Influenza del pedibus sulla messa in sicurezza dei percorsi-casa scuola, rilevata a livello di IC/DD.**

<b>Il pedibus ha influito sulla messa in SICUREZZA dei percorsi casa-scuola?</b>			<b>Se Sì, su cosa?(n.=81)</b>		
<b>Sì</b>	81	60,9%	<b>Migliorata la segnaletica orizzontale e verticale</b>	70	86,4%
<b>No</b>	49	36,8%	<b>Realizzate piste ciclabili</b>	13	16,0%
<b>n.r.</b>	3	2,3%	<b>Definite zone a traffico limitato</b>	14	17,3%
			<b>Definite zone con limite di velocità a 30 km/h</b>	10	12,3%
			<b>Chiuse al traffico zone limitrofe alle scuole nelle ore di entrata/uscita</b>	16	19,8%
			<b>Installati semafori pedonali</b>	8	9,9%
			<b>Risistemati i marciapiedi</b>	38	46,9%
			<b>altro</b>	20	24,7%

## CONCLUSIONI

Come abbiamo potuto notare dalla descrizione di alcuni dati raccolti con le schede di rilevazione, possiamo confermare un importante e interessante sviluppo dell'attività pedibus come strumento utile alla promozione di stili di vita sani, ma anche per intervenire sull'ambiente e il disegno della propria città a misura delle famiglie.

In linea generale se andiamo a guardare i pedibus (per plesso scolastico) che rispondono perfettamente alla definizione del gruppo di lavoro regionale e presentano le caratteristiche individuate come ottimali per un pedibus (ps.es. la gratuità del servizio per le famiglie, la formalizzazione del pedibus tramite inserimento nel POF, la copertura assicurativa per gli accompagnatori, durata del percorso e presenza continua nell'a.s./ nella settimana, ecc) possiamo sostenere in base alla nostra indagine che 19 pedibus su 233 possono essere considerati ottimali. Questo è importante per indirizzare eventuali approfondimenti e indagare quali sono i fattori che permettono e agevolano lo sviluppo di un buon pedibus.

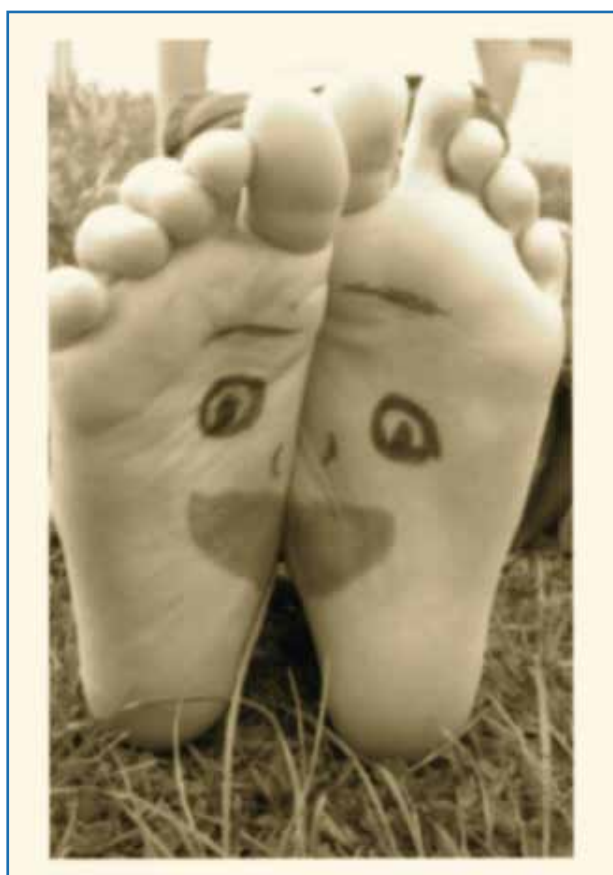


ECCOCI  
ARRIVATI



## Report di sintesi

# “Approfondimento qualitativo sugli elementi che agevolano e ostacolano la nascita e la durata nel tempo del Pedibus”



Giugno 2012

## HANNO COLLABORATO:

- i componenti del gruppo di lavoro regionale Pedibus: Antonella Franzoso - Ulss 19 Adria, Adriana Pierdonà e Elena Ciot - Ulss 7 Pieve di Soligo, Gianna Piovesan - Azienda Ulss 9, Maria Chiara Pavarin - Azienda Ulss 18, Susanna Morgante, Paola Ciddio - Azienda Ulss 20, Loretta Castagna - Comune di Verona, Marilena Tecchio– Azienda Ulss 17, Stefania Porchia, Stefano Campostrini e Giulia Lonardi – Università Ca’ Foscari Venezia, Francesca Russo e Federica Michieletto - Regione del Veneto;
- Direzione Didattica di Villorba (TV),
- Istituto Comprensivo Rovigo 2 (RO)
- Istituto Comprensivo “Primo Levi” Vr13 (VR)
- Istituto Comprensivo Ardigò (PD)
  
- Giovanna Frison - Direzione Prevenzione, Regione del Veneto

### Documentazione Fotografica:

- p. 118 Foto a cura della scuola Primaria IC “Primo Levi” (VR)
- p. 121 Dall’alto: Logo Pedibus “IC Villorba” (TV); volantino Piedibus “IC Rovigo 2” (RO), logo sulla fermata pedibus IC “Primo Levi” (VR)
- p. 122 Foto Disegno IC “Primo Levi” (VR)
- p. 123 Foto Fermata Pedibus IC “Primo Levi” (VR)
- p. 125 Foto bambini Piedibus “IC Rovigo 2” (RO)
- p. 127 Foto grande: Pedibus verde maggio 2005; foto piccola: Pedibus blu capolinea novembre 2007; foto piccola in basso: disegno di Francesco IC “Primo Levi” (VR)
- p. 130 Foto Pedibus verde maggio 2008 IC “Primo Levi” (VR)
- p. 131 Cartina percorsi Piedibu in Via Miani “IC Rovigo 2” (RO)
- p. 133 Foto grande: disegno Mattia; foto piccola: bambini del pedibus con la neve, “Primo Levi” (VR)
- p. 134 Da in alto a sinistra: tavolo tecnico, sopralluogo, marciapiede; segnaletica orizzontale, Pedibus blu 2008 “Primo Levi” (VR)
- p. 135 Foto Pedibus IC Villorba (TV)

## INTRODUZIONE

Il presente report sintetizza in maniera approfondita quali sono gli elementi che possono agevolare o al contrario ostacolare l'avvio del pedibus e in modo particolare la sua sostenibilità nel tempo. Il pedibus, infatti, può svilupparsi in vari modi e può essere promosso da attori diversi, e presentare anche numerose strategie a livello gestionale e progettuale. Partendo dai dati quantitativi rilevati tramite l'indagine "Rilevazione Pedibus nel Veneto", sono stati selezionati quattro Istituti Comprensivi e Direzioni Didattiche con profili interessanti e sono state fatte delle interviste approfondite e focus groups a vari attori coinvolti nel pedibus.

### *Definizione di Pedibus:*

*"Il PEDIBUS è un'iniziativa organizzata e pilotata, finalizzata a far andare e/o tornare i bambini a scuola a piedi con altri bambini. Si tratta di un "autobus umano" fatto da bambini che vanno a scuola accompagnati da adulti, con un capolinea, alcune fermate, orari e percorsi prestabiliti. Funziona con qualsiasi condizione meteorologica. La finalità ultima del PEDIBUS è promuovere nelle varie componenti (famiglie, amministrazioni comunali, scuola,..) una cultura che porti a creare le condizioni affinché i bambini vadano da soli a scuola a piedi o in bici. Ogni Pedibus è diverso ed originale perché si adatta alle diverse esigenze dei partecipanti."*<sup>1</sup>

## METODOLOGIA

### Scelta dei casi

I casi territoriali sono stati selezionati in base ad una prima "scrematura" dell'analisi quantitativa su tutti i pedibus presenti nella Regione del Veneto, isolando 4 Istituti Comprensivi o Direzioni Didattiche che rispondessero a vari profili. I profili di base da ricercare erano:

- 1 pedibus attivo da molti anni
- 1 pedibus che rispondesse a tutti gli elementi elencati nella definizione "ottimale" fornita dal gruppo di lavoro Regionale
- 1 Pedibus con particolari dinamiche di rete con organizzazioni esterne al territorio
- 1 Pedibus attivo nel passato, ma non più presente

### Obiettivi

L'obiettivo generale è quello di trovare formule ottimali di attivazione e sostenibilità del pedibus. Gli obiettivi particolari sono:

- rilevare gli elementi che agevolano o ostacolano l'avvio di un pedibus
- rilevare gli elementi che agevolano o ostacolano la sostenibilità nel tempo di un pedibus
- rilevare i principali impatti principali che il pedibus comporta

### Metodi di rilevazione

Per raccogliere le informazioni sono state effettuate 15 interviste "faccia a faccia" a testimoni privilegiati e 3 focus group. In particolare sono stati intervistati singolarmente:

- Scuola: 2 insegnanti referenti e 1 Dirigente Scolastica
- Comune: 3 referenti sportello Ambiente e 2 Vigili
- Associazionismo: 2 referenti di Associazioni
- Azienda Sanitaria Locale: 5 referenti Ulss

Sono stati organizzati tre focus group:

- I focus: 9 genitori, 4 insegnanti e 1 referente Ulss (Treviso)
- II focus: 2 insegnanti, 1 volontario, 2 referenti Associazione, 2 genitori (Rovigo)
- III focus: 7 genitori (tra cui 1 rappresentante di una associazione), 5 insegnanti, 1 volontario (Verona)

<sup>1</sup> Definizione a cura del Gruppo di Lavoro Pedibus della Regione del Veneto nel corso del progetto *La valutazione dell'impatto delle iniziative di diffusione delle attività motoria sulla salute pubblica*, giugno 2011

## 1. Le esperienze coinvolte nel percorso di approfondimento

### Direzione Didattica di Villorba (TV)

Pedibus nato nel 2010 e promosso dalla forte volontà della Direzione Didattica di Villorba, che copre sia il Comune di Villorba, che il Comune di Povegliano. Il pedibus è oggi attivo su 5 plessi durante tutta la settimana e per tutto l'anno scolastico. I genitori e la Scuola seguono direttamente la gestione, sono in rete con Comune, Corpo dei vigili, Ulss e un'Associazione di genitori che accompagna da anni vari pedibus della zona nella formazione e informazione necessaria.



### Istituto Comprensivo Rovigo 2 (RO)

Pedibus situato nel centro storico nato nel 2008 dall'intesa tra Associazione "Unione Italiana Sport per Tutti" (Uisp) e Azienda Ulss18, che hanno coinvolto la Scuola e i genitori. Sono interessati 2 plessi per 1-3 giorni la settimana, per tutto l'anno scolastico.



### Istituto Comprensivo "Primo Levi" Vr13 (VR)

Pedibus del quartiere di Cadidavide Palazzina del Comune di Verona. La scuola comincia a lavorare sui percorsi casa-scuola già dal 2000, ma il pedibus nasce ufficialmente nel 2004 grazie alla forte volontà della scuola, supportato da alcuni progetti intersettoriali e da un capitale sociale attivo molto presente nel territorio. La scuola, i genitori e gli abitanti della zona sono molto radicati e in rete con il Comune e l'Azienda Ulss che offrono supporto e progettualità. Coinvolge 3 plessi ed è attivo tutta la settimana e per tutto l'anno scolastico.



### Istituto Comprensivo Ardigò (PD)

Pedibus iniziato nel 2006 e terminato nel 2010. Nato dalla volontà della Scuola per intervenire su alcune problematiche legate al traffico e alla sicurezza dei bambini nella zona adiacente all'istituto. Il Comune viene coinvolto soprattutto per organizzare la viabilità e i percorsi sicuri. Il pedibus ha rappresentato quindi un'alternativa all'auto in seguito a decisioni importanti sulla mobilità adiacente alla scuola. Sono staticoinvolti nell'esperienza due plessi.

## 2. Gli attori

Gli attori rilevati nei pedibus sono: i bambini; la Scuola che generalmente si presenta con insegnante referente o dirigente dell'Istituto Comprensivo o Direzione Didattica; genitori singoli o riuniti in organizzazioni più strutturate di stampo associativo; Azienda Ulss; Comune, soprattutto corpo dei Vigili, Associazionismo e volontariato in modalità di supporto organizzativo.

## 3. Motivazioni alla base dell'avvio del Pedibus

Alla base della partenza di un Pedibus ci possono essere numerose motivazioni, diverse anche all'interno di una stessa attività progettuale. Questo è dettato dal fatto che numerosi attori si intersecano e collaborano sia su scopi comuni, che su interessi specifici.

- **Necessità strumentali.** Il pedibus viene attivato dalla Scuola, per essere uno strumento di supporto a decisioni importanti prese sulla viabilità, come può essere la chiusura di una strada al traffico dei mezzi a motore o come deterrente all'uso dell'auto.
- **Percorsi didattico-ambientali.** Il pedibus fa parte di un percorso didattico ampio all'interno della Scuola o a livello Comunale, diventando di fatto un'esperienza integrata e disegnata all'interno di uno scenario più grande.
- **Rivalutazione del quartiere.** Il pedibus viene attivato da genitori, Scuola e associazioni come strumento di qualità e di partecipazione alla vita di quartiere.
- **Migliorare la qualità di vita dei bambini e degli adulti.** Scuola e Comune attraverso il pedibus si pongono l'obiettivo di aiutare le famiglie a vivere bene, a contatto con il territorio e la propria comunità.
- **Motivazione di stampo ambientale.** Comune, Scuola, genitori e in parte l'Azienda Ulss propongono di incidere attraverso il pedibus sulla sensibilizzazione ambientale e la lotta all'inquinamento.
- **Scurezza personale.** Soprattutto i genitori cercano di attivare il Pedibus per rendere il percorso casa-scuola dei propri figli sicuro.
- **Life-skills.** La Scuola cerca di sviluppare nei bambini delle capacità e delle abilità necessarie nel rapporto con il proprio ambiente e con i loro coetanei. I vigili in particolare cercano di renderlo utile all'educazione stradale.
- **Promuovere l'Attività Motoria.** Il pedibus diventa una possibilità per l'Azienda Ulss, ma anche per l'associazionismo di fare attività motoria e di aiutare lo sviluppo di abitudini importanti per la salute del bambino e dei loro genitori.
- **Autonomia nell'andare a scuola.** Il pedibus viene attivato dalla Scuola per accompagnare i bambini nello sviluppo di capacità che li possano rendere autonomi sul territorio e dai propri genitori.

*[...] Il progetto è nato dalla scuola per un grosso problema di sicurezza, quindi è stata pedonalizzata una via, occupato il parcheggio della scuola per i bambini e attivato il pedibus per facilitare l'arrivo dei bambini senza auto... era l'alternativa! [...]*  
(insegnante)

*[...] L'idea era di promuovere sport e movimento per tutti, nell'ottica della collaborazione tra attori [...]* (Uisp)

*[...] L'associazione "L'oro delle vicine di casa", i cittadini, i genitori e la scuola hanno lavorato sulla qualità di vita del quartiere e sui spostamenti casa-scuola [...]* (Comune)

*[...] avevamo a scuola diversi progetti a cui fanno capo le Life-skills [...]* (Insegnante)

*[...] Il Pedibus faceva parte di un'idea più grande, è inserito in più progetti [...]* (Comune)

*[...] Il nostro approccio era stato multi componente... attività motoria, riduzione inquinamento e sostenibilità ambientale.. che sono compiti anche del Servizio di Igiene e Sanità Pubblica [...]*  
(Azienda Ulss)



## 4. L'avvio del Pedibus

L'avvio del pedibus rappresenta un momento importante perché determina l'“impronta” di partenza, sia in termini di obiettivi, che di attori coinvolti. Durante le interviste si sono potuti rilevare diverse tipologie di avvio, che hanno coinvolto in modo diverso genitori, scuola, enti pubblici ed associazioni. Le stesse esperienze, infatti sono state vissute in maniera differente dai protagonisti, evidenziando il carattere complesso e nello stesso tempo complessivo dello strumento.

### 4.1 Elementi che agevolano:

#### 4.1.1 Fattori di stampo strutturale-logistico:

- Un territorio favorevole. La presenza di una struttura urbanistica idonea, con percorsi pedonali protetti, piste ciclo-pedonali e attraversamenti sicuri, permette di ovviare a vari problemi che può avere un pedibus alla partenza. Infatti un contesto sicuro nel tragitto casa-scuola, permette di ridurre i rischi e ai genitori di essere maggiormente tranquilli nell'accompagnare i propri bambini e quelli degli altri a scuola.
- Supporto logistico. Risultano importanti dall'inizio le attenzioni a problemi logistici e di natura organizzativa, come ad esempio l'aiuto da parte dei vigili negli attraversamenti pericolosi, sia per la sicurezza, che al fine di abituare la popolazione che si sposta in auto della presenza del pedibus.
- Mappatura del territorio. Risulta un fattore positivo l'essere consapevoli della struttura del territorio, della distribuzione delle abitazioni e delle abitudini delle famiglie, allo scopo di raccogliere informazioni importanti per strutturare un pedibus efficace e utile. A tal proposito spesso vengono fatte rilevazioni tramite questionari.
- Definizione condivisa dei percorsi. La concertazione dei percorsi tra genitori, vigili e Scuola, appare importante sia dal punto di vista tecnico per trovare la soluzione ottimale in termini di sicurezza e comodità, sia per stimolare concertazione e partecipazione attiva tra gli attori in gioco. In alcuni casi gli stessi bambini sono stati coinvolti nella scelta del percorso e nella raccolta delle criticità percepite direttamente durante i tragitti, rendendoli parte attiva con il corpo dei vigili e l'amministrazione comunale.
- Copertura assicurativa. Sottoscrivere un'assicurazione, che nella maggior parte dei casi ha la scuola, dona affidabilità al progetto e tranquillizza i genitori, soprattutto coloro che si prestano a fare da accompagnatori.

#### 4.1.2 Fattori organizzativi:

- Supporto informativo e formativo. Appaiono importanti oltre alla pubblicizzazione classica dell'iniziativa, momenti informativi e formativi per i genitori che intendono intraprendere un'attività pedibus, anche se le modalità possono essere di diversa natura e coinvolgere attori differenti (associazioni no profit, associazioni di genitori, Ulss, scuola).
- Supporto organizzativo: si sono rilevati utili, anche se non estremamente necessari nell'avvio, la copertura da parte di enti pubblici ed organizzazioni del materiale necessario ai bambini che utilizzano il pedibus (giubbetti di riconoscimento, corda, vestiario anti-pioggia, ecc...)

*Siamo fortunati perché c'era una vasta rete di piste ciclopedonali protette. Questo è a favore della sicurezza, e dove non c'erano erano abbiamo fatto di tutto per farlo (Vigile)*

*[...] C'erano tanti SUV che si incrociavano per uscire e c'erano stati due casi di agganciamento di bambini per le bretelle degli zaini alle auto, per fortuna liberati subito da altri genitori e compagni... però sono stati campanelli d'allarme e abbiamo cercato di risolvere il problema [...]*  
(Insegnante)

*[...] Una volta partita l'idea gli insegnanti si sono attivati subito con delle proposte di percorsi didattici che poi hanno portato anche alla scelta dei percorsi e sono state fatte indagini sul territorio con i bambini.[...]*  
(Dirigente Scolastica)

*[...] la circoscrizione ha risposto alle richieste del gruppo Pedibus: hanno fatto piste, percorsi sicuri, hanno spostato la fermata del bus. Hanno ottenuto negli anni dei riconoscimenti a lavorare in rete... [...]* (Ulss)

*[...]attività curriculari contestualizzate, conoscenza del quartiere, indagini, educazione stradale... si lavora con le classi poi da lì può saltare fuori che si vogliono fare i percorsi a piedi con pedibus o millepiedi [...]* (Comune)



### 4.1.3 Fattori socio-culturali:

- Presenza di una rete attiva sul territorio. Il pedibus ha maggiore possibilità di svilupparsi dove esistono degli attori territoriali (scuola, genitori, enti pubblici e associazionistici) in collaborazione e in sinergia, permettendo un lavoro snello e condiviso fin dall'inizio. È stato rilevato che questo è maggiormente potente dove esistono relazioni prima di tutto informali, che in un secondo momento possono ufficializzarsi.
- Progetti multi-settoriali. I pedibus presentano un avvio più sicuro se alla base esistono progettualità ampie e coerenti a livello di obiettivi. La proposta infatti sviluppandosi all'interno di un percorso (didattico, urbanistico, educativo, culturale, di conoscenza, ecc...) è solitamente più accettato dagli attori coinvolti e assume la forma di un atteggiamento culturale a favore del territorio. Anche l'inserimento del pedibus nel POF appare importante.
- Una scuola attiva e disponibile. La scuola, intesa come gruppo insegnanti e dirigenza, rappresenta un nodo importante su cui si basa il pedibus, quindi vivacità e motivazione per iniziative di vario tipo (ambiente, stili di vita, intercultura, ecc...) rappresentano una base solida su cui costruire un nuovo pedibus.
- Stimolare la motivazione dei bambini e dei genitori. Un buon avvio presuppone una attività non calata dall'alto, ma che riesca a coinvolgere i bambini e i loro genitori attraverso l'entusiasmo e mostrando l'effettivo impatto, non solo in termini di salute, ma anche nell'organizzazione familiare.
- Coinvolgimento della comunità. Porre attenzione alle relazioni esterne, quindi non solo ai diretti interessati del pedibus, permette di stimolare appoggio e supporto della comunità, rendendo partecipe la cittadinanza al progetto. Questo passaggio, ad esempio con coloro che risiedono vicino alle scuole, permette di condividere in modo costruttivo e non conflittuale le trasformazioni della struttura urbanistica (chiusura di una strada, sensi unici, ecc...).
- Adattabilità. Appare fin da subito importante leggere le esigenze del territorio al fine di strutturare un'attività che sia effettivamente utile e propositiva nel contesto in cui nasce. In verità è anche un elemento che facendo leva sulla cittadinanza permette di dare continuità, rispondendo anche ad esigenze collettive.

*Sopravvivono i pedibus che hanno un progetto educativo valido nella scuola. Gli insegnanti referenti spesso sono spaventati perché credono di dover fare grandi cose, in verità devono fare il loro lavoro normalmente collegandolo alle materie, ad esempio matematica, geografia ecc... usando i dati raccolti dal pedibus... il percorso didattico toglie pesantezza al progetto pedibus da solo. [...]  
(Comune)*

*[...] Nella scuola dove andavo io gli unici che andavano a scuola da soli erano gli extracomunitari... per vari motivi... ma in questo caso non serve a niente far fare a loro il pedibus, ma mettere in sicurezza la città anche per loro, per tutti i bambini che vanno a piedi. Bisogna essere attenti esigenze e avere rapporti stretti con il territorio [...]  
(Ulss)*

*[...] Una "furbizia" è stata quella di scegliere come giorno di pedibus il giorno del mercato, per cui in centro era ancora più difficile arrivare in auto a scuola ed è stato un sollievo per i genitori avere questa opportunità [...]  
(Dirig. scolastico)*

## 4.2 Elementi che ostacolano:

### 4.2.1 Fattori di stampo strutturale

- Pochi genitori accompagnatori. Il problema maggiormente rilevato è la difficoltà nel coinvolgere genitori come accompagnatori del pedibus. Difficoltà nell'organizzazione familiare, orari di lavoro stretti, individualismo e poca volontà di condivisione di attività per scopi collettivi sono alla base della esigua presenza di genitori a disposizione per accompagnare i bambini nel pedibus.
- Timori dei genitori. Sono state rilevate numerose paure che i genitori manifestano quasi esclusivamente nei pedibus da avviare. Si tratta soprattutto: di timore per la sicurezza dei bambini a livello di ambiente urbanistico; paura di brutti incontri nel tragitto casa-scuola; timore per la salute in caso di maltempo; preoccupazione per la pesantezza degli zaini. Nella maggior parte dei casi sono state considerate dagli attori coinvolti nel pedibus come "paure infondate" che si risolvono nel momento stesso in cui si partecipa all'attività.
- Mancanza di fiducia. Collegato alle paure appena descritte esiste anche un'importante diffidenza tra geni-

tori, che appare un ostacolo di stampo culturale, dettato da dinamiche che sottolineano la mancanza di senso di comunità e relazione tra genitori.

- Paura della responsabilità. Numerosi genitori all'avvio del pedibus mostrano difficoltà a rendersi disponibili perché preoccupati del "doversi prendere la responsabilità di accompagnare altri bambini". Dalle interviste è emerso come sia collegato alla fiducia e alla capacità di informare e formare in modo adeguato i genitori.
- Pratica volontaria. Essendo un'attività di stampo volontaristico non sempre il gruppo genitori e gli attori coinvolti sono sufficienti e non sempre mantengono l'impegno di portare avanti l'attività.
- Poca attenzione ai pedoni. È stato rilevato che il traffico auto si manifesta poco attento ai bambini che si devono adattare ad un ambiente spesso inquinato e pericoloso nei loro confronti, spingendo i genitori in un circolo vizioso che li porta ad usare l'auto per salvaguardare i figli sulla strada.
- Difficile rapporto con gli enti pubblici. È emerso come in alcuni casi, il pedibus venga vissuto dalle amministrazioni come un servizio semplicemente da organizzare o come un'attività solo di stampo ricreativo legata alle attività dei minori nella scuola. La presenza di enti sensibili e attivi alle richieste dei promotori del pedibus permette un aumento della motivazione e dello sviluppo di meccanismi di supporto ottimali all'avvio di un pedibus, come ad esempio la messa in sicurezza di alcuni percorsi, la realizzazione della segnaletica ad hoc orizzontale e verticale.

*[...] quello della responsabilità è un falso problema, si tratta di un percorso di conoscenza che i genitori devono fare. Noi abbiamo una risposta classica quando ci chiedono questa cosa, cioè gli diciamo che hanno la stessa responsabilità che hanno quando si portano a casa gli amici del figlio, la responsabilità di un adulto verso un minore c'è in ogni momento, sempre! [...]*  
(Comune)



*[...] I promotori hanno avuto delle difficoltà con la dirigenza comunale perché c'era la questione della convenzione con i pulmini. Loro avrebbero messo a disposizione lo stesso autista del bus facendolo fermare un po' prima e accompagnandolo lui fino alla scuola. Non hanno compreso cosa stava dietro al progetto. [...]* (Ulss)

*[...] Mancano le orecchie di altri interlocutori che credano veramente nel progetto. Anche nel gruppo per la mobilità sicura che abbiamo creato in un incontro con l'assessore ci è stato detto "ma siete una minoranza"... mi rendo conto che siamo pochi alle riunioni, però parliamo per tutti quelli che usano la bici e vengono a piedi... [...]*  
(Genitore)

## In sintesi

### Cosa agevola l'avvio del Pedibus

- Un territorio favorevole a livello urbanistico, culturale e sociale
- Inserire il pedibus in un sistema più ampio di progettualità che coinvolgano tutta la comunità e stimoli cooperazione
- Avere la possibilità di usufruire di supporti logistici, organizzativi, informativi e formativi sul territorio

### Cosa ostacola l'avvio del Pedibus

- Mancanza di genitori accompagnatori
- Timori dei genitori e mancata fiducia tra loro
- Poca volontà di prendere responsabilità
- Difficoltà di collaborazione, confronto ed ascolto con gli enti pubblici
- Poca sicurezza nei percorsi e poco rispetto per i pedoni



## 5. Sostenibilità del pedibus

Abbiamo visto che l'avvio del pedibus può arrivare da stimoli di diversa natura, sia endogeni che esogeni al territorio di riferimento. Se però parliamo di continuità dell'attività e lo sviluppo effettivo del progetto in termini di obiettivi si affronta un argomento molto delicato e importante. Rappresenta infatti lo scoglio principale da affrontare per qualsiasi promotore del progetto pedibus, perché dipende da una serie di fattori complementari e sinergici collegati molto alla capacità di agire e fare leva sulle possibilità e le positività interne al territorio.

### 5.1 Elementi che agevolano:

#### 5.1.1 Fattori di stampo partecipativo

- Rete. La parola maggiormente citata nelle interviste è “rete”, se scuola e genitori sono i nodi principali, Ulss, Associazioni, enti locali, semplici cittadini sono il tessuto sul quale costruire relazioni, supporti, progetti e collaborazione, che sta alla base del Pedibus, ma in generale a qualsiasi progetto che presuppone coinvolgimento e partecipazione attiva. Le relazioni e gli attori in gioco permettono di superare senza grossi problemi i turnover e i passaggi di consegna tra i soggetti coinvolti.
- Coinvolgimento delle istituzioni e della cittadinanza. Gli enti pubblici appaiono per Scuola e genitori importanti nella fase della sostenibilità, poiché possono rispondere ad esigenze che il pedibus permette di far affiorare in termini di qualità della vita, struttura della città e riqualificazione del proprio ambiente. Ascolto e reciproco coinvolgimento tra cittadini, genitori e Comune hanno prodotto impatti notevoli di tipo culturale e strutturale che a loro volta hanno incentivato il lavoro nelle zone interessate.
- Presenza attiva della scuola. Se appare di rilievo nell'avvio, l'Istituzione scolastica sembra di principale importanza nella continuità del progetto pedibus. Una dirigenza sensibile e alcune insegnanti fisse di riferimento permettono di attutire i problemi dettati dal turnover dei genitori e in parte dei riferimenti politici territoriali. La scuola rappresenta un nodo e un collante tra attori e soprattutto la possibilità concreta di confronto tra genitori, anche perché appare la struttura che può maggiormente catalizzare progetti esterni e strumenti che sviluppino motivazione e interesse.
- Rendere protagonisti. Risulta un circolo virtuoso rendere protagonisti i genitori accompagnatori, valorizzando il loro impegno e i risultati raggiunti sia all'interno della scuola che nei confronti della cittadinanza, sottolineando l'importante contributo che apportano a tutta la comunità. La stessa cosa va fatta con i bambini sia nei confronti dei loro coetanei, che rispetto al territorio per il loro essere piccoli cittadini attivi.
- Rete tra genitori. Stimolare collaborazione e confronto continuo dove è possibile tra genitori al fine di dare corpo a reti genitoriali attive su più campi tematici e non ad hoc sui singoli progetti. Lo stesso pedibus si sostiene se entra in una cultura partecipativa vitale che anima i genitori e il loro impegno per più aspetti legati alla qualità di vita dei bambini.
- I bambini come veicolo di cultura. I bambini sono in grado di educare i genitori, perché nei loro gesti piccoli e quotidiani permettono a coloro

*Chiamano la nostra Associazione in realtà dove i pedibus sono partiti in modo autonomo, per avere un sostegno, una rete... [...] (Associazione Pedibus)*

*Nella scuola c'è un gruppo che lavora bene e hanno trovato risposte da parte della circoscrizione. [...] Inoltre hanno coinvolto e sensibilizzato i vicini prima di chiedere la chiusura della strada. [...] (Comune)*

*[...] è rimasta impressa una frase che io ho detto in una riunione ai bambini [...] «quando voi andate in giro con la corda state facendo cultura, cioè state dicendo agli adulti: “guardate che voi costringete noi bambini ad andare in giro aggrappati ad una corda nella migliore delle ipotesi, quello che noi vogliamo è qualcosa di più”...» [...] (Ulss)*

*Bisogna rendere i bambini soggetti attivi e consapevoli del loro diritto di venire a scuola sicuri... qui con un progetto hanno fatti i primi passi scrivendo al Comune e l'assessore ha risposto e hanno avuto dei riscontri sul territorio [...] (Insegnante)*

*[...] La chiave che permette il turnover dei genitori è la Scuola e la sua motivazione... vincono sempre le stesse scuole i concorsi, e questo è un dato che dice tanto [...] (Comune)*

*[...] Le scuole che hanno fatto un bel percorso educativo, hanno bisogno del pedibus sono in prima e seconda, dalla terza vanno da soli... dal 50% al 70% dei bambini dell'intera scuola [...] (Comune)*

che hanno vicino di veder le contraddizioni e vivere sulla loro pelle a livello familiare cosa significa “farsi del bene”. Inoltre hanno un importante effetto moltiplicatore tra di loro, trovando nell’esperienza pedibus divertimento e socializzazione, che ne stimola ulteriormente la diffusione.

- Effetto moltiplicatore. L’imitazione di buone pratiche può essere messo in moto non solo tra genitori informati, ma anche tra scuole e tra Amministrazioni attenti a sviluppare best practice attive e collaudate in altre zone.



*[...] Il problema del pedibus è che genitori cambiano e quindi bisogna ricominciare.*

*Quindi avere delle persone che non solo si occupano dei loro figli quando vanno a scuola, ma puntano più in alto ad esempio alla realizzazione delle zone 30 per camminare tutti più sicuri, assicurano anche la continuità nel tempo del pedibus.*

*Quindi la sostenibilità ci sarà se si riusciranno ad influenzare le scelte dell’amministrazione in materia di viabilità...*

*[...] Il loro approccio deve guardare a tutti*

*[...] Deve essere un desiderio che tutti quelli che abitano e lavorano (Ulss)*

### 5.1.2 Fattori organizzativi

- Formalizzazione degli accordi con la rete. È stato più volte indicato come fattore importante la stipulazione di “protocolli di intesa” tra più soggetti come Scuola, Comune, Azienda Ulss e organizzazioni di stampo associativo. Lo scopo in questi casi è di formalizzare la divisione di compiti e ruoli. È emerso però che la sostenibilità può essere retta anche da relazioni molto forti, ma in assenza di protocolli e viceversa la presenza di accordi non presuppongono in modo automatico strette relazioni in termini di obiettivi comuni e partecipazione attiva di tutti gli attori.
- Referenti. Appaiono importanti a livello organizzativo e gestionale la presenza di “referenti pedibus” sia nella Scuola che tra i genitori al fine di dare una voce con cui interloquire e a rappresentanza di particolari interessi.
- Supporto di volontari. La presenza di volontari come accompagnatori del pedibus appare utile per mantenere attivo il pedibus, sviluppando anche un maggiore senso di comunità tra la cittadinanza. Risulta importante però che i soggetti volontari supportino il lavoro dei genitori e non lo sostituiscano per non snaturare la sua forza motrice.
- Strategie informative. Il ricambio generazionale di bambini e genitori non permette di interrompere mai le iniziative di stampo informativo. Anche se il passaparola tra coloro che credono nel progetto rimane

*[...] Secondo me la formalizzazione è importante perché sancisce un accordo anche agli occhi dei genitori che iscrive il figlio, sa che ci sono sotto varie istituzioni [...] (Ulss)*

*Subito non eravamo neanche favorevoli all’entrata di altri soggetti accompagnatori, perché il progetto è delle famiglie, poi in verità se nonni e volontari danno disponibilità va benissimo, purché siano di affiancamento [...] (Vigile)*



lo strumento più efficace, diffondere l'informazione della presenza del pedibus e creare curiosità è di estrema importanza. Laboratori di sensibilizzazioni, volantini, web, feste, concorsi per le scuole ed eventi che coinvolgono bambini e la comunità aiutano a diffondere l'iniziativa e a trovare un consenso collettivo. Appare in alcuni casi efficace anche il coinvolgimento dei bambini all'ultimo anno della scuola d'infanzia, preparandoli a nuove abitudini e stimolando interesse nei genitori.

- Progettualità trasversali. Il pedibus ha maggiori possibilità di sostenersi se è inserito in progetti educativi e culturali di ampio respiro e trasversali a diverse tematiche che possono toccare scuola e territorio. Importante anche rendere coerente l'attività pedibus con il percorso didattico intrapreso nelle classi e i corsi di educazione stradale.

*[...] questa scuola è un esempio di approccio complessivo... cioè rinuncia ad un po' di visibilità da parte dei singoli attori, la scuola è attiva non per promuovere il pedibus, ma perché ci sono molte iniziative che vanno nella stessa direzione ed è giusto potenziarle [...]* (Ulss)



### 5.1.3 Fattori di stampo strutturale

- Una pratica comoda. Nel momento in cui il percorso pedibus diventa a livello strutturale ed organizzativo un modo comodo, continuativo e sicuro per le famiglie per far andare i bambini a scuola, il sistema di adesione si autorigenera perché conveniente in termini pratici e di organizzazione familiare.
- Risposte concrete. Interventi sul territorio che modificano e migliorano l'ambiente per i pedoni, da parte degli enti locali in concertazione con le famiglie e le associazioni coinvolte, permette di avvicinare le attività ai propri obiettivi e si rendono visibili i risultati, stimolando l'impegno a partecipare.

*[...] Dissuadere l'uso dell'auto e far vedere che è più vantaggioso andare a scuola a piedi... far vedere che le alternative ci sono e sono stabili non a spot. Alternative che diventano comode e vantaggiose [...]* (Uisp)

### 5.1.4 Fattori culturali

- Capire il valore. Far capire e interiorizzare gli obiettivi e gli effettivi impatti che l'iniziativa può avere anche in termini di collettività e non solo per le singole famiglie, permette di motivare i genitori dei bambini e degli stessi cittadini che possono vivere inizialmente come una difficoltà il pedibus, come ad esempio la limitazione dell'uso dell'auto in alcune zone, il dare fiducia agli altri, il prendersi delle responsabilità, affrontare le problematiche.
- I protagonisti ci devono credere. I bambini e i genitori non possono far parte del progetto se non lo sentono loro. L'esterno può solo supportare e appoggiare le iniziative che devono "camminare con le proprie gambe" grazie al coordinamento tra una scuola che crede nelle potenzialità dell'iniziativa e la partecipazione attiva dei genitori.

*[...] L'interesse della modifica della viabilità ad esempio, non è quella solo dei bambini, è anche dei nonni, di quelli che non hanno la patente, di chi ha la gamba rotta, di chi è in sovrappeso, di tutti! [...]* (Ulss)

## 5.2 Elementi che ostacolano:

### 5.2.1 Fattori culturali

- Pedibus come servizio. Sono sorte numerose difficoltà nella continuità dove il pedibus è stato recepito o viene insistentemente richiesto con modalità pari ad un servizio. Genitori, ma stessi enti pubblici che guardano al pedibus come un'attività meramente legata al "trasportare" i bambini a scuola, perde le sue potenzialità e il suo scopo comunitario e culturale.
- Mentalità individualistica. Più volte è stato segnalato un contesto sociale in cui manca senso di comunità e solidarietà a livello di quartiere. Ogni bambino accompagnato con la proprio auto dal genitore, spesso simboleggia il mancato rispetto per l'altro e la mancata voglia di costruire qualcosa assieme di fare rete per il bene di tutti.

- La vita familiare. L'organizzazione familiare rappresenta un ostacolo importante con cui i genitori si devono confrontare. Orari lavorativi e la gestione familiare diventano un ostacolo che presuppone una grande motivazione per essere gestito e superato.
- Abitudini sbagliate. Ci è stato segnalato più volte come l'uso dell'auto oggi rappresenta un'abitudine errata, ma molto radicata anche per coloro che potrebbero potenzialmente raggiungere gli spazi a piedi o in bici. Purtroppo non agire anche sugli stili di vita dei genitori, ostacola tutte iniziative a favore della mobilità pedonale e inoltre i bambini assorbono le abitudini sbagliate dei genitori.
- Azione solo strumentale. È stato rilevato che attivare un pedibus seguendo un singolo fine specifico e strumentale, può essere controproducente nel momento in cui la forza emotiva viene a mancare. Non supportare l'attività con obiettivi maggiormente complessivi e multi-dimensionali mette a rischio la sopravvivenza del pedibus perché motiva solo in parte i primi diretti interessati, quali bambini e genitori.
- Mancato riconoscimento. Più volte sottolineato da Scuola e genitori è il problema del mancato riconoscimento da parte delle amministrazioni del lavoro svolto, trattandole come semplici iniziative che riguardano i bambini. Nel lungo periodo una bassa valorizzazione da parte degli enti locali delle iniziative delegittimano il gruppo e mettendo nell'ombra i risultati raggiunti.

### 5.2.3 Fattori organizzativi

- Turnover. Il turnover dei genitori in mancanza di ricambio, appare un problema importante per la continuità del pedibus. Appare però critico anche l'assenza di un team di insegnanti stabili che possano aiutare i genitori uscenti a fare il passaggio di consegne ai nuovi arrivati, evitando di dover ripartire sempre da zero con il lavoro di coinvolgimento.
- Delegare alle organizzazioni esterne. L'aiuto delle associazioni, degli enti locali e dell'Ulss è stato più volte visto come un importante apporto, ma solo se non crea una sorta di "dipendenza organizzativa". La vera forza motrice del pedibus, abbiamo visto sta proprio nella sinergia tra scuola e la rete dei genitori attivi, essendo gli unici soggetti in grado di mantenere attiva nel tempo la proposta perché promotori e destinatari finali. Le stesse organizzazioni esterne prevedono che una mancata autonomia da parte della scuola nel "tenere le fila" e la mancanza di un buon gruppo genitori, mettono a rischio i pedibus attivi.
- Non funzionare in modo continuativo. Fare in modo che il pedibus diventi un'attività costante tutta la settimana e per tutto l'anno scolastico permette di renderlo utile, comodo, fruibile e parte della vita quotidiana del quartiere. La discontinuità infatti crea disagio, si inserisce nella giornata come una cosa saltuaria e di cui i genitori si devono tenere a mente per qualche giorno alla settimana, invece un'attività che c'è tutti i giorni è costante e non necessita modifiche nel proprio quotidiano una volta interiorizzata.

*[...] secondo me è anche una caratteristica della società di oggi molto triste, c'è poca solidarietà, fare le cose assieme non esiste più. Manca la voglia di stare assieme agli altri. I genitori dicono "ma chi me lo fa fare di essere alla fermata puntuale, vado in macchina". C'è una mentalità individualista ognuno pensa a se stesso, i ragazzini non giocano neanche più assieme perché non si sa come farli incontrare. Vai a scombinare le sue comodità...! [...] (Insegnante)*

*[...] I genitori ritenevano diritto loro accompagnare i figli fin davanti alla scuola con l'auto e poi si impegnavano in grandi manovre per uscire, utilizzando spesso il marciapiede [...] (insegnante)*

*[...] Il genitore è il primo che infrange le regole... poi l'educazione ricade sul bambino [...] (Vigile)*

*[...] se il pedibus è troppo strumentale oppure si ha solo un momento di euforia iniziale, senza costruire sotto qualcosa, il pedibus non dura. [...] (Comune)*

*[...] Il pedibus viene visto dalle amministrazioni come una cosa folcloristica e dicono che belli i bambini che camminano con i giubbetti... ma si ferma lì! [...] (genitore)*

*[...] Ho paura che se Ulss e Uisp lasciassero adesso non saremmo in grado di gestirlo autonomamente. [...] (Dirigente Scolastica)*

*[...] L'iniziativa proposta ha successo se noi riusciamo a tirarci fuori da questa realtà. non ci siamo ancora riusciti perché c'è un problema di lungo periodo e di coinvolgimento del tessuto sociale [...] è importante un soggetto terzo che aiuti, (Uisp)*

*Non decolla perché siamo sempre fermi a 2-3 giorni al massimo. E quindi non diventa un vantaggio per le famiglie. [...] Se il pedibus lo fai per pochi giorni la settimana è una rottura di scatole... farlo sempre e tutti diventa facilitante per la famiglia perché se tu dai le tue disponibilità settimanali gli altri giorni sei libero e non devi portare il figlio fino alla scuola [...] (Uisp)*

## 5.2.4 Fattori strutturali

Sviluppo urbanistico. Emerge da genitori e scuola, ma anche all'Ulss che manca un'ottica di sviluppo urbanistico a misura di bambino e pedone. Il pedibus stesso rappresenta la necessità di modificare la cultura nell'organizzazione urbanistica e viaria della città. Una città pericolosa strutturalmente per il pedone è una città che stimola l'uso dell'auto.

*Il pedibus parte con l'entusiasmo e novità, ma si mantiene dove c'è un tessuto sociale e urbano in cui la gente si muove normalmente a piedi. Il negoziante, il nonno, il vigile creano anche loro una rete per cui è normale che i bambini vadano a scuola a piedi... quando diventa una consuetudine... il pedibus non è altro che uno strumento iniziale! (Urbanista)*



Percorsi Cadidavid – IC “Primo Levi”



Percorsi scuole in Via Miani IC “Rovigo Due” (RO)

## In sintesi

### Cosa agevola l'avvio del Pedibus

- Creare e alimentare un ambiente di confronto, ascolto e partecipazione di diversi attori e istituzioni territoriali
- Creare reti solide formali e non formali, dividendo i ruoli
- Rendere protagonisti attivi scuola, genitori e bambini
- Il pedibus si deve inserire in un contesto ampio e multi-settoriale
- Il pedibus deve diventare un'abitudine comoda e di facile fruibilità, che produce “imitazione”
- Risposte concrete da parte delle istituzioni
- Interiorizzazione dei valori ambientali, culturali e di salute che il Pedibus raccoglie
- Sviluppare eventi e attività di supporto, che diffondano anche i risultati

### Cosa ostacola l'avvio del Pedibus

- Identificare il pedibus come un “servizio”
- Cultura individualistica e poco comunitaria
- Organizzazione familiare complessa
- Turnover di genitori e insegnanti
- Abitudini e stili di vita poco sani
- Pedibus non attivi tutta la settimana e durante tutto l'anno scolastico
- Delega del Pedibus ad attori esterni a Scuola e Genitori
- Pedibus esclusivamente strumentali e settoriali
- I volontari se sostituiscono i genitori accompagnatori
- Mancato riconoscimento da parte delle istituzioni

## 6. Impatto del pedibus sul territorio

### 6.1 Impatti ambientali

- Identificare le criticità del territorio. La concertazione per la creazione dei percorsi pedibus, e la stessa presenza dei bambini sulle strade danno la possibilità di rendersi conto e segnalare le problematiche e gli ostacoli per i pedoni presenti nell'ambiente in cui si vive. Questo aspetto si spinge in alcuni casi anche nel lato estetico portando i bambini e i genitori a pretendere un ambiente non solo sano, ma anche bello dove camminare.
- Diminuzione dell'inquinamento. Attraverso il pedibus sono state ridotte le auto e in alcuni casi addirittura eliminate nelle zone di entrata/uscita dei bambini davanti alla scuola. Questo contribuisce a creare ambienti meno inquinati e sicuri.

*[...] Passare in un comune dove arrivano i bambini a scuola a piedi sicuramente è più bello e vivo  
[...]* (Ulss)



Scuole Milani – IC “Primo Levi”

### 6.2 Impatti culturali

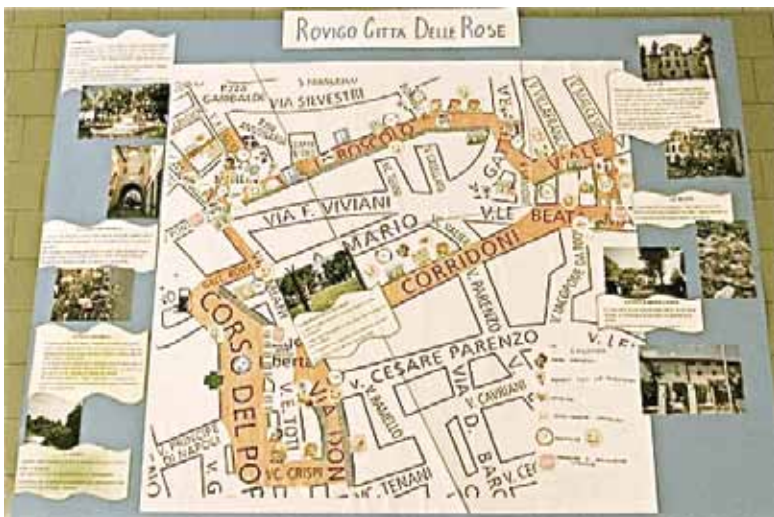
- Sensibilizzazione sul tema ambientale-ecologico. Uno degli impatti rilevati dai vari attori è il contributo alla sensibilizzazione al tema dell'ecologia, della riduzione dell'inquinamento e della salvaguardia ambientale del proprio territorio. Sono stati coinvolti in questo processo i bambini, che per primi attraverso il pedibus hanno sperimentato e discusso di varie tematiche, sia i genitori che scegliendo il pedibus rispetto all'auto hanno fatto una scelta sostenibile concreta. Il pedibus attraverso i bambini ha prodotto un importante impatto sulle abitudini dei genitori e a volte anche a livello politico.
- Consapevolezza sulle strade. Uno degli obiettivi su cui si sta lavorando molto e si notano in alcune scuole dei risultati è il rendere i pedoni consapevoli del territorio e della propria importanza, imparando anche a convivere con il territorio presente al fine di poterlo migliorare. Lo stesso vale per gli automobilisti che con la presenza del pedibus si rendono maggiormente conto della presenza dei pedoni e della necessità loro di essere sicuri. È stato segnalato spesso come il pedibus ha fatto sì che i genitori, generalmente automobilisti, provassero sulla propria pelle accompagnando i bambini a scuola cosa significa essere pedoni.

*Un assessore che abitava a nella zona vedeva tutte le mattine i genitori con la corda che passavano sulla strada... e ha sollecitato molto la sistemazione e la creazione del marciapiede [...]  
(insegnante)*

*[...] abituiamo i nostri figli a convivere con questa realtà ed usare in modo adeguato la strada sia come pedoni che come automobilisti. Gli accompagnatori del pedibus diventano a casa automobilisti [...]* (Vigile)

*[...] Si sta meglio fisicamente e mentalmente... se il bambino usa il corpo, gioca e cammina si mette in relazione con gli altri. Si parla anche di cittadinanza futura ed avere abilità nelle relazioni, oltre che nel fisico, risulta importante.  
[...]* (Uisp)

- **Attività Motoria.** I bambini che frequentano il pedibus si garantiscono già dalla mattina una buona abitudine all'attività fisica. Questo va ad incidere su quei minori che al di fuori dello sport agonistico, fanno pochissima attività motoria all'aperto.
- **Salute.** Oltre ad essere un buon esercizio fisico che riduce il rischio di malattie e obesità, il pedibus ha rappresentato per molte insegnanti anche un buon sistema per la salute psico-fisica del bambino, grazie alla socializzazione con i propri compagni, il risveglio per la mente prima di entrare a scuola e un metodo di integrazione efficace.
- **Cittadini attivi.** Il pedibus ha permesso di mettere in rete i genitori permettendo loro di conoscersi e di attivarsi per un obiettivo comune assieme alla scuola. Inoltre gli stessi bambini tramite il pedibus stanno imparando ad essere cittadini attivi sul proprio territorio e a rendersi conto dei propri diritti come pedoni e come ciclisti.
- **Conoscenza del proprio territorio.** Il pedibus ha permesso a molti bambini di conoscere il proprio ambiente e delle persone che ci vivono, imparando a valutarne i rischi, le criticità e anche le bellezze e le caratteristiche che lo abitano.



IC Rovigo Due a.s. 2008-2009

*[...] Siamo rimasti stupiti dal fatto che la percezione del pericolo delle famiglie era diversa rispetto dalla nostra [...] (Vigile)*

*Il bambino che con la macchina sale a casa e scende a scuola non ha la percezione della distanza neanche del marciapiede... il bambino deve inciampare, sapere dove finisce il marciapiede [...] (Ass. Genitori)*

*I bambini sono stati fuori a vedere il territorio intorno alla scuola. Hanno visto "Rovigo città delle rose" e descrivevano il marciapiede largo che ci fa chiacchierare, il negozio con la signora che ti sorride e "Rivogo città delle spine" dove segnalavano le cose che non piacevano o erano pericolose. I bambini erano stato coinvolti con i sensi... odore, tatto, udito, vista! (Uisp)*

*Il pedibus in genere modifica le abitudini di coloro che sono coinvolti, nonostante questo (5ª circoscrizione) sia un quartiere che ha molti problemi dal punto di vista ambientale, sono riusciti molto di più che in altri quartieri dove sarebbe stato tutto molto più facile. [...] (Ulss)*

*[...] abbiamo avuto molte segnalazioni sulla sicurezza dei percorsi, e quindi il pedibus è servito ad incidere, ma è un sistema che va alimentato altrimenti si spegne, deve passare anche una cultura della città usufruibile da parte degli utenti deboli della strada [...] (Vigile)*

*[...] Sono ragazzini più cresciuti, più autonomi, più staccati dai genitori [...] (Insegnante)*

*Mi capita anche alla medie che viene chiusa la strada, il genitore quindi lascia il ragazzino sulla strada e dice "...ma io non vedo mio figlio entrare" (Vigile)*

*[...] l'organizzazione delle città rende difficile che ci si trovi tra quelli che hanno lo stesso interesse. Un conto è essere costretti a fare la riunione, un conto è fare la stessa strada a piedi e parlarne [...]. (Ulss)*

*[...] Dove si lavora bene si hanno impatti educativi importanti, si occupano dell'ambiente e quindi camminare, ma anche poi altre cose collegate come la differenziata ecc.. [...] (Comune)*

### 6.3 Impatti educativi

- Rispetto. Sottolineato soprattutto dalle istituzioni scolastiche, il pedibus promuove rispetto delle regole, degli orari e il rispetto degli altri e delle loro diversità.
- Educazione stradale. Il pedibus è servito per vivere concretamente la strada e mettere in pratica teorie e informazioni che i vigili promuovono all'interno delle scuole.
- Aumento dell'autonomia. Secondo vari attori il pedibus ha contribuito in maniera forte a sviluppare autonomia nei bambini, influenzando gli spostamenti a piedi durante la loro giornata e rendendoli più sicuri perché in grado di affrontare da soli i rischi dell'ambiente circostante e delle regole della strada. Secondo alcuni ha anche contribuito ad aumentare l'uso della bicicletta tra i bambini più grandi, perché hanno acquisito le capacità per andare da soli e la fiducia da parte dei loro genitori.
- Socializzazione. Il pedibus crea socializzazione tra i bambini e anche tra i genitori. Contribuisce in molti casi a creare situazioni di stampo comunitario, che si sono perse da tempo in alcune zone della città.



*[...] grazie ad un concorso è stato attivato un tavolo di lavoro dove partecipavano regolarmente un rappresentante del comune, uno della polizia municipale, un rappresentante della circoscrizione, quindi ogni osservazione che veniva fatta sul pedibus, sull'andare a scuola da solo, ma anche di come è la scuola nel territorio, venivano portate per quanto di competenza e un po' alla volta la circoscrizione si è fatta carico del problema [...] (Insegnante)*



*[...] alcuni genitori scelgono la scuola dove c'è il pedibus perché è un punto di qualità [...] (Comune)*

*[...] i vicini hanno notato che c'è meno gas di scarico e meno confusione sotto casa, questo lo hanno detto, anche se fosse solo una loro percezione vuol dire avere comunque migliorato la qualità della vita [...] (Comune)*

*[...] Il sottopasso della statale 102 viene pulito ora molto più spesso perché ci passano i bambini e il fatto che lo utilizzano i bambini lo usano di più anche gli adulti, prima passavano sopra... [...] (Vigile)*

### 6.4 Impatti strutturali e normativi

- Modifiche urbanistiche e messa in sicurezza. I pedibus hanno contribuito alla messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola e l'installazione della segnaletica verticale ed orizzontale. Parti di città e quartieri sono state messi in sicurezza e hanno aumentato l'attenzione sulle zone frequentate dai bambini, portando beneficio a tutti coloro che già andavano a piedi.
- Strumenti normativi. In una delle zone prese in esame, la Provincia e i comuni dell'area metropolitana hanno inserito il pedibus come strumento per la riduzione dell'impatto da traffico nel Piano di Azione e Risanamento della qualità dell'aria. Questo significa che i pedibus attivi hanno contribuito negli anni ad aumentare l'attenzione e ad essere parte integrante di un sistema di strumenti complementari.
- Politiche di mobilità. Il pedibus ha influito a ripensare a nuove forme di mobilità, soprattutto nelle zone adiacenti alle scuole e in alcuni casi ha creato comitati e tavoli di lavoro attivi sulla mobilità sostenibile.
- Prestigio. Il pedibus permette alla scuola di acquisire qualità e prestigio, dimostrando di avere nell'offerta formativa un'attività completa e sana.
- Qualità del quartiere. Più attori hanno sottolineato come i residenti adiacenti alla scuola percepiscano una diminuzione del livello di rumore del traffico e dell'inquinamento, inoltre aumenta



la qualità del quartiere che è attraversato da bambini e genitori, stimolando comunità e controllo sociale. Inoltre si è acquisita bellezza, infatti più persone hanno sottolineato come il pedibus abbia abbellito la città portando i bambini a muoversi tra le case anziché auto.

- Pedibus privato. In un caso ci è stato segnalato anche la presenza di “pedibus famigliari o privati” cioè piccoli gruppi di genitori con stretti legami che privatamente si auto-organizzano nell’accompagnare alcuni bambini a scuola. I bambini interessati lo chiamano appunto pedibus. Questo fatto è stato interpretato dagli attori intervistati sia come una conferma della difficoltà e dei genitori a prendersi la responsabilità per attivare una cosa maggiormente comunitaria, sia invece come un chiaro segno di risposta ad una mancanza sul loro territorio che li ha portati ad organizzarsi in maniera autonoma.



## 7. Parole chiave del buon pedibus

**Abitudine:** il pedibus sviluppa l'abitudine a muoversi a piedi e a rendere comoda l'organizzazione degli spostamenti

**Ambiente:** il pedibus permette di diminuire il traffico e migliorare la qualità dell'aria

**Ascolto:** il pedibus trova riconoscimento e diventa un'utile cassa di risonanza per il territorio

**Attività Motoria:** il pedibus promuove e stimola il movimento

**Autonomia:** il pedibus stimola l'indipendenza del bambino

**Cittadini:** il pedibus mette in relazione i bambini con le istituzioni che si occupano del loro ambiente di vita, sviluppando cittadinanza attiva e interesse e rispetto per il territorio

**Comunità:** il pedibus diventa parte di un progetto più ampio di comunità

**Educazione:** il pedibus diventa strumento educativo complementare

**Partecipazione:** il pedibus sviluppa collaborazione e partecipazione tra genitori, scuola, organizzazioni e il territorio.

**Rete:** il pedibus punta ad una struttura di rete formale e informale che lo sostenga e lo faccia crescere

**Sicurezza:** il pedibus permette di andare a scuola a piedi garantendo la sorveglianza dell'adulto

**Socializzazione:** il pedibus dà la possibilità di parlare e fare nuove conoscenze



## Autori

- *Fabrizia Archetti*, Assistente Sanitaria. Programma Regionale di Promozione dell'Attività Motoria MuoverSI'. Servizio Progetti e Promozione della Salute - Dipartimento di Prevenzione ULSS 20 Regione Veneto
- *Anna Bricchese*, Assistente Sanitaria, Servizio Promozione della Salute e Tutela nelle Attività Sportive- Azienda ULSS 7 Pieve di Soligo (TV)
- *Carlotta Chiari*, Tecnico laureato in Scienze Motorie. Collaboratore Programma Regionale di Promozione dell'Attività Motoria MuoverSI'.
- *Cinzia Maggi*, Coordinatrice operativa rete "Tante Tinte", Ufficio Scolastico XII di Verona.
- *Silvia Mantovani*, Antropologa, esperta in comunicazione e antropologia della salute
- *Federica Michieletto*, Statistico, Funzionario Settore promozione e sviluppo igienico e sanità pubblica, Regione del Veneto
- *Mirta Mordakhai*, Laureata in Comunicazione, esperta in Divulgazione Educational. Collaboratrice Programma Regionale di Promozione dell'Attività Motoria MuoverSI'. Servizio Progetti e Promozione della Salute - Dipartimento di Prevenzione ULSS 20 Regione Veneto
- *Susanna Morgante*, Responsabile del Programma Regionale di Promozione dell'Attività Motoria MuoverSI'. Servizio Progetti e Promozione della Salute - Dipartimento di Prevenzione ULSS 20 Regione Veneto.
- *Raffaella Mulato*, Associazione onlus Moving School 21
- *Adriana Pierdonà*, Assistente Sanitaria, Servizio Promozione della Salute e Tutela nelle Attività Sportive- Azienda ULSS 7 Pieve di Soligo (TV)
- *Gianna Piovesan*, Pediatra, Dipartimento di Prevenzione, Azienda Ulss 9 Treviso
- *Michela Possamai*, Dirigente Scolastico, ReferenteUSR per il Veneto
- *Stephan Riegger*, Associazione berlinbewegt e.V., Berlino
- *Dinha Rodrigues*, 1° Presidente Associazione Mediatori e Mediatrici "Terra dei Popoli". Esperta in processi formativi e Mediatrice culturale – Brasile
- *Francesca Russo*, Dirigente Settore promozione e sviluppo igienico e sanità pubblica, Regione del Veneto
- *Diego Soave*, Tecnico laureato in Scienze Motorie. Collaboratore Programma Regionale di Promozione dell'Attività Motoria MuoverSI'
- *Laura Valenari*, Psicologa e psicoterapeuta. Collaboratrice Programma Regionale di Promozione dell'Attività Motoria MuoverSI'. Servizio Progetti e Promozione della Salute - Dipartimento di Prevenzione ULSS 20 Regione Veneto