



***Bimbibici*** - l'importante iniziativa della FIAB rivolta ai bambini ed ai ragazzi italiani, che nel 2002 si è svolta in cento città coinvolgendo 20 mila persone - non è mai stata, fin dalla sua prima edizione, una semplice bicicletтата.

I cortei in bicicletta - che costituiscono in ogni caso esperienze uniche ed emozionanti per i partecipanti i quali, per una volta almeno, possono pedalare assieme in allegria e sicurezza - sono stati molto spesso preceduti da lavori e discussioni nelle classi sulla mobilità sostenibile e sui progetti di percorsi sicuri casa scuola.

Abbiamo così potuto verificare l'esistenza di una domanda di materiali da utilizzare per queste riflessioni nelle classi alla quale cominciamo a dare una prima risposta con questo quaderno.

Il quaderno è stato articolato in quattro parti.

La *prima* dedicata ad alcune competenti testimonianze sul rapporto bambini bicicletta.

La *seconda* con contenuti tecnici indispensabili per affrontare correttamente i temi della mobilità.

La *terza* con esperienze concrete di lavori con bambini e ragazzi sul tema della mobilità e infine la *quarta* nella quale sono proposti tre percorsi didattici per altrettanti livelli scolastici dalle materne alle medie.

Si ribadisce che questa è una prima risposta alla esigenza di disporre di materiali per lavorare con i bambini e i ragazzi sui temi di cui ci occupiamo come cicloambientalisti. Un'ulteriore risposta potrà venire dalla prossima pubblicazione del quaderno *La città a due ruote. Progetto didattico per la scuola dell'obbligo* che ci è stato commissionato dal Gruppo di lavoro Nazionale sulla mobilità ciclistica costituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

**Luigi Riccardi, Presidente FIAB**





# Bambini in bici. Perché?

*Bambini e Biciclette è il titolo di questo libretto che qualcuno vi ha dato, che avete aperto e che ora state leggendo. Bambini e biciclette, per molti di voi sicuramente un'associazione naturale.*

*E' sufficiente infatti ritornare alla vostra infanzia per ritrovare tra i vostri gesti quotidiani quel pestare sui pedali che vi portava un po' più in là, alla scoperta di qualcosa.*

*Ma vi basterà poi guardare dalla finestra per scoprire che non è più così. Nelle stesse strade di un tempo di bambini se ne vedono pochi e di bici ancora meno.*

*E' il mondo che è cambiato. Ma in questo cambiamento i bambini ci hanno guadagnato o ci hanno perso?*





## 1971, Roma-Ostia in bicicletta. Esperienze di un bambino

**Andrea Satta, pediatra**

Alle sei di sera la ruota posteriore della bici di Andrea, una Graziella 20 riposa sulla sabbia di Ostia, ruote di colori diversi e consumati e Andrea gioca a pallone. Andava in piedi in bici, Andrea, sulla Graziella, seduto non toccava terra e sfiorava con le punte i pedali. La catena lenta che sbatte sul carter dà la frequenza delle pedalate e sulla bici rubata alla sorella Jaja un preziosissimo accessorio: il rumore del motore, un pezzo di cartolina infilata tra i raggi della ruota sostenuta da una molletta di legno, agganciata alla forcella anteriore. Un ubriacante rumore da grandi. Una estate caldissima quella del '71 ed andare in bici da Roma ad Ostia era proprio una sfida da fare. Sulla via Ostiense in bici a poco all'ora capisci tutto, anche quello che non ricordi.

Siccome Andrea sono io, partimmo in quattro ed in quattro arrivam-

mo sfiniti, dormimmo sulla spiaggia, mangiammo un gelato, giocammo a pallone, ripartimmo ed al buio arrivammo, al lume delle dinamo, padri e madri in strada inferociti.

Da allora ogni anno il giorno prima delle vacanze si andava ad Ostia lungo la solita strada con una Atala 18 bianca e verde, una Anquetil, una city-bike e poi... e poi sono cambiati alcuni compagni, altri si sono aggiunti, qualche ragazza è arrivata e andata via. Nascono i capannoni, diminuiscono prati e pini, spuntano nuovi cantieri, arrivano nuovi poveri nelle borgate e i cartelloni pubblicitari nascondono il mare fino alla riva.

Così i ventisei chilometri di Ostiense sono un film che da trent'anni corre a venti all'ora e che non ho mai girato, ma come vedi non dimentico. Grazie bici.



## Bambini e biciclette: il diritto negato

**Marco Pierfranceschi, presidente Ruotalibera Roma**

Una fortissima quanto inascoltata domanda di mobilità ciclistica proviene proprio da bambini e preadolescenti.

Le statistiche, da qualche anno a questa parte, ci tratteggiano un ritratto decisamente inquietante delle condizioni dell'infanzia: bambini e ragazzi tendono a passare la maggior parte della giornata in ambienti chiusi, prima a scuola, poi in casa, spesso da soli fra giocattoli, computers, videogames e televisione.

Questo è causato sia dagli impegni lavorativi dei genitori, sia dalla pericolosità intrinseca degli ambienti urbani.

È storia recente l'uccisione di un bambino in bicicletta avvenuta alla periferia di Roma ad opera di un pira-

ta della strada, ma il fatto paradossale è stato che l'avvocato difensore dell'assassino abbia contestato al genitore del bimbo morto il reato di "abbandono di minore"!

Il che è come affermare che ormai il livello di "normale" pericolosità delle nostre strade è tale che i bambini in età scolare richiedono una sorveglianza costante, e non sono liberi di andare in giro senza una adeguata "scorta".

Se da un lato questa logica aberrante probabilmente non passerà sul piano giuridico, dall'altro, purtroppo, è già stata introiettata dalla popolazione, col risultato che i bambini non vengono più lasciati uscire da soli.

Questo comporta pesanti ricadute sia sul piano fisico che psicologico,





da un lato l'immobilità forzata sta producendo una generazione di bambini (e futuri adulti) sovrappeso, dall'altra il mancato confronto con l'esterno rischia di produrre personalità chiuse, fragili e scarsamente autonome.

Come la bicicletta possa influire positivamente nei termini di un riequilibrio di tale situazione è abbastanza ovvio, offrendo questo mezzo, a bambini ed adolescenti, risorse di mobilità ed autonomia, oltre all'esercizio fisico, del senso dell'equilibrio e delle capacità manipolatorie richie-

ste per il suo utilizzo.

Meno semplice è trovare la maniera di consentire alle fasce di età più giovani di usufruirne.

Se infatti le strade cittadine, continuamente percorse dai veicoli a motore, sono percepite come rischiose dagli adulti per sé stessi, a maggior ragione lo sono per un bambino, per il quale possono diventare letali.

Diventa più che mai necessario, in questo caso, realizzare dei percorsi protetti in sede propria o mista ciclo-pedonale, e l'attivazione di strumenti di moderazione del traffico.

Inoltre sarebbe opportuno predisporre degli itinerari protetti casa-scuola, così da consentire a bambini ed adolescenti di recarsi quotidianamente a scuola da soli, senza dover dipendere dai genitori per spostamenti anche brevi (ed ottenendo un abbattimento significativo del traffico nelle ore di punta).

## Benessere e salute per i bambini d'oggi

**Rossana Palazzi, pediatra**

*“Li accompagni tu a scuola oggi?”  
“Chi va a prendere i bambini in piscina?”  
“Puoi chiedere a tua madre di portare Luca a casa, dopo il tennis?”*  
Frammenti di quotidianità.

Frammenti di quotidianità della società odierna, quella motorizzata.



La paura dei pericoli della società porta i genitori a limitare l'indipendenza dei bambini che vengono accompagnati a scuola, a praticare sport, ad incontrare gli amici. Ciò ritarda l'acquisizione graduale di una autonomia che è fondamentale per affrontare le inevitabili difficoltà dell'adolescenza e dell'età adulta, riduce le opportunità di stabilire contatti con coetanei non programmati dagli adulti. Inoltre quasi sempre i bambini vengono accompagnati a scuola in macchina, favorendo quello stile di vita sedentario che è alla base di tante malattie “moderne”, e negando loro la conoscenza di tutto un mondo che sta tra la casa e la scuola, la casa e la palestra, fatto di persone, cose, situazioni che servono ad arricchire il bagaglio delle esperienze individuali del bambino, altrimenti abituato a percepire i luoghi come entità distinte, non collegate tra loro da uno spazio fisico, ma da uno spazio “virtuale” asettico e che rende irreali le

distanze: l'abitacolo dell'automobile.

Cosa induce i genitori ad accompagnare i bambini a scuola? Sostanzialmente si pensa di fare il “bene” dei bambini, che saranno così al sicuro dai pericoli del traffico, non suderanno e non si affaticheranno inutilmente. Come se i ragazzi avessero bisogno di conservare le energie da dedicare allo studio. Certo, le energie spese camminando in piano sono il doppio rispetto a quelle spese stando seduti, mentre spostandosi in bicicletta si bruciano quattro volte più calorie che stando seduti in automobile, ma i bambini ed i ragazzi hanno energia da vendere e praticare attività fisica – che sia per svago, spostamento o sport – non può far loro che bene. Ed è miope ed egoista pensare di sottrarre il proprio figlio ai rischi da traffico, adottando un comportamento che aumenta il livello generale di pericolo, sia diretto (rischio di incidenti) sia indiretto (aumento delle emissioni nocive). Non a caso le zone dove si



trovano plessi scolastici sono quelle meno vivibili, a causa dei picchi di traffico nelle ore di entrata e uscita da scuola. Ed è pura illusione pensare che in automobile non si respirano i gas inquinanti. La prese d'aria delle automobili sono proprio all'altezza dei tubi di scappamento e i filtri non sono certo molto efficaci nell'abbattimento delle sostanze nocive. Per evitare di respirare i gas di scarico l'unica cosa sicura è quella di non produrli.

Negli ultimi decenni si fanno sempre più frequenti nell'infanzia patologie legate allo stile di vita ed all'inquinamento (obesità, asma e allergie). Inoltre lo stile di vita nell'infanzia è



fondamentale per lo stato di salute nell'età adulta.

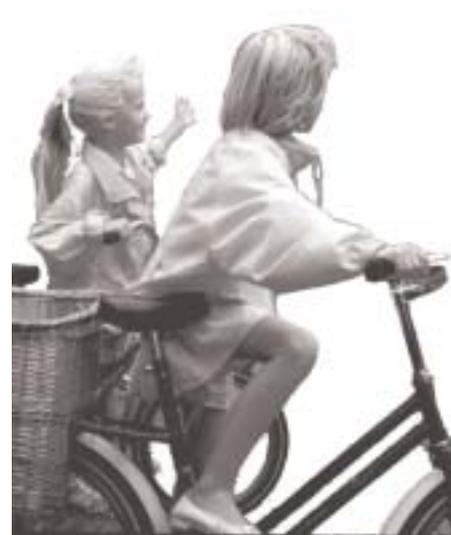
In Italia si è passati dallo 0,5% di obesità nei bambini in età scolare nati negli anni '50 al 20% dei bambini nati negli anni '90. Senza tener conto di quelli sovrappeso, per i quali l'eccesso di peso corporeo non è – ancora – patologico, ma aumenta in modo considerevole le probabilità di diventare obesi in età adulta.

L'obesità riconosce un'eziologia multifattoriale in cui genetica, metabolismo e ambiente interagiscono assumendo ruoli via via differenti in

diverse realtà socio-economiche. Possiamo con tutta tranquillità affermare che nell'occidente la causa principale è lo stile di vita "artificiale" con un apporto energetico eccessivo rispetto all'attività fisica praticata.

Strettamente legato all'obesità è l'aumento di incidenza delle malattie cardiovascolari (principali cause di morte in età adulta nei paesi industrializzati). La prevenzione di queste malattie, perché sia efficace, deve iniziare in età pediatrica, quando si vanno strutturando le abitudini alimentari e di vita. I dati epidemiologici indicano chiaramente che l'obesità in età adolescenziale rappresenta un fattore di rischio per la malattie coronariche e per i disordini del metabolismo glicidico (diabete). In Italia il 10-15% della popolazione, anche in età pediatrica, presenta manifestazioni allergiche. L'incidenza di allergopatie è molto elevata e in continuo aumento nelle nazioni industrializzate ed a più alto tenore di vita ed è quasi insignificante nei paesi in via di sviluppo.

Queste malattie necessitano di un substrato genetico, ma sono in gran parte scatenate da fattori ambientali. L'apparato respiratorio dei bambini è molto sensibile agli inquinanti ambientali. I bambini che vivono in città sono molto più a rischio di sviluppare riniti e asma di origine allergica.



Fondamentale è l'educazione ad uno stile di vita "sano", quindi non solo lo sport "programmato" o agonistico, ma incoraggiare gli spostamenti a piedi o in bicicletta. Questo è un buon contributo alla socializzazione, alla prevenzione dell'obesità infantile e, indirettamente, delle malattie dell'apparato respiratorio in quanto si ridurrebbe il traffico e l'emissione di gas inquinanti.

I bambini nelle case si annoiano. Molto spesso sono figli unici e hanno come unico passatempo la TV o la playstation. E non è infrequente che trascorrono 4-5 ore davanti al video, magari sgranocchiando snack e merendine, non esattamente adatti ad una corretta alimentazione, nonostante i suadenti messaggi pubblicitari ne esaltino le qualità nutrizionali.





Possiamo immaginare quanto sia difficile indurre i bambini in età scolare a seguire diete ipocaloriche, rese spesso necessarie proprio dalla eccessiva sedentarietà a cui vengono costretti a causa dell'atteggiamento iperprotettivo di molti genitori.

I bambini sono al centro delle attenzioni degli adulti (genitori, società, ma anche industria e, di conseguenza, media) sicuramente più di quanto avvenisse in passato. Sono tutti molto più belli, puliti, curati, eleganti ed apparentemente più sani. C'è una dif-

fusa convinzione che tutto ciò corrisponda al "benessere" dei nostri bambini. Ma bisogna fare molta attenzione quando si parla di benessere, termine con cui non si deve intendere la condizione economica o sociale, ma il significato letterale del termine: lo stato psico-fisico dei bambini. Siamo proprio sicuri che sia questo il "benessere" dei nostri bambini? E, soprattutto, siamo proprio sicuri che sia quello che si aspettano da noi?





# Che fare?

*Che fare allora? Come riempire le nostre città di bambini e biciclette? Come recuperare questo diritto negato?*

*Per poter riacquistare il gusto del pedalare, tutta la famiglia insieme, c'è sempre la possibilità del tempo libero, quello della domenica e delle vacanze.*

*Ma, soprattutto, bisogna tentare di modificare l'aspetto dei nostri centri urbani. E' molto importante renderli più amichevoli, più accoglienti per chi vuole spostarsi senza un motore, a piedi o in bicicletta.*

*Però anche il modo di pensare della gente dovrà cambiare se si vorrà raggiungere questo obiettivo.*

*Come?*

*Qualche idea nelle prossime pagine.*





## Il viaggio in bici con i bambini

**Mimmo Schiattone, formatore, FIAB di Roma**

Da quando è nata la nostra prima figlia abbiamo continuato ad usare la bicicletta sia per i piccoli spostamenti quotidiani che per il cicloturismo. Appena Sara ha compiuto 7-8 mesi abbiamo cominciato a fare le prime passeggiate un po' più lunghe trasportandola con un passeggino posteriore o con un buon marsupio. Sara reagiva bene a queste prime escursioni di qualche chilometro facendosi delle lunghe dormite cullata dal dolce procedere della pedalata. Abbiamo quindi deciso di affrontare il nostro primo viaggio in bici partecipando al cicloraduno della FIAB organizzato nel 1991 (Sara aveva 10 mesi) dagli amici di Bici e dintorni di Torino nel Monferrato. Dopo quella positiva esperienza altre ne sono seguite: alcuni week-end con la nostra associazione locale e altri cicloraduni FIAB.

Quello che abbiamo notato con piacere, Antonella (mia moglie) ed io, che se dieci anni fa ci ritrovavamo un po' soli con il passare degli anni sia nelle iniziative locali sia nei cicloraduni nazionali FIAB la presenza di famiglie con bambini aumentava.

E' per questo motivo che dopo alcune esperienze fatte "in solitaria" (Sara, Antonella ed io), tra cui nel 1994 un bellissimo viaggio da Ravenna a Venezia, abbiamo comin-



ciato a coinvolgere nei nostri viaggi altre famiglie di amici fornendo loro tutti i consigli necessari per affrontare viaggi in bicicletta. Abbiamo cominciato con viaggi di 2/3 giorni nella nostra regione con treno + bici e negli ultimi anni siamo passati a viaggi - anche all'estero - di 10/12 giorni con la partecipazione di 4/5 famiglie.

Che dire del cicloturismo fatto con i bambini? È semplicemente una bellissima esperienza sia per i bambini sia per gli adulti.

E' chiaro che vanno risolti alcuni problemi pratici. Innanzi tutto la sicurezza dei bambini. Occorre utilizzare biciclette e accessori di buona qualità: il casco, i seggiolini posteriori (consiglio per esperienza e senza fare nessuna pubblicità i modelli della tedesca Kettler che iniziano a trovarsi anche in Italia) fino a passare ai comodissimi rimorchi (ancora Kettler o Cannondale).

Ma quello che mi piace sottolineare in questo breve intervento è che un viaggio in bicicletta rappresenta per i bambini l'occasione di fare una esperienza indimenticabile. Se posso dare un consiglio ai genitori che vogliono fare un viaggio in bici è di cercare di dividerlo con altre famiglie. Ai bambini piace molto pedalare insieme ai loro amici: stanchezza e noia diventano sensazioni sconosciute... come sono frequenti invece nei viaggi fatti in macchina! Un'altra condizione per fare una bella vacanza è chiaramente quella di cercare di utilizzare dei percorsi protetti in itinerari almeno prevalentemente su pista ciclabile: gli itinerari austriaci e svizzeri ad esempio, ma anche la nostra Ciclabile del Sole almeno per alcuni tratti può andare benissimo... Il viaggio su pista ciclabile consente sia ai bambini che ai genitori di rilassarsi maggiormente per l'assoluta mancanza di pericolo derivato dal traffico e di godere reciprocamente della bel-

lezza del territorio che si percorre e della gioia di andare in bicicletta.

Quando i bambini diventano un po' più grandi (dai dieci anni in su) diventa importante coinvolgerli anche nell'organizzazione del viaggio. Innanzitutto la costruzione dell'itinerario, le tappe da fare, i posti dove dormire, i luoghi da visitare, il bagaglio da portare, i treni da prendere... I bambini diventano costruttori e partecipi del loro viaggio... e vi assicuro che se si riescono a coinvolgere ed a interessarli nelle riunioni preparatorie (di solito riservate agli adulti!) per loro il viaggio diventerà sempre più interessante e interiorizzeranno delle



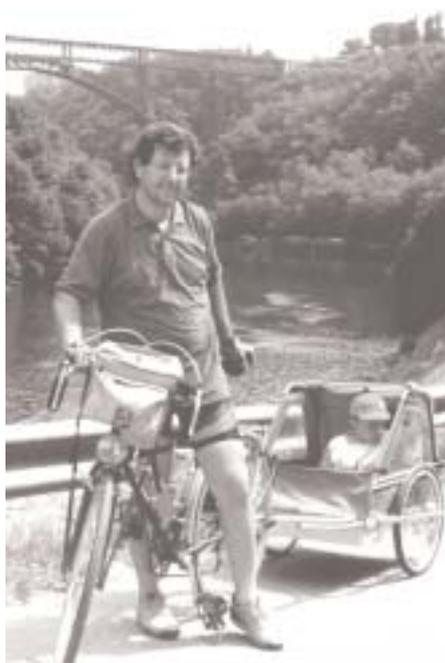
conoscenze di geografia che non varranno tante lezioni fatte a scuola. È importante inoltre affidare ai più grandicelli parte del loro bagaglio anche per responsabilizzarli un po' di più.

Per quanto riguarda la scelta degli itinerari, oltre alla discriminante "pista ciclabile" ci sono anche altri criteri per scegliere un itinerario adatto alle famiglie. Può risultare utile ad esempio seguire un itinerario che corra parallelo ad una linea ferroviaria. In caso di necessità si può salire sul treno per evitare una tappa troppo faticosa per raggiungere la meta in caso di maltempo o per ovviare ad altri inconvenienti. Un altro consiglio è quello di seguire i percorsi lungo i fiumi (molte piste ciclabili sono costruite sugli argini dei corsi d'acqua): così facendo ci si può avvantag-

giare seguendo il percorso dalla sorgente verso la foce con un dislivello favorevole. Un altro criterio per fare delle vacanze in famiglia è scegliere degli itinerari che offrano ampia ricettività (bed and breakfast, ostelli della gioventù, camere) in modo da non dover essere obbligati a prenotare in anticipo così da poter permettersi di non rispettare tappe troppo rigide. Inoltre queste soluzioni offrono generalmente un buon servizio a prezzi accessibili. E' consigliabile scegliere dei percorsi tendenzialmente pianeggianti che offrano magari la possibilità di fare qualche bagno (mare, laghi, fiumi o anche piscina) evitando cicloescursioni su itinerari collinari e con troppi saliscendi. I bambini (ma anche gli adulti!) trovano molto bello e piacevole fare un bel bagno dopo una giornata in bici. Le tappe devono essere brevi. Per le prime esperienze consiglio 20/30 Km al massimo. In questo modo ci si può fermare quando si vuole: a vedere un bel monumento, a visitare un'area naturale o più semplicemente a giocare nei giardini pubblici dei paesi o città che si attraversano. Evitando l'angoscia di fare tappe troppo lunghe per arrivare alla meta si crea un clima sereno tra adulti e bambini e ci si possono concedere tutte le soste che si desiderano.

Ma come preparare i bambini ad affrontare un ciclovaggio? E' chiaro che sia i bambini che vanno trasportati sia quelli che pedaleranno sulla propria bici (dai 6 anni in su) dovranno essere un po' preparati. Non tanto allenati dal punto di vista fisico quanto abituati ad uscire in bicicletta anche in situazioni di traffico per imparare a rispettare le più elementari regole di sicurezza stradale. A questo scopo è consigliabile fare con loro qualche passeggiata prima di affrontare un viaggio vero e proprio.

Delle considerazioni a parte per i



piccolissimi. La mia esperienza con le mie due bambine ma anche con figli di amici mi dice che generalmente i bambini trasportati, dopo qualche chilometro in bici, tendono ad addormentarsi. Occorre quindi attrezzarsi facendo attenzione sia alla loro comodità sia alla loro sicurezza. Per i bambini dagli 8 ai 18 mesi va benissimo un buon marsupio (ripeto un buon marsupio non quelli che si trovano in famose catene di negozi per l'infanzia che sono a dir poco ridicoli). Quando si utilizza il marsupio è meglio utilizzare una bici con tubo orizzontale del telaio obliquo sia per la comodità del bambino che del genitore. Noi ne avevamo acquistato uno fatto a mano da una associazione di donne di Verona che abbiamo utilizzato sia per Sara che per Sofia. Se ne trovano di buoni di fabbricazione tedesca o statunitense. I bambini attaccati al petto di papà o mamma si addormentano felici. Il marsupio è molto pratico perché quando non serve si piega facilmente nella borsa portaoggetti. Quando il bambino è sveglio si può trasportare su un buon seggiolino posteriore. I migliori hanno l'attacco non sul partapacchi

ma direttamente sul tubo piantone del telaio e hanno un sistema che attutisce gli inevitabili sobbalzi dei fondi stradali sconnessi. Grande attenzione va fatta nell'acquisto. Noi nel lontano 1991 lo abbiamo dovuto acquistare durante un viaggio in Germania (all'epoca in Italia praticamente non esistevano!). Oggi in qualche negozio specializzato finalmente si trovano anche nel nostro paese. Chiaramente vanno acquistati quelli con l'omologazione. I migliori hanno il poggiatesta e i poggia-piedi regolabili a seconda dell'età del bambino e possono essere utilizzati dai 10 mesi fino ai 5 anni di età. Quando il bambino si addormenta bisogna dotarsi di un cuscino da viaggio anti-torcicollo. Per i viaggi più lunghi consiglio infine il carrello. E' comodissimo sia per il genitore ciclista sia per i bambini. Il rimorchio in genere è a due posti anche se è chiaramente più comodo utilizzarlo per un solo bambino. E' bene che il bambino porti con sé qualche gioco (la mia Sofia si porta dietro una bambola, dei libretti e qualche pupazzetto). Utile anche un registratore tascabile a pile per ascoltare musica o favole. Il carrello è molto comodo perché il bambino quando si addormenta ha a disposizione uno spazio ampio ed è protetto da ogni agente atmosferico. I più buoni hanno la zanzariera e sono dotati di dispositivi di sospensione. Vanno utilizzati quasi esclusivamente per il cicloturismo e in percorsi o su pista ciclabile o con poco traffico: utilizzarli nelle nostre città è quasi proibitivo.



# Proposte per il rilancio dell'uso della bicicletta in città

**Marco Passigato, ingegnere**

## 1. La situazione attuale

### **Pedalar e camminare in città è sempre più difficile**

In questi anni nelle nostre città e nei paesi la mobilità in bicicletta ed a piedi è sempre più difficoltosa soprattutto per gli utenti deboli della strada quali bambini ed anziani. Le condizioni di vivibilità sono peggiorate anche per la crescita dell'inquinamento dell'aria e da rumore che rendono sempre meno piacevole per il cittadino muoversi a piedi o in bicicletta.

Se nei centri storici si sono attivate politiche diversificate con la creazione di nuove strade e parcheggi sotterranei, favorendo il trasporto pubblico, creando zone a traffico limitato e zone pedonali, nelle periferie la situazione è ancora drammatica e la difficoltà di camminare e pedalare rimane altissima. In particolare i bambini, gli anziani ed i portatori di handicap hanno perduto la loro autonomia e generalmente dipendono da altri per essere trasportati. La gente sceglie l'automobile per difendersi dai pericoli e sentirsi più sicura. In questo

modo alimenta una spirale perversa che crea un intasamento generale diffuso con un effetto indiretto di svuotamento delle strade dalla presenza viva della gente. Ciclabilità e pedonalità vanno valorizzati come reali modi di trasporto, occasione di riqualificazione urbana e opportunità per ricreare la funzione sociale della strada finalizzata al rafforzamento del senso di comunità dei cittadini.

### **L'aumento delle automobili**

La crescita del tasso di motorizzazione privata negli ultimi anni è stata particolarmente intensa, si rileva che nelle aree ad economia sviluppata essa sia cresciuta del 4% all'anno, il che significa che in 10-12 anni il parco auto circolante è cresciuto del 50% circa. Considerato che parallelamente le offerte per il parcheggio pubblico e privato non sono state altrettanto importanti, ne consegue che centri e periferie sono ormai saturate di auto in sosta. Se 10 anni fa era possibile istituire corsie ciclabili in bordo strada oggi questo è diventato improponibile a patto di non provocare lo scontro con gran parte della

popolazione che sarebbe ulteriormente penalizzata nelle già difficoltose possibilità di parcheggio.



**Su questa strada l'auto comanda**

### **Gli incidenti stradali in città**

Anche l'incidentalità è un elemento in crescita che preoccupa ciclisti ed utenti deboli, infatti dall'analisi dei dati ACI - ISTAT 1996 si rileva che in Italia ci sono stati circa 500 incidenti al giorno con 16 morti e 700 feriti, in un anno circa 180.000 incidenti con 6.000 morti e 255.000 feriti. Si stima che una persona su 80 muoia 40 anni prima per incidente e una su tre porti danni permanenti più o meno gravi per incidenti stradali, inoltre:

- il 40% dei morti ed il 70% degli incidenti accadono in ambito urbano;
- il 73% degli incidenti è causato dal comportamento del conducente.

### **Le proposte di miglioramento si sviluppano su due piani:**

1° - Tecnico: occorre creare sicurezza attiva nel traffico soprattutto urbano investendo in ricerca e in miglioramento delle strade urbane



**Il degrado dei marciapiedi e delle strade rende difficile andare a piedi e in bicicletta e spinge i cittadini all'uso dell'auto**

esistenti con tecniche di moderazione del traffico, creando reti di percorsi ciclabili e favorendo la sicurezza per i ragazzi sui percorsi tra casa e scuola.

2° - Educativo: è necessario educare soprattutto i conducenti attuali (adulti) e futuri (giovani) ad una guida responsabile, in quanto l'automobile si può trasformare in un'arma, favorire un'educazione stradale attiva e partecipata.

### Le esperienze degli altri paesi europei

I fatti sopra esposti si sono verificati parallelamente anche negli altri paesi europei dove questi fenomeni sono stati studiati e affrontati per tempo e ancora una volta noi italiani abbiamo la possibilità di "copiare" e di godere delle sperimentazioni, delle scelte e delle politiche che gli altri Paesi hanno attuato.

In Germania, Olanda, Inghilterra esistono numerosi e qualificati centri di ricerca per la sicurezza stradale nelle sue componenti di mobilità urbana ed extraurbana e per i veicoli, le biciclette ed i pedoni.

Una delle prime osservazioni emerse dagli studi effettuati ha affermato che la velocità e la forma delle strade sono le principali cause degli incidenti.



ti.

E' stato rilevato inoltre come sia la forma delle strade e non il limite di velocità a condizionare il comportamento dell'automobilista, infatti su strade urbane larghe e rettilinee qualunque automobilista, anche il più ben intenzionato, raggiunge involontariamente velocità elevate. E' necessario pertanto realizzare strade che inducano l'automobilista a guidare con lentezza e con attenzione.

Per questo sono state sviluppate ed applicate tecniche di riqualificazione stradale dette di moderazione del traffico che propongono la realizzazione

di strade da percorrersi a bassa velocità nel rispetto di ciclisti e pedoni.

In Francia in 4 anni dal 1990 al 1994 circa 40 città hanno studiato, realizzato, analizzato e discusso i risultati sperimentali reali di 40 interventi a favore della sicurezza stradale urbana producendo nuove norme e nuovi manuali per la progettazione delle strade con tecniche di moderazione del traffico.

La Comunità Europea finanzia ogni anno alcuni pacchetti di studio sulla sicurezza, partendo dall'analisi delle incidentalità si propone di individuare delle strategie politiche di miglioramento della situazione sia come sicurezza sia come diversa ripartizione modale all'interno delle grandi città per favorire il decongestionamento da traffico, il disinquinamento e la qualità della vita delle persone.

## 2. Le proposte tecniche

### a) Realizzare reti di piste ciclabili

I Piani Urbani del Traffico classificano le strade urbane in strade di scorrimento, strade interquartierali, strade di quartiere e strade locali.

Questa classificazione aiuta a impostare il progetto della rete ciclabile comunale in quanto, in generale, nelle





strade di scorrimento la rete ciclabile deve prevedere la separazione, sulle strade interquartiere è consentita la corsia ciclabile, per quelle di quartiere è possibile l'integrazione nel traffico ordinario e in quelle locali sono possibili zone 30 e strade residenziali.

Una rete ciclabile moderna inserita all'interno del PUT è pertanto generalmente costituita da tre tipologie di soluzioni ciclabili: la separazione, l'integrazione e la moderazione del traffico.

### a1. Separazione

Per separazione si intende realizzare corsie o sedi proprie per le biciclette, separate da cordoli, a quota marciapiede, monodirezionali o bidirezionali, obbligatorie in affiancamento alle strade classificate di scorrimento. E' il caso delle tratte caratterizzate da forte domanda come i collegamenti periferia - centro, da sezioni stradali con carreggiate o marciapiedi sufficientemente larghe o da forte pericolosità.

### a2. Integrazione

Per integrazione si intende la promiscuità tra le biciclette e gli altri ve-

coli, cercando comunque condizioni di sicurezza, si attua dove pur essendo forte domanda non c'è spazio per la separazione o dove la domanda non è talmente forte da giustificare la separazione. Corsie contro mano nel senso unico, corsia ciclabile o riqualificazione fisica e gestionale della strada al fine di migliorarne la pericolosità ciclabile sono esempi di integrazione. Interventi finalizzati a ridurre la velocità dei veicoli, organizzazione del parcheggio consentito, divieto assoluto della fermata breve, rimozione dei cassonetti dalla sede stradale, pavimentazione in ottimo stato e tombini perfettamente a livello possono contribuire alla sicurezza delle biciclette che si muoveranno assieme agli altri veicoli.

In questo ambito alcune facilitazioni locali hanno un loro significato a favore della sicurezza pur in assenza della continuità con un percorso; è il caso di attraversamenti ciclabili di grandi arterie, corsie di contromano in un senso unico per abbreviare percorsi tortuosi, attrezzatura di un incrocio con corsie preferenziali e spazi di attesa davanti alle automobili.

### a3. Moderazione del traffico

Per moderazione del traffico si intendono interventi all'assetto stradale finalizzati a trasformare l'immagine della strada affinché l'automobilista modifichi automaticamente ed inconsciamente il suo modo di guidare. Sono interventi di generale riqualificazione, che consentono di creare una sicurezza diffusa per tutti gli utenti della strada. Detti interventi possono riguardare nel centro dell'abitato un incrocio, uno slargo, un tratto di strada, mentre nelle periferie anche interi isolati caratterizzati da traffico locale attraverso la realizzazione di zone 30 e strade residenziali.

### b) Le isole ambientali - Affermare l'importanza della vivibilità degli spazi urbani

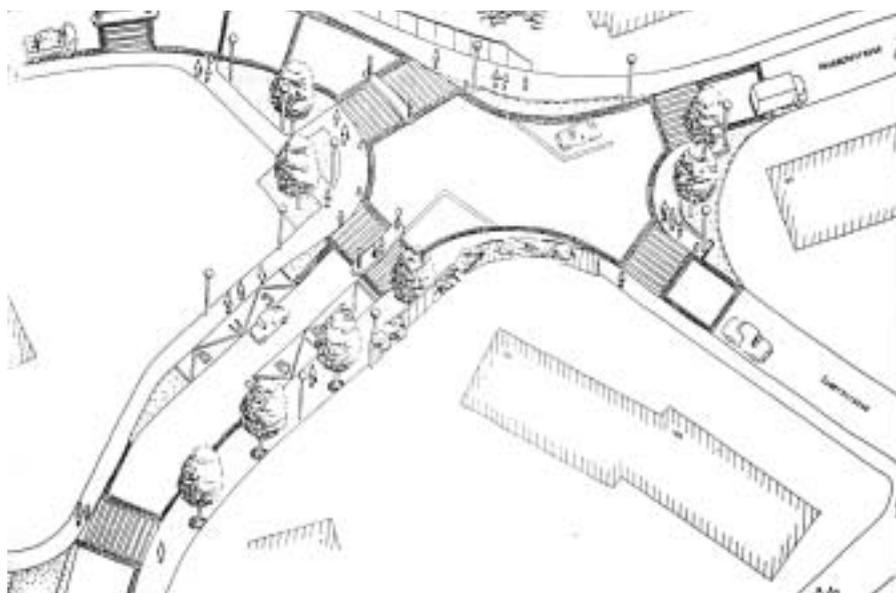
Le Isole Ambientali sono costituite da un insieme di strade locali minori e sono dette "isole" in quanto interne alla maglia della rete della viabilità veicolare principale ed "ambientali" in quanto finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani. Questo reticolo di strade minori locali deve essere considerato una grande risorsa in quanto esse concorrono alla realizzazione ed integrazione della rete ciclabile e pedonale.

Nelle isole ambientali, deve essere impedito l'effetto by-pass al traffico veicolare e deve essere organizzato un sistema circolatorio secondo il quale i veicoli escono in prossimità a dove sono entrati. L'effetto by-pass deve essere consentito alle biciclette.

Per alcuni insiemi di strade locali preferibilmente costituenti ambiti omogenei o comunque aventi particolarità che le caratterizzano sono attivabili interventi di natura strutturale (modifiche di marciapiedi, inserimento del o sostituzione delle pavimentazioni esistenti con altre differenziate per funzioni della strada, sosta, transito, gioco e intrattenimento) o norma-



**Gli incroci stradali sono i punti più pericolosi per il traffico ciclistico**



**Incrocio riqualificato e reso sicuro per tutti gli utenti della strada**

tiva (segnaletica ed ordinanze) al fine di favorire la vivibilità locale attraverso la realizzazione di due tipologie di utilizzo dello spazio urbano: le “zone 30” e le strade residenziali.

#### **b1. Zone 30**

La “zona 30” sono strade o sistemi di strade locali ove è consentito l’accesso a tutte le componenti del traffico, anche a funzione di parcheggio, escluso i mezzi di trasporto pubblico collettivo. Il limite di velocità è di 30 km/h e sono caratterizzate al contorno dove sboccano sulla viabilità principale da “accessi lenti” realizzate con strettoie o continuità rialzata dei marciapiedi a formare piattaforma di accesso. La disposizione dei parcheggi in modo particolare a pettine alternato, a blocchi e inframmezzato da alberi o sistemi di sedute per i pedoni, assieme ai marciapiedi allargati in corrispondenza dei passaggi pedonali o degli incroci sono elementi che diversificano la linearità stradale e contribuiscono a indurre nell’automobilista una guida più lenta e consona all’ambito caratterizzato da una mobilità tranquilla e sicura. La strada stretta o a prevalente funzione di parcheggio può essere resa a senso

unico.

#### **b2. Strade residenziali**

La strada residenziale prevista dal codice della strada è caratterizzata dal segnale figura 318, articolo 135 del regolamento, realizza condizioni tali che pedoni, ciclisti ed auto si muovono sulla stessa sede con pari diritti. Una situazione ottimale si realizza rendendo la strada a “cul de sac” per le automobili consentendo a bici, pedoni e bambini che giocano di diventare padroni della strada. Hanno

accesso le auto dei residenti che procedono a passo d’uomo. Sono consigliati ostacoli fissi, come piattaforme rialzate soprattutto agli incroci, aiuole, ecc., per delimitare il parcheggio ed imporre una bassa velocità. Altri elementi di arredo urbano studiati con cura, assieme a panchine ed alberature, rendono la strada un’ambito gradevole da vivere e da utilizzarsi come un’espansione della propria abitazione. La velocità massima è di 10 km/h.

#### **c) La riqualificazione dei piccoli centri urbani**

Uno dei temi più interessanti per i prossimi interventi urbanistici sono la riqualificazione dei piccoli centri urbani caratterizzati da forte traffico di attraversamento su strade statali o provinciali. In questo caso si pone il problema di riqualificare l’immagine urbana e la qualità dell’abitare negli edifici prospicienti l’asse viario.

In tali contesti diventa importante la riqualificazione ed il potenziamento della sicurezza degli spazi destinati alla mobilità non veicolare, pedonale e ciclabile, soprattutto nei centri turistici o quando si giunge in prossimità delle centralità sociali urbane ove si affacciano la chiesa, la piazza, i nego-



**Percorso ciclabile a lato di una strada con traffico veloce**



**Esempio di moderazione del traffico ottenuto con allargamento dei marciapiedi, restringimento della strada e cambio della pavimentazione**

zi, le scuole e le strade trasversali residenziali. In molti piccoli paesi infatti la vita sociale di relazione è fortemente condizionata e mortificata dal traffico di attraversamento.

### **c1. Coniugare la funzione di trasporto con la funzione sociale della strada**

Anche in questo caso soluzioni particolari di moderazione del traffico possono servire per coniugare la funzione di trasporto delle strade nei centri abitati con la funzione sociale che la strada stessa deve mantenere garantendo l'incremento e la sicurezza della mobilità locale pedonale e ciclabile con particolare riguardo all'incolumità dei ragazzi, degli

anziani e dei bambini che vanno a scuola.

Le soluzioni che si possono adottare sono:

- costruire delle situazioni fisiche e normative dette "Porte di accesso" al fine di indurre la velocità dei veicoli all'ingresso dei centri abitati effettivamente a 50 km/h;

- garantire ai due lati della strada piattaforme ad uso misto pedonale e ciclabile di dimensione ampia soprattutto in prossimità di piazze, scuole, negozi, servizi, luoghi di incontro, sbocchi di strade che collegano zone residenziali site a margine, cimiteri, ecc, anche stringendo la carreggiata veicolare fino a m 6 o inferiore;

- attrezzare attraversamenti pedonali e ciclabili protetti con isoletta centrale di sicurezza;

- mantenere la velocità di transito sulla sede principale uguale o inferiore a 50 fino a 30 km/h in relazione



**Uscita da scuola con spazio di attesa, barriera di protezione verso la strada, attraversamento pedonale rialzato per far rallentare i veicoli**



**Rispetto ai semafori le rotonde rendono il traffico a motore più scorrevole riducendo il rumore e l'emissione dei gas di scarico**

alla funzione sociale del tratto stesso di strada con interventi di modifiche alla pavimentazioni.

## **3. Le proposte educative**

### **a) Campagne di comunicazione**

All'estero sono molto diffuse le campagne promozionali per la sicurezza stradale, ecco i principali slogan: "Vivi la città in bicicletta" - "In bici sul posto di lavoro" - "Spazio alla bici" - "Pedone sicuro!" - "Zona 30 gente contenta" - "Bambini per le

strade come indicatore di qualità urbana” - “Bambini a scuola da soli” - “Iniziano le scuole, attenzione ai bambini!” - “Via il piede dal gas” - “Pedonalità sicura per gli anziani”.

Queste campagne di comunicazione hanno elevato la consapevolezza dei cittadini riguardo i rischi del traffico, i diritti dei soggetti deboli e la convinzione che il miglioramento deve attivarsi attraverso la modifica dei comportamenti di ognuno di noi.

### b) Educare gli adulti

- alla consapevolezza che la strada non è solo per le automobili ma anche per i pedoni ed i ciclisti;

- al rispetto degli spazi per le piste ciclabili ed i marciapiedi che non devono essere occupati dalle auto in sosta;

- alla conoscenza dei limiti psicofisici dei bambini nel traffico considerando che essi sono imprevedibili, si lasciano guidare dai loro impulsi, hanno un innato bisogno di correre, saltare, arrampicarsi, spesso non sono in grado di comportarsi correttamente perché il traffico è così complicato che il bambino si spaventa ed in lui si produce un senso di panico. Il campo visivo di un bambino è ridotto rispetto a quello di un adulto, il risultato è che egli non è in grado di avere la stessa capacità di adattarsi alle condizioni del traffico, anche l'altezza crea difficoltà quando ci si deve muovere nel traffico, il bambino non vede sopra al tetto delle auto parcheggiate inoltre può non essere visibile per l'automobilista.

La circolazione stradale ha sempre comportato difficoltà e pericoli, ora è diventata molto più aggressiva tanto da mettere in difficoltà anche gli adulti. Dette difficoltà diventano insormontabili per i bambini che hanno per loro natura capacità ed abilità ancora insufficienti. Tutto questo ci permette di capire che se vogliamo

dare autonomia di movimento ai bambini è il traffico che si deve adattare alla presenza dei bambini.

### c) Realizzare percorsi sicuri casa - scuola

E' ormai opinione diffusa che per i



**Francia:  
cartelli della campagna  
per la promozione  
della sicurezza stradale**

bambini andare a scuola a piedi ed in bicicletta con i compagni costituisce un momento di crescita dell'autonomia e della personalità. Le città devono consentire questi spostamenti in sicurezza.

I bambini vogliono andare a scuola a piedi ed in bicicletta e non restare chiusi in quelle scatolette inquinanti con le ruote che piacciono tanto agli adulti, vedendo l'esterno come un filmato che si ripete monotono tutti i giorni. Essi hanno il desiderio ed il bisogno di gestirsi autonomamente spazi e tempi per costruirsi la propria personalità. Questa condizione deve essere salvaguardata!

Molti genitori accompagnano a scuola i figli perché temono cattivi incontri e hanno paura del traffico, inoltre la fascia di età dai 10 ai 14 anni è quella nella quale si riscontra un picco nell'incidentalità stradale. Se le strade fossero più sicure per i pedoni ed i ciclisti ci sarebbe maggior presenza umana sui marciapiedi e le città diventerebbero più sicure anche nei confronti dei cattivi incontri.

Il traffico influisce negativamente sullo sviluppo dei bambini in quanto ne limita lo spazio vitale, negli anni della prima infanzia impedisce esperienze importanti per il loro sviluppo e la loro autonomia. E' diffusa l'idea che per garantire la sicurezza dei bambini, la miglior soluzione sia tenerli al di fuori del traffico, così i bambini sono stati scacciati dalle strade e non vi giocano più.

Lo psicologo svizzero Huttenmoser ha verificato che i bambini che possono uscire da soli e muoversi in un ambiente favorevole sono avvantaggiati nello sviluppo motorio e sociale, hanno più amici e compagni di gioco, possono organizzare indipendentemente diversi momenti della loro giornata e questo li aiuta a crescere. Quando giocano e si inventano i giochi che fanno, ciò permette loro di



socializzare, sanno gestire in modo differenziato situazioni nuove o eventuali conflitti. I bambini hanno bisogno di stare da soli, per inventare regole da soli, liberi della presenza dell'adulto che impone regole mediate.

In Europa da tempo le politiche a favore della sicurezza sul percorso casa – scuola sono finanziate e sviluppate con grande forza e importanti risultati. Recentemente si sta consolidando l'idea che i bambini ed i ragazzi che si muovono autonomamente sulle strade siano un indicatore di qualità urbana e sociale, pertanto una città a misura di bambino è una città buona per tutti. Gli obiettivi di queste politiche sono:

- migliorare la sicurezza pedonale



dei percorsi di accesso alle scuole in modo che i ragazzini vadano a scuola autonomamente senza la presenza dei genitori, in piccoli gruppi sviluppando socialità ed autonomia; se il percorso è troppo lungo consentire ai piccoli di percorrere a piedi almeno l'ultimo tratto del percorso;

- decongestionare la zona di ingresso-uscita della scuola

- sensibilizzare e formare i tecnici i genitori e tutti alla sicurezza stradale.

Da qualche anno alcune città attivano progetti “La città delle bambine e dei bambini”, e tra le prime di queste segnaliamo il laboratorio di “Fano la città dei bambini” che dal 1995 sta portando avanti un'esperienza chiamata “A scuola ci andiamo da soli”.

## La Città Possibile: percorsi sicuri per andare a scuola

**Dario Manuetti, presidente associazione La Città Possibile**

Una forte sollecitazione ad affrontare i temi della sicurezza e della mobilità dei bambini e degli adolescenti è venuta dalla **legge “285”** del 1997 per la promozione dei diritti dell’infanzia a dell’adolescenza, in particolare nella parte dedicata alla vivibilità degli spazi urbani, nonché dal progetto del Ministero dell’Ambiente “Città sostenibili delle bambine e dei bambini”.

Il progressivo sviluppo dell’educazione stradale, sotto la spinta del Codice della Strada che la prescrive nelle scuole di ogni ordine e grado, costituisce una occasione per un’opera di sensibilizzazione a vasto raggio sui temi che ci interessano: la scuola è il luogo privilegiato da cui partono le iniziative che coinvolgono, attraverso i più giovani, l’intera comunità locale.

L’educazione stradale attualmente praticata nelle nostre scuole è però in grave ritardo sulla cultura affermatasi in Europa in questa materia, dal momento che resta sostanzialmente affidata a un apprendimento passivo di regole e comportamenti, a programmi lasciati all’iniziativa spontanea di insegnanti non adeguatamente

motivati e sostenuti, a materiali di documentazione poveri e disomogenei, a operatori tecnici non preparati al compito formativo (vigili urbani, istruttori di scuole-guida, tecnici della Motorizzazione...).

L’obiettivo, non dichiarato esplicitamente ma di fatto perseguito, è quello di **“adattare” i bambini al traffico**, mentre è certo che nessun bambino, comunque “educato alla strada”, sarà mai in grado di padroneggiare i rischi del traffico attuale, premessa che è alla base dei programmi di educazione stradale in numerosi paesi europei.

Risulta indispensabile **rovesciare l’impostazione astratta dominante nelle attuali pratiche di educazione stradale** nella scuola dell’obbligo, collegandola ad un obiettivo concreto e praticabile: quello di **andare a scuola da soli**, senza essere accompagnati dai genitori.

La ricognizione dei percorsi seguiti dai bambini e lo studio di carte e planimetrie sono le prime cose da fare insieme: scolari, insegnanti, genitori, vigili urbani e servizi della viabilità. Dopo aver riportato su una pianta della città gli itinerari prevalentemen-



**I bambini vogliono le zone 30!**

te seguiti e segnato i passaggi più difficili e i punti più pericolosi, si avrà una visione d’insieme e la possibilità di segnalare al Comune gli interventi prioritari per dare sicurezza alla mobilità dei bambini. I bambini avranno così imparato nel concreto di un’esperienza vissuta a servirsi della strada come pedoni o ciclisti, a riconoscere i messaggi della segnaletica, a misurare con l’aiuto di adulti ed esperti le situazioni di pericolo; ma avranno anche studiato i cambiamenti da determinare nella organizzazione dello spazio stradale e nella condotta dei diversi utenti della strada per avere più sicurezza e qualità della vita urbana, avranno così capito anche qualcosa della loro città.

In parallelo il Comune, a partire da un’esperienza di educazione stradale applicata ad una situazione reale, si sarà avvicinato allo specifico dei problemi di mobilità e sicurezza dei bambini, che sono poi una misura



**Piazze a misura anche di bambino**



valida anche per altre categorie di cittadini, pedoni o ciclisti che siano.

La pianificazione dei percorsi di scuola può divenire una realtà con la generalizzazione delle **sistemazioni stradali ispirate ai principi della moderazione del traffico** e si presta a forme di partecipazione che coinvolgono un gran numero di cittadini in quanto genitori e insegnanti e non nella posizione, meno aperta e disponibile, di automobilisti. Una campagna sui percorsi sicuri di scuola è anche un eccellente modo per fare educazione stradale a questi ultimi, loro sì da adattare al “traffico” dei bambini, dei pedoni, dei ciclisti!

I primi tratti di strada da rendere sicuri sono certamente quelli davanti



alla scuola, in modo da rendere l'accesso all'edificio agevole e ordinato. Tutti hanno presente la ressa che ogni giorno accompagna l'entrata e, soprattutto, l'uscita al termine delle lezioni e i relativi problemi di circolazione. Può bastare a rendere sicuro lo spazio davanti alla scuola:

- l'allontanamento delle auto in sosta,
- il restringimento della carreggiata e il rialzamento di qualche centimetro della pavimentazione per abbattere la velocità dei veicoli,
- l'introduzione di transenne e fioriere a tutela dei pedoni, di sedute per l'attesa di genitori e bambini.

Si tratta di interventi puntuali, in genere poco costosi, che creano un modesto, ma efficace, “effetto piazza” capace di modificare il comportamento degli automobilisti, ivi compresi quei genitori che pretendono di fermare la propria auto esattamente davanti al portone di scuola.

Questi modesti interventi si prestano bene anche a dimostrare, più in

generale, l'efficacia delle tecniche di moderazione del traffico. Spesso in Francia sono state proprio le sistemazioni delle uscite di scuola ad aprire la strada alle “zone” con limiti di velocità a 30 km/h che hanno cambiato la fisionomia di interi quartieri urbani.

## Bimbimbici. Per una città solidale.

**Fabio Masotti, consigliere FIAB, responsabile manifestazione Bimbimbici**

Ogniqualevolta la FIAB parla di mobilità intende estenderne il significato a tematiche che non riguardano solo esigenze specifiche e settoriali come possono essere quelle del ciclista urbano che chiede di potersi muovere in sicurezza all'interno del quotidiano caos della città motorizzata. Per noi mobilità significa moderazione del traffico, Zone a Traffico Limitato, piste ciclabili ed itinerari protetti; insomma una proposta complessiva che rimanda ad un'idea di città meno autocentrica e perciò pensata, disegnata e costruita non solo sulle esclusive esigenze dell'utente "a quattro ruote" ma di tutti gli utenti. La sicurezza negli spostamenti quotidiani del pedone o del ciclista, la possibilità di utilizzare senza rischio mezzi non motorizzati, l'opportunità per il bambino di spostarsi da solo, si intrecciano e si coniugano con quelli di tutti gli altri cittadini e pongono a chi amministra la soluzione dei tanti problemi relativi all'inquinamento delle nostre città e alla libertà di movimento nel rispetto e nella sicurezza per tutti.

E' all'interno di questa proposta si è andata configurando, fin dalla sua prima edizione del 2000, Bimbimbici, **la manifestazione nazionale** della FIAB sui temi della sicurezza dei bambini e più in generale di tutti i cittadini. Lo slogan con il



quale Bimbimbici si presenta - "*Per una città solidale. Strade sicure per andare a scuola*" - ne costituisce il programma.

L'iniziativa che la FIAB propone consiste in una pedalata cittadina riservata ai bambini ed inserita all'interno di una giornata di festa per i più piccoli che intende porre all'attenzione di cittadini, amministratori, operatori scolastici le peculiarità dei bisogni di autonomia e sicurezza negli spostamenti urbani dei nostri figli; una proposta ed un messaggio per una città diversa, solidale ed aperta in grado di rivolgersi a tutti i cittadini.

Parlare di "rispetto dei bisogni dei più piccoli" - nel nostro caso specifico della sicurezza dei bambini lungo i percorsi casa-scuola - costituisce un passaggio estremamente importante per un ripensamento generale degli spazi urbani, dei piani generali del traffico, della definizione architettonica e culturale della città. Perché pensare ad una città in cui anche i bambini possano essere i protagonisti della vita di tutti i giorni comporta necessariamente una rivoluzione "copernicana" del nostro modo di pensare la città che, seppur con qualche limitata eccezione, si è fino ad oggi strutturato intorno alle esigenze dei soli adulti, e nello specifico degli "adulti produttivi".

La città di Bimbimbici è una città dei bambini, concepita per le esigenze dei più piccoli, una città con tanti spazi per il gioco, con strade disegnate per le auto ma anche per i ciclisti e per i pedoni, con ampie zone interdette al traffico privato motorizzato. Una città in cui il bambino si senta sicuro di potersi spostare in autonomia lungo itinerari in cui sia possibile pedalare o camminare senza per questo incorrere negli attuali pericoli del traffico; una città dei bambini è anche una città per gli adulti, mentre non è vero il contrario.

Bimbimbici pone con forza il problema della sicurezza negli sposta-





menti quotidiani e si rivolge in primo luogo al mondo della politica e al mondo della scuola. Ai primo, perché dovrà essere proprio chi amministra a decidere i necessari cambiamenti strutturali nei piani cittadini del traffico, al secondo perché c'è bisogno di una cultura nuova che trovi spazio nelle aule. Chiedere strade sicure per andare a scuola pone, tra l'altro, la questione dell'importanza dell'autonomia dei più piccoli, una questione da sempre dibattuta nelle nostre scuole, fondamento degli obiettivi educativi di molti percorsi didattici. Sotto questo punto di vista preparare Bimbibici significa anche ricercare stretti rapporti col mondo della scuola, organizzare insieme corsi di educazione stradale ed educazione alla mobilità, preparare itinerari attraverso i quali il bambino acquisisca conoscenze, maturi consapevolezze e raggiunga autonomia di giudizio. Questo rapporto con gli insegnanti costituisce uno dei momenti portanti di questa nostra iniziativa che non consiste soltanto in una pedalata cittadina ma in una ricerca di iniziative e momenti culturali attraverso i quali le idee di Bimbibici possano crescere e prendere forma.

Autonomia del bambino, diceva-

mo. Sì, perché oggi il bambino vive la strada come una realtà non conosciuta né conoscibile e lo spazio casa-scuola come un'entità che non può insegnargli nulla. I più piccoli vi passano inscatolati nelle auto dei genitori o, quando va bene, sugli scuolabus del Comune. La strada è un pericolo e tutto ciò che sta tra la casa e la scuola non esiste, non è dato conoscere;

sulla strada la corporeità del tatto, dell'odorato e dell'udito, la multidimensionalità del territorio e la sua intrinseca ricchezza educativa risultano fuori da qualsiasi dimensione dell'apprendimento. L'insicurezza, il pericolo, l'impossibilità di muoversi in autonomia, e magari in compagnia di coetanei, rimandano a divieti insormontabili, strutturati nell'immaginario collettivo fin dalla più tenera età. L'auto, il mezzo dello spostamento quotidiano, diviene, paradossalmente ma ahimè! molto concretamente, anche simbolo primo del pericolo. Proprio a fronte di tale oggettiva limitazione di autonomia, nasce il progetto-Bimbibici "strade sicure casa-scuola" che racchiude in sé una forte valenza educativa su cui è appunto possibile lavorare all'interno del mondo della scuola. Le esperienze che in questi anni abbiamo messo in cantiere lo stanno a dimostrare. Bimbibici è stato il momento di incontro tra le tematiche che la FIAB



propone da anni e settori importanti della scuola.

Non sto qua ad indicare le tante attività ludico-educative che si possono pensare e programmare intorno a questo progetto; intendo solo ricordare che molte delle esperienze fatte hanno posto la necessità di approntare corsi di educazione stradale in cui, accanto all'apprendimento da parte dello studente dei segnali stradali, si debba parlare dei temi della mobilità sostenibile. I nostri figli non hanno infatti bisogno solo di conoscenze tecniche, necessitano di un quadro di riferimento più ampio entro cui collocare tali conoscenze; tale quadro di riferimento è costituito dai nuovi temi della mobilità sostenibile e della moderazione del traffico. Le vecchie strade del tecnicismo conoscitivo

sono già state sperimentate; i risultati che hanno prodotto non sono certamente tutti da buttar via ma risultano limitati. Sta a chi, nel mondo della scuola e fuori, è impegnato sul piano delle “mobilità dolci” aprire nuove breccie e far crescere una nuova cultu-

ra del rispetto, della convivenza tra diversi, del progetto appunto di una *città solidale*.





# Esperienze

*Bene, le idee ci sono. Ma come passare dalle parole ai fatti?*

*Le molte esperienze fatte all'estero sono incoraggianti ed ora anche in Italia qualcosa comincia a muoversi. E così anche da noi negli ultimi anni sono fiorite iniziative per una città più a misura di bambini, pedoni e ciclisti. Tutti protagonisti: enti locali, associazioni, architetti, urbanisti, insegnanti, vigili urbani, bambini ed adulti.*





# I laboratori di educazione stradale de "La Città Possibile"

Dario Manuetti, presidente associazione La Città Possibile

Fra il 1999 e il 2000 l'Associazione "La città possibile" ha sperimentato una nuova pratica di educazione stradale per le scuole di alcuni comuni già impegnati nella pianificazione del traffico e in sistemazioni stradali ispirate ai principi della Moderazione del Traffico.

Messo in opera presso le scuole elementari dei comuni di Fossano (Progetto "Strade per bambini, strade per tutti" e Caselle Torinese (Progetto "A scuola, da soli!"), col contributo della Regione Piemonte per la sua valenza di educazione ambientale, il modello è caratterizzato da un approccio attivo e critico basato sulla osservazione delle condizioni locali della circolazione e della viabilità e sulla progettazione partecipata di percorsi sicuri casa-scuola.

Con riferimento alle premesse precedentemente in "Percorsi sicuri per andare a scuola" propongo qui di seguito la scheda descrittiva dell'esperienza di Fossano in cui, accanto alla sequenza delle attività, vengono presentati sinteticamente gli specifici obiettivi educativi, le finalità più generali in cui si colloca l'operazione, le principali indicazioni di metodo.

## Scheda descrittiva del progetto "Strade per bambini, strade per tutti" realizzato in una scuola elementare del Comune di Fossano

### 1. Condizioni e contenuti del progetto

Il carattere innovativo del progetto è legato al suo organico inserimento in processi reali di innovazione nella pianificazione e gestione della mobilità. Il Comune di Fossano ha infatti posto gli obiettivi della mobilità sostenibile, della sicurezza e della qualità urbana alla base del suo Piano Urbano del Traffico e ha realizzato un consistente **piano di sistemazioni stradali** impiegando le tecniche della "moderazione del traffico" diffusamente praticate in Europa; accompagna inoltre queste scelte di intervento con **iniziative di comunicazione** diverse per promuovere una "cultura della strada" basata sulla coesistenza pacifica tra auto e pedoni, con un **traffico a velocità moderata** e una **condotta di guida più calma** e rispettosa degli utenti più deboli della strada: ciclisti, pedoni, bambini.

Il progetto mirato alla educazione stradale dei bambini e delle loro famiglie e al loro coinvolgimento nelle scelte riguardanti il percorso di scuola fa parte di questo più vasto programma di comunicazione rivolto ai cittadini per renderli partecipi delle scelte più significative sulla mobilità urbana e per ottenere comportamenti di guida più responsabili da parte degli utenti motorizzati della strada.

L'obiettivo specifico dato al progetto "Strade per bambini, strade per tutti" è quello di **accrescere la sicurezza e l'autonomia di movimento dei più giovani nella rete stradale urbana** portandoli a individuare e a misurare le concrete situazioni di pericolo, a scegliere i percorsi più sicuri, ad adottare, come pedoni e ciclisti, i comportamenti più adeguati

alle circostanze reali del traffico.

Il progetto si è concretizzato in:

**esperienze di partecipazione alla pianificazione dei percorsi di scuola** e alla progettazione di misure specifiche per la sicurezza della mobilità autonoma dei bambini della scuola dell'obbligo nelle strade urbane (piano-guida per i percorsi scolastici, sistemazioni stradali davanti alle scuole, percorsi pedonali e attraversamenti protetti...);

**esperienze di educazione stradale** non astrattamente "scolastiche" e disciplinari, ma "per andare da soli a scuola", non orientate ad "adattare" i bambini al traffico, come avviene di fatto nelle pratiche attualmente diffuse nella scuola dell'obbligo, ma volte a fornire loro gli elementi perché possano spostarsi senza il forzato accompagnamento degli adulti, a partire dai loro percorsi quotidiani nelle strade urbane (individuazione puntuale delle situazioni di pericolo, scelta dei percorsi più sicuri, adozione di comportamenti adeguati alle circostanze reali).

### 2. Metodologia

Il progetto educativo specifico ha fatto propria la metodologia



Il cittadino bambino può contribuire alla trasformazione del proprio quartiere





dell'Associazione "La città possibile", articolata nei seguenti punti:

**osservare e criticare la situazione esistente (rilievi "a portata di bambino")**

studiare le alternative possibili (discussione, visione di materiali informativi)

proporre e progettare il cambiamento (proposta di cambiamenti possibili)

La metodologia di lavoro è da considerarsi innovativa rispetto alle consuete pratiche di educazione stradale, orientate alla trasmissione di informazioni e regole di comportamento, in quanto mira a **mettere i bambini in condizione di analizzare concretamente e direttamente lo spazio stradale e le condizioni del traffico nel loro ambiente di vita e di misurare l'effettivo grado di pericolosità.**

Le conoscenze e le competenze utili per la loro sicurezza personale sono il risultato dell'osservazione e dell'esperienza diretta, ma trovano anche rassicurante conferma nelle concrete misure di sistemazione stradale e di gestione del traffico adottate dall'amministrazione comunale sull'insieme della rete stradale e sui percorsi di scuola.

### 3. Modalità di svolgimento

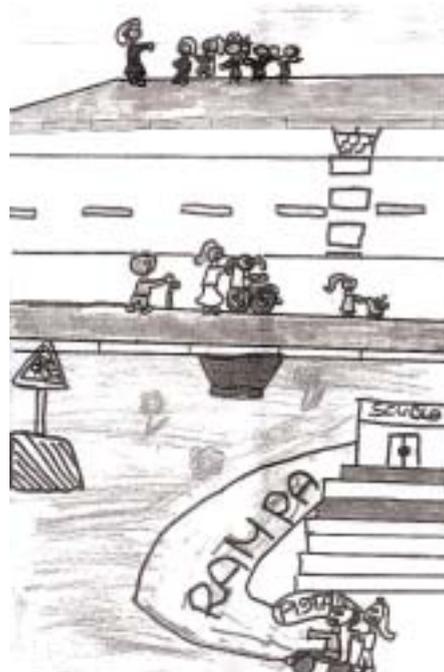
Esperti, animatori e volontari dell'associazione "La Città Possibile" (cinque persone nel complesso) hanno svolto le seguenti attività presso la Scuola Elementare "Primo Levi":

**Incontri di informazione-formazione degli operatori locali**, con l'obiettivo di costituire **un gruppo d'iniziativa** tecnico-pedagogico-organizzativo in grado di sviluppare autonomamente l'iniziativa negli anni successivi: tre momenti di lavoro comune con insegnanti, Agenti di Polizia Municipale, funzionari dell'Ufficio Tecnico, genitori e adulti

volontari.

**Incontri con gli insegnanti per l'impostazione dei programmi** di attività delle diverse classi: due riunioni di programmazione.

**Incontri di monitoraggio organizzativo e di valutazione in itinere del progetto** con insegnanti, Ufficio Tecnico e Polizia Municipale: quattro riunioni nel corso del programma



Disegni prodotti dai bambini

annuale.

**Interventi di informazione e animazione con gli allievi** in classe:

**a) visione e commento di materiali informativi** (diapositive, video, schede illustrative) sui problemi della mobilità pedonale e ciclistica e sulle soluzioni possibili: pianificazione del traffico e sistemazioni stradali di moderazione del traffico già realizzate, comportamenti di guida e misure per la sicurezza della circolazione ...;

**b) indagine sui percorsi di scuola** degli allievi (compilazione questionari allievi e genitori sulla mobilità in direzione della scuola e rappresentazione grafica attraverso una "mappa dei percorsi");

**c) studio del problema sicurezza** del percorso di scuola con incontri ed interviste a vigili urbani: confronto fra la percezione soggettiva di pericolosità e la situazione reale attraverso l'elaborazione della "carta dei punti pericolosi" indicati dagli allievi e il raffronto con quella ricavata dai dati in possesso della Polizia Municipale circa incidenti, flussi veicolari, velocità);

**d) ricognizione dei principi matematici e delle regole** da impiegare nelle misurazioni sul traffico: il concetto fisico di velocità, le sue unità di misura...

**Uscite guidate di osservazione nel quartiere con gli allievi:**

**a) esplorazione della rete stradale e del traffico**, individuazione delle vie percorse, osservazione della segnaletica e della gestualità del vigile, esperienze di attraversamento della carreggiata e di spostamenti a partire dalla scuola (classi I, II, III);

**b) rilevazione dei flussi di traffico e delle velocità** nelle vie interessate dai percorsi di scuola, a cura degli allievi delle classi IV e V con l'assistenza di Agenti della Polizia Municipale: numero e tipo dei mezzi transitanti, velocità medie e istanta-

nee dei veicoli, misurate cronometrando i tempi di percorrenza su un tratto di strada di 100 m.

**Azioni pubbliche di animazione e sensibilizzazione** a conclusione del programma di attività:

a) una giornata di **animazione di strada** con esibizioni e giochi vari, realizzata con i bambini da gruppi organizzati di genitori e da animatori specializzati;

b) una **simulazione di uscita di scuola sicura** con l'installazione sullo spazio stradale antistante la scuola di elementi mobili d'arredo stradale costruiti con le tecniche della scenografia teatrale (alberi, panchine, paracarri, fioriere, gioco degli scacchi e "auto gigante" dipinta su un grande telo teso attraverso la strada);

c) la **ricognizione dei percorsi di scuola e la segnalazione dei punti pericolosi** attraverso una Camminata

nel quartiere guidata dai bambini con la partecipazione di genitori, insegnanti, abitanti della zona;

d) la **consegna della "Patente del Buon Pedone"** a tutti i bambini partecipanti al progetto;

e) una **"Settimana dei percorsi sicuri"** con bambini in cammino da soli verso la scuola, sotto la supervisione a distanza di genitori e vigili volontari, a partire da alcuni punti di raccolta;

f) **Documentazione in video e diapositive** dei diversi momenti del progetto e montaggio di **due audiovisivi** destinati a essere utilizzati come guide operative per immagini dai gruppi di iniziativa locali impegnati nei laboratori di educazione stradale negli anni a venire e in altre scuole.

Nel corso dell'anno scolastico gli allievi delle singole classi hanno realizzato con i loro insegnanti:

**Elaborazione dei dati relativi ai questionari** (temi: percorso di scuola, sicurezza, "cultura della strada") con stesura di tabulati e grafici, osservazioni e proposte da parte di tutte le classi e informatizzazione del tutto a cura delle quinte.

**Proposte di sistemazione** dell'uscita di scuola con disegni-proposta e documentazione grafica e fotografica "prima-dopo", a cura delle classi prime, seconde e terze.

**Materiali** per l'allestimento della mostra finale, per la sistemazione simulata dell'uscita di scuola, per la Camminata nel quartiere "A scuola da soli e sicuri": disegni, collages grafici e fotografici, cartelloni informativi, stendardi per i gruppi-classe e pettorali individuali per tutti i partecipanti alla Camminata...

**Attività di comunicazione locale** attraverso:

produzione di materiali informativi e per la promozione delle attività nei confronti delle famiglie e degli abitanti del quartiere: lettere, inviti, avvisi, volantini e locandine, passa parola...

contatti con l'Amministrazione Comunale e lettera al Sindaco con richieste circostanziate di intervento, accompagnata dal dossier di lavoro del progetto con le informazioni e i dati raccolti.

contatti con la stampa locale e interviste a cura delle classi quarte.

#### 4. Strumenti e documentazione di base utilizzata

Il kit "Ecologia urbana" prodotto dalla Regione Piemonte, con particolare riferimento a:

manuale "La città possibile", Red Edizioni, Como 1998;

schede tematiche e serie di diapositive "Vie residenziali", "Moderazione del traffico", "Percorsi pedonali e di scuola sicuri", "Percorsi ciclabili".

"Siamo tutti pedoni", un video di

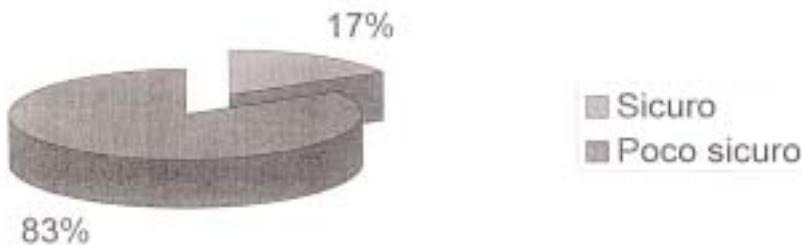


#### Settimana dei "percorsi sicuri".

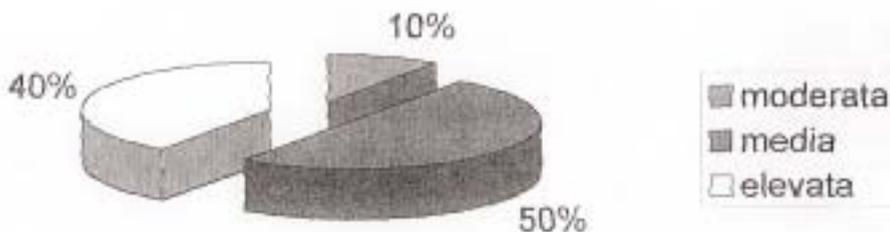
I bambini possono essere lasciati nei 4 punti di raccolta predisposti intorno alla scuola



## Circolare in bici



## velocità auto nel quartiere



### Alcuni risultati del questionario

Villi Hermann sulla “Charta europea dei diritti del pedone” prodotto dal “Gruppo per la Moderazione del Traffico della Svizzera italiana” (I contenuti della Charta sono stati elaborati dalla Commissione per la protezione dell’ambiente del Parlamento europeo).

Documentazione fotografica e metodologica circa esperienze di progettazione partecipata di percorsi sicuri di scuola realizzate dall’associazione “La città possibile”.

Materiali tecnici dello Studio Urbafor circa sistemazioni stradali di moderazione del traffico

Materiali informativi e didattici prodotti in diversi paesi per iniziative analoghe e campagne di sensibilizzazione.

### 5. Partecipazione dei destinatari e obiettivi di cambiamento culturale

Il coinvolgimento di tutti i partecipanti al progetto (insegnanti, alunni, genitori, collaboratori esterni, tecnici comunali, Polizia Municipale) è stato assicurato da incontri regolari e attività distribuite lungo tutto l’anno scolastico.

La qualità della partecipazione degli allievi è il risultato del progetto educativo elaborato a livello di istituto e puntualmente sviluppato dagli insegnanti.

Anche la partecipazione degli adulti (genitori, nonni, altri volontari), in qualche modo organizzata dal progetto educativo scolastico, risulta articolata in diversi momenti: informazio-

ne, osservazione, discussione e valutazione, organizzazione e animazione di attività diverse (festa finale, camminata nel quartiere sui percorsi di scuola, settimana dei percorsi sicuri...).

Chiaramente percepibile è l’**effetto formativo sui partecipanti adulti** in direzione di una condotta di guida improntata alla sicurezza. Il progetto opera quindi non solo sul piano dell’educazione stradale dei bambini, ma anche su quello della comunicazione pubblica nei confronti degli automobilisti, **per una cultura della strada non aggressiva e il rispetto degli utenti della strada più deboli.**

Attraverso il lavoro specifico sul percorso di scuola tutti i partecipanti si fanno un’opinione chiara e realistica su come sia effettivamente possibile aumentare la sicurezza e la libertà di movimento dei bambini nello spazio urbano grazie a puntuali interventi di moderazione del traffico e al controllo delle condotte di guida.

Ai genitori in particolare arriva in modo molto efficace e diretto l’invito a **ridimensionare l’accompagnamento dei bambini in automobile**, cosa che contribuisce a ridurre significativamente il traffico sui percorsi di scuola e ad aumentare la sicurezza e la possibilità di mobilità autonoma dei bambini.

### 6. Sviluppi del progetto

Il progetto è stato concepito come sperimentazione in un plesso scolastico di un modello operativo da estendere successivamente a tutte le scuole come programma di educazione stradale “dal basso”, realizzabile a partire dalle risorse e dalle competenze proprie del Comune.

**Soprattutto è da registrare che prima dell’inizio dell’anno scolastico 2001/02 i servizi tecnici del Comune hanno sistemato l’incrocio stradale in corrispondenza dell’edi-**



**ficio scolastico realizzando una piattaforma rialzata con asfalto di colore rosso.** Le velocità delle auto sono ora sicuramente ridotte... Ma i bambini continuano a vigilare e a misurare! La sicurezza stradale, come l'educazione stradale, non è mai data una volta per tutte.

Se "tutte le strade portano a Roma", è altrettanto vero che tutte le strade portano alla scuola... E poi non c'è solo il percorso di scuola... La storia continua nei progetti educativi delle scuole di Fossano, nei programmi del Comune sul traffico e la viabilità e, confidiamo, un po' anche nella cultura e nei comportamenti degli automobilisti.

### **7. I numeri del Progetto**

Territorio interessato: Comune di Fossano (24.000 ab.)

Persone direttamente coinvolte: circa 260 nel programma didattico, oltre 400 (persone adulte) nelle diverse iniziative di animazione e di partecipazione.

Persone indirettamente coinvolte: numero imprecisato ma rilevante di abitanti del quartiere.

Allievi: circa 240 (40 nella sperimentazione del primo anno, l'intera popolazione scolastica nell'anno seguente).

Docenti: 15

Amministratori e operatori pubblici: 10

Volontari: 7

Contatti stabiliti e previsti con i Laboratori di Educazione Ambientale della Rete Regionale, in particolare i Laboratori di Chiusa Pesio e Bra-Alba.

Data fine lavori: giugno 2000

Durata lavori: 18 mesi

Classi e scuole coinvolte: Scuola Elementare "Primo Levi", classi quinte nell'anno scolastico 1998/99, tutte le classi nell'anno scolastico 1999/00.



## La scuola progetta la città: due percorsi sicuri casa-scuola

Alessandro Covatta, architetto

La Convenzione dei Diritti dell'Infanzia stabilisce che "... le bambine, i bambini ed i ragazzi sono cittadini titolari di diritti...": i bambini ed i ragazzi devono essere consultati prima di prendere decisioni che li riguardano, essi devono avere spazi e tempi da dedicare al gioco e devono potere esprimere le proprie opinioni.

Questo significa che i bambini ed i ragazzi sono soggetti capaci di migliorare la propria vita e l'ambiente in cui vivono.

La Carta delle Città Educative attribuisce un ruolo formativo fondamentale all'ambiente urbano nello sviluppo culturale di tutti i cittadini, in particolare dei bambini e dei ragazzi: essi hanno il diritto di partecipare al processo di progettazione dello spazio urbano. Aderendo all'Associazione Internazionale delle Città Educative il Comune di Venezia ha fatto propria la concezione della formazione educativa della città promuovendo lo sviluppo di tutti i suoi abitanti a cominciare dai bambini.

Con tali premesse tre anni fa, su iniziativa del Comune di Venezia, è nato l'itinerario "La città delle bambine e dei bambini", rivolto agli insegnanti, ai bambini ed ai ragazzi delle scuole elementari e medie della città.

Nell'anno scolastico 2000/2001 l'attività ha coinvolto varie realtà, ma nello specifico documenteremo gli interventi nella scuola Don Milani del quartiere CEP di Campalto e nella scuola elementare Parolari di Zelarino, due realtà molto importanti nell'entroterra veneziano.

Il lavoro svolto dalle classi di entrambi i plessi testimonia il ruolo educativo-propulsivo della scuola: uno dei pochi luoghi dove il mondo dell'adulto può dare un segnale emblematico di disponibilità e di ascolto verso il mondo infantile e giovanile.

L'attività è consistita in due incontri

preparatori con gli insegnanti, tre incontri nelle classi, un'uscita ed il lavoro di sintesi e progettazione coordinato dal nostro staff tecnico.

Le classi partecipanti ed i temi scelti per l'occasione sono stati i seguenti: per la classe 3b della scuola elementare Parolari "La riorganizzazione dello spazio davanti all'uscita di scuola quale punto di partenza del percorso sicuro casa-scuola"; per la classe 5a della scuola elementare Don Milani di Campalto "Un percorso sicuro casa-scuola all'interno del verde attrezzato di quartiere".

### 1. Il lavoro con gli insegnanti...

Sono state raccolte le esperienze già fatte sull'argomento dalle classi e le aspettative rispetto al lavoro proposto in modo da potere progettare un percorso condiviso da insegnanti ed alunni.

Si è quindi proceduto all'organizzazione del lavoro nelle classi ribadendo l'obiettivo fondamentale della proposta: sviluppare il senso di appartenenza alla propria città assumendo un ruolo da protagonisti, conoscere una zona e fare un'esperienza di progettazione su di essa.

### 2. ... e con le classi

Nei primi due incontri i bambini si sono confrontati rispetto alle conoscenze sulla città, i loro bisogni e desideri.

Hanno organizzato l'uscita che prevedeva l'osservazione ed il rilievo dell'esistente con vari strumenti.

Successivamente hanno elaborato le osservazioni raccolte durante l'uscita ed ideato le proposte e sono stati aiutati a riflettere sulla reale fattibilità del progetto.

Successivamente i bambini con gli insegnanti hanno prodotto il materiale necessario ad illustrare il lavoro alla cittadinanza ed agli amministratori locali.

### Classe 3b della scuola elementare Parolari "La riorganizzazione dello spazio davanti all'uscita di scuola quale punto di partenza del percorso sicuro casa-scuola"

giochi di relazione per conoscersi e capire come si vive la propria città e quali sono le aspettative dei bambini a riguardo;

attraverso la visione di un video sulla città a misura di bambino, l'attenzione si sposta sulla scuola e la viabilità intorno ad essa; si propongono soluzioni "reali e magiche" (fig.1),



fig.1

interventi di cambiamento negli spazi urbani, nel rispetto della sicurezza dei bambini e di maggiore vivibilità da parte di tutti. Si prende in considerazione la scuola, il quartiere dove si trova: assieme a dei tecnici si effettuano delle osservazioni sulle caratteristiche di quest'area del quartiere con l'uso di carte topografiche e si elaborano delle possibili modifiche in riferimento a quanto visto e descritto dagli esperti. Viene proposto un questionario ai bambini ed ai loro genitori allo scopo di capire in che modo vengano a scuola al mattino e per confrontare questo con le modalità del passato (fig.2). I dati confron-

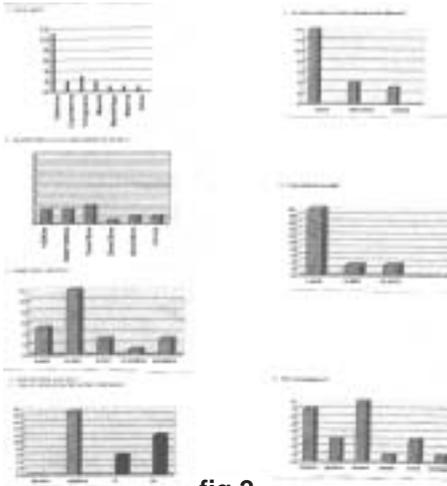


fig.2

tati con le risposte dei genitori offrono l'opportunità di riflettere su come sono cambiate le abitudini e per fare alcune considerazioni sul perché siano cambiate.

I bambini hanno lavorato su cartine topografiche rappresentanti la zona attorno alla scuola ed il quartiere dove è situata la scuola. I bambini hanno raccolto preziose informazioni e durante l'uscita hanno rilevato tutti gli elementi presenti nella realtà ma non rappresentati sulla "cartografia ufficiale", creando una loro "carta topografica" e specifiche legende e riflettendo sulla sicurezza delle strade vicino alla scuola.

Armati di cartina, fogli di lucido e pennarelli i bambini, come proventi urbanisti, hanno modificato la zona circostante la scuola (fig.3).



fig.3

Ogni progetto e stato successivamente tradotto in pianta, alzato e quindi in un plastico in scala 1:50.

L'idea di ogni bambino si è unita a quella degli altri compagni per ridisegnare insieme il percorso sicuro verso la scuola, non solo, ma i loro suggerimenti sono stati alla base del progetto di uscita sicura che sarà presto proposto ai tecnici comunali come chiedono a gran voce i rappresentanti del quartiere (fig. 4).

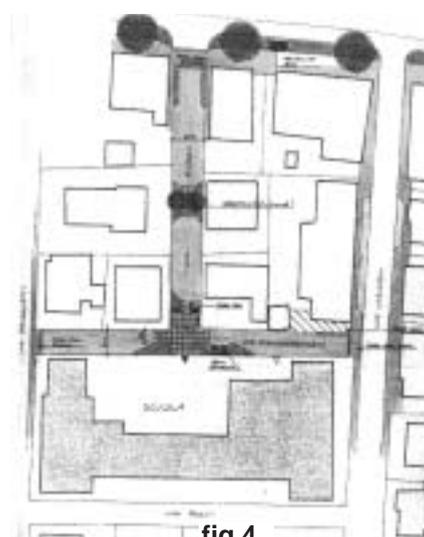


fig.4

Di seguito viene presentata una sintesi del metodo-processo utilizzato (fig.5).



fig.5

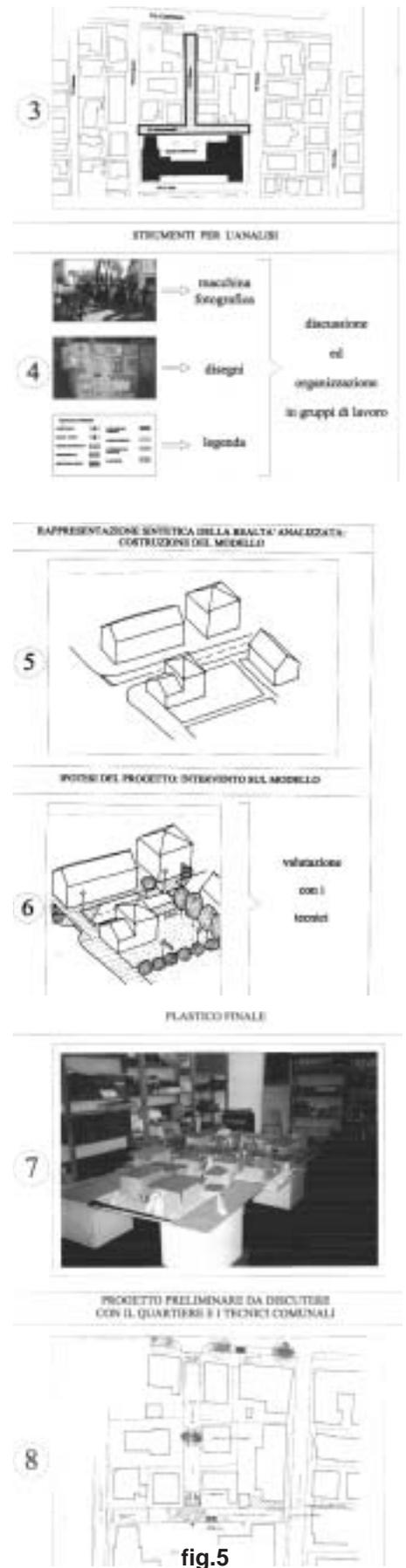


fig.5



**Classe 5a della scuola elementare Don Milani di Campalto “Un percorso sicuro casa-scuola all’interno del verde attrezzato di quartiere”.**

Il progetto in questione rappresenta la tappa finale di un percorso educativo-didattico partito 5 anni fa grazie al Comune di Venezia.

Quest’anno si è sviluppato il tema del percorso sicuro all’interno delle aree a verde attrezzato del quartiere CEP di Campalto (Villaggio Laguna) con lo scopo di recuperare ampi spazi verdi fortemente degradati e sviluppare un percorso pedonale e ciclabile lungo tali “stanze verdi” recuperate.

Gli alunni, confortati e soddisfatti dall’esito delle loro interviste a bambini della loro stessa scuola, a giovani, adulti ed anziani residenti nel quartiere (fig.6), che esprimevano a



fig.6

larga maggioranza un parere positivo sull’iniziativa, si sono messi all’opera immaginando gli interventi da attuare



nel prossimo futuro, suscitando l’interesse dell’Amministrazione Comunale e dell’AMAV (l’ente che gestisce anche la manutenzione delle aree verdi del Comune) (fig.7 – 8).

In sintesi le proposte riguardavano: più verde, ma soprattutto più cura e manutenzione;

nuove panchine, lampioni ed attrezzature per ribadire e rafforzare il senso del percorso all’interno dell’area verde;

aree di sosta per chiaccherare e socializzare;

aree gioco da recuperare e potenzia-

re;

creazione di un piccolo parco giochi per i più piccini (sicuro e pulito) quale cuore dell’arteria ciclo-pedonale nel verde.

Attraverso la successiva valutazione ed elaborazione delle interviste e dei progetti elaborati dagli alunni della classe 5a, siamo stati in grado di tradurre in “linguaggio tecnico-urbanistico” problemi esistenti (fig. 9) ed aspettative future (fig.10)



fig.9



fig.10

## Comune di Mirano. Attività di educazione stradale

**Ivano Berti, comandante di polizia municipale**

Il 29 settembre c.a. si è svolta la “Mirano in Bici per la scuola”, alla quale hanno partecipato un migliaio di ragazzi delle scuole elementari e medie. Tale manifestazione si è collocata all’inizio delle attività di Educazione alla sicurezza stradale di quest’anno scolastico e al contempo può considerarsi conclusiva del programma svolto durante il precedente anno, che ha visto coinvolti alunni delle scuole elementari del I e del II Circolo, nonché studenti della Scuola Media Leonardo da Vinci e degli Istituti Superiori. Durante il precedente anno scolastico agli alunni delle Scuole Elementari Dante, Petrarca e Azzolini sono state dedicate 12 ore di lezione in tema di sicurezza stradale, in occasione dell’introduzione di alcune modifiche alla viabilità presso alcuni incroci regolati da semaforo. Durante l’anno poi proficua è stata la collaborazione tra tutte le scuole e la Polizia Municipale per la sicurezza stradale, secondo un programma che prevedeva due lezioni teoriche e una prova pratica. Le lezioni hanno coinvolto più di 1500 alunni delle Scuole Elementari e Medie e si sono tenute a partire dal mese di febbraio per un totale di 170 ore di lezioni teorico pratiche.

All’interno delle scuole si è notato che è emerso l’interesse dei ragazzi per l’educazione stradale, argomento che li coinvolge direttamente, in quanto forte è l’esigenza di sentirsi sicuri ed autonomi come pedoni e come ciclisti. A completamento delle lezioni teoriche, si sono svolte varie attività pratiche, soprattutto uscite a piedi con l’accompagnamento degli insegnanti e dell’agente di Polizia Municipale, per osservare l’ambiente della strada, il significato pratico dei segnali stradali e per verificare direttamente quanto difficile sia conciliare la presenza del traffico intenso con le esigenze di un centro abitato. In tali

uscite si è constatato quanto sia importante che vi sia un comportamento corretto da parte di tutti gli utenti della strada.

Cinquanta ragazzi di quinta elementare delle Scuole Dante Alighieri hanno effettuato la prima uscita in bicicletta per le vie del centro di Mirano con soddisfazione dei loro insegnanti che li accompagnavano. I ragazzi del quinto anno delle Scuole Elementari Azzolini hanno poi documentato con fotografie la loro espe-



rienza pratica in qualità di pedoni e sono usciti in bicicletta in maggio, in occasione della “Bimbimbici”, impegnandosi a percorrere le vie del quartiere Aldo Moro, per l’occasione chiuse al traffico e allestite con segnali stradali, semaforo e rotatoria.

La “Bimbimbici” è stata inoltre l’occasione per la consegna ufficiale agli alunni delle classi quinte elementari del I e II Circolo dei “patentini di competenza in circolazione stradale”, a conclusione del percorso didattico svolto.

Il tema dell’Educazione alla sicurezza stradale è stato anche scelto a completamento delle attività svolte dagli alunni delle classi prime medie

di Scaltenigo e delle classi quinte elementari di Scaltenigo e di Ballò. Gli alunni sono stati divisi in squadre, in ognuna delle quali c’erano ragazzi di tutte le classi, e dovevano rispondere a domande di educazione stradale per verificare le loro conoscenze teoriche, partecipando, sia come ciclisti che come pedoni, ad un percorso pratico allestito nelle adiacenze della scuola. Tale attività ha riscontrato notevole gradimento tra i ragazzi che sono anche stati valutati per l’effi-

cienza delle biciclette che la loro squadra aveva scelto nel percorso.

Testimonia inoltre la sensibilità dei ragazzi al tema della sicurezza stradale l’iniziativa teatrale svoltasi nel maggio 2001 da parte di alunni che, sotto la egregia direzione dei loro insegnanti, si sono resi protagonisti di uno spettacolo unico nel suo genere e che ha riscontrato notevole successo tra il pubblico della scuola.

Tenuto conto della positiva esperienza avuta l’anno scorso, il Comando di Polizia Municipale di Mirano ha proposto alle scuole materne, elementari e medie per il corrente anno scolastico un programma di Educazione alla sicurezza stradale



che si articolerà in sei incontri, di cui quattro saranno lezioni in classe e due dedicate ad attività pratiche. Tra gli argomenti trattati particolare attenzione verrà data alla tecnica di moderazione del traffico, all'istruzione e informazione relative ai comporta-



menti corretti da tenere in strada, nel rispetto di tutti gli utenti. E' innegabile l'importanza di avere infrastrutture stradali adeguate a garantire il miglioramento della sicurezza in ambito urbano, così come sono altrettanto importanti i comportamenti consapevoli e sicuri che ogni persona deve adottare in tema di circolazione stradale.

Lusinghiere sono le numerose richieste già pervenute da parte delle singole scuole, ma tutto lascia presumere che ne arriveranno molte altre. Ci auguriamo che il lavoro di sensibilizzazione in tema di Educazione alla sicurezza stradale contribuisca a ren-

dere più corretto e quindi più sicuro il comportamento stradale di pedoni e ciclisti, estendendosi dagli alunni delle scuole alle famiglie.



## Le simulazioni

*Marco Passigato, ingegnere*

Con gli Amici della Bicietta di Verona abbiamo realizzato simpatiche ed efficaci simulazioni in città coinvolgendo soci e cittadini residenti in zona.

La simulazione/sperimentazione di

interventi semplici come isolette salvagente di attraversamento o modifiche di marciapiedi si possono eseguire con molta facilità, con una modestissima attrezzatura e con nessuna spesa. Sono sufficienti delle isolette

mobili da posizionare per alcune ore per vedere la modificazione dell'attraversamento.





# Dedicato agli insegnanti

*L'insegnante è l'architetto della società futura. E lo può essere in maniera immediata e visibile se si tratta di trasformare la città e di renderla anche a misura di bambino.*

*Presentiamo qui di seguito tre percorsi didattici già sperimentati, uno ciascuno per la scuola materna, quella elementare e la media. Altre esperienze sono in rete al sito della FIAB [www.fiab-onlus.it/educ](http://www.fiab-onlus.it/educ). Che possano essere ispirazione per molte altre iniziative nel mondo della scuola.*

*Buon lavoro! Per delle città migliori.*





## Percorso didattico per l'ultimo anno di scuola materna

*Nadia Zanoni, presidente associazione Gis Pedoni e Ciclisti, Mirano (VE)*

### Introduzione:

I bambini di quest'età hanno delle caratteristiche psicofisiche tali, per cui l'insegnante dovrà proporre un percorso educativo e formativo che rispetti le loro esigenze quali:

- Conoscere
- Sperimentare
- Provarsi concretamente

### Obiettivi generali:

Guidare il bambino nell'osservazione dell'ambiente strada che lo circonda.

Aiutarlo ad apprendere un comportamento corretto.

### Obiettivi specifici:

Far conoscere le norme del codice della strada, adeguate all'età, relativamente alla segnaletica e ai comportamenti da adottare come pedone e ciclista.

Incontrarsi con il vigile urbano, per far conoscere quale sia il suo ruolo di esperto del codice e soprattutto di guida e sostegno per tutti gli utenti della strada.

Far conoscere le caratteristiche della rete stradale della zona interessata, con individuazione della segnaletica e delle situazioni di pericolo.

### Metodo:

Sostenere con le famiglie la necessità che i bambini, fin da piccoli, osservino l'ambiente che li circonda, in particolare: caratteristiche e pericoli della strada.

Promuovere discussioni su questo tema.

Fare un'indagine "come si arriva a scuola".

Promuovere delle iniziative che favoriscano una minima autonomia di spostamento dei bambini in sicurezza.

Promuovere un lavoro di collaborazione con gli incaricati del traffico del comune.

Visione di diapositive scattate in vari punti della zona circostante alla scuola (gioco: indovina dove siamo!).

Conversazione sulle caratteristiche del quartiere dove è ubicata la scuola.

Raccolta di informazioni e osservazioni.

Osservazioni più particolareggiate:  
Segnaletica stradale

Caratteristiche degli spazi destinati a pedoni, ciclisti e automobilisti.

Compilazione di schede relative agli argomenti suddetti.

Uso di una piantina gigante ed essenziale che tracci il percorso dalla



scuola ad un posto preciso dove si vorrebbe andare (parco, piazza, altra scuola, ecc.) dove ci si potrebbe incontrare con altri gruppi ad una festa, un pic-nic o altro.

Presentazione ai genitori del progetto di uscita e richiesta di collaborazione e consenso.

Uscita ed attuazione del percorso.

Raccolta di documenti (filmato, registrazioni, foto, osservazione dei vari comportamenti degli utenti della strada, delle situazioni di pericolo, ecc.).

Rielaborazione del materiale in classe.

Raccolta in cartelloni o libri gioco dei disegni sulle varie situazioni.

Eventuale confronto con vigili urbani, tecnici, ecc. per avere chiarimenti in materia di traffico e di pericoli.

Raccolta di "idee" per avere percorsi più sicuri.

Allestimento di una mostra che raccolga tutta l'esperienza e che sia momento di scambio con le famiglie, il quartiere e gli alunni frequentanti altre scuole.





## Percorso sicuro casa-scuola. Scuola elementare

*Nadia Zanoni, presidente associazione Gis Pedoni e Ciclisti, Mirano (VE)*

Educare i bambini ad un corretto uso degli spazi viari: marciapiedi, piste ciclabili, attraversamenti pedonali...

Sensibilizzare e interessare i genitori dei bambini, i vigili urbani, gli amministratori, i tecnici, i responsabili del quartiere sulle problematiche relative alla sicurezza stradale e la mobilità urbana.

### **Introduzione:**

Il bambino nella fascia di età che va dai cinque ai dieci anni circa, ha delle caratteristiche psico-fisiche tali, per cui l'insegnante dovrà proporre un percorso educativo e formativo che rispetti le sue esigenze, quali:

conoscere, sperimentare, provarsi concretamente, avere la possibilità, prima accompagnato e poi da solo, di vivere da protagonista e in autonomia, l'ambiente strada.

### **Obiettivi generali:**

Offrire un nuovo contesto educativo da sostituire alle lezioni di educazione stradale fatta in classe. Guidare il bambino nell'osservazione dell'ambiente strada che lo circonda. Aiutarlo ad apprendere un comportamento corretto da tenere sulla strada,

Realizzare occasioni di incontro e confronto sulle conoscenze acquisite e sulla possibilità di trovare comuni soluzioni per migliorare la sicurezza e la vivibilità degli spazi e dei percorsi che portano verso la scuola.

### **Obiettivi specifici:**

Far conoscere le norme del codice della strada (adeguate all'età), relativamente alla segnaletica e ai comportamenti da adottare come pedone e ciclista. Incontrarsi con il vigile urbano per far conoscere quale sia il suo ruolo di esperto del codice e soprattutto di guida e sostegno per tutti gli utenti della strada. Far conoscere le caratteristiche della rete stradale della zona interessata, con individuazione della segnaletica e delle situazioni di pericolo.

### **Metodo:**

Sostenere con le famiglie la necessità che i bambini, fin dalla prima elementare vengano a scuola da soli, ritrovandosi con compagni più grandi, anche per un breve tratto di strada adiacente alla scuola

Promuovere discussioni su questo tema.

Valutare con i genitori che è proprio

la loro presenza come automobilisti che, negli orari di entrata ed uscita da scuola, crea i maggiori disagi.

Concordare, senza renderlo obbligatorio, un'area ben definita dove i bambini potrebbero muoversi da soli.

Coinvolgere le associazioni di anziani perché negli orari in cui i bambini percorrono la strada per andare a scuola possano dare loro un'occhiata (per gli anziani potrebbe essere il momento di uscire per una passeggiata, per fare la spesa o per starsene su una panchina a leggere il giornale, ecc.)

Coinvolgere i negozianti del quartiere perché siano al corrente di tale iniziativa e quindi disponibili per soddisfare qualche necessità dei bambini.

Coinvolgere gli studenti delle scuole superiori vicini alla scuola elementare, affinché informati di ciò, possano essere più attenti ai compagni più piccoli (vedi uso improprio di biciclette e motorini)

Promuovere un lavoro di collaborazione con gli incaricati al traffico del comune (vedi comune di Fano, Modena ed altri - istituzione di segnaletica sperimentale)

### **Attività:**

Visione di una cartina topografica della zona di quartiere presa in esame

Uscita in strada, previa comunicazione ai genitori ed agli amministratori dell'esperienza che si sta iniziando

Osservazione degli spazi quali marciapiedi, piste ciclabili, attraversamenti pedonali e della relativa segnaletica verticale, orizzontale e luminosa

Compilazione di schede relative alle sagome dei cartelli stradali e delle caratteristiche degli spazi destinati ai vari utenti della strada

Raccolta di foto, video, disegni, appunti ecc. che hanno suscitato l'interesse dei bambini, quali: comporta-



menti scorretti, situazioni di pericolo, idee per rendere più piacevoli e sicuri certi percorsi

Analisi in classe dei materiali raccolti, confronto con il vigile urbano per avere consigli e delucidazioni sulle norme del Codice della strada inerenti alle problematiche che si vanno ad affrontare

Visione di come deve essere attrezzata una bicicletta per poter essere usata in strada

Raccomandazioni ai bambini e soprattutto ai genitori dell'importanza dell'uso del caschetto da ciclista

Formulazione di proposte idonee a risolvere le situazioni a rischio per i bambini che potranno diventare esperti pedoni e ciclisti adeguatamente alla loro età

Progettazioni di eventuali modifiche dell'ambiente urbano, costruzione di un plastico, realizzazione di disegni con progetti in trasparenza ecc. da proporre agli organi competenti.

Confronto con genitori, vigili urbani, amministratori, tecnici, incaricati di quartiere sull'esperienza effettuata

Accordo e suggerimenti per rendere più vivibile e sicuro il percorso casa-scuola



Simulazione di un breve percorso sicuro, per tutti gli utenti della strada, nelle vicinanze della scuola, dove il bambino può iniziare a muoversi autonomamente.

Realizzazione di una mostra della attività svolta, aperta a tutta la cittadinanza

#### **Iniziative possibili da realizzare per interessare i bambini e la cittadinanza:**

Concorsi sui temi della mobilità urbana.

Pedagate per rafforzare l'uso della bicicletta e riscoprire l'ambiente vicino alla propria città

Incontri - conferenze di informazione.

Realizzazione di un video sulla mobilità dell'utenza scolastica e altro.

Creazione di un modello "umoristico" di fac-simile di multa per divieto di sosta



## A scuola in bicicletta. Scuola media inferiore

*Beppe Ferrari, segretario Ciclocittà, Varese*

### Presentazione

Tra i fattori che più di ogni altro caratterizzano la vita urbana contemporanea e la stessa relazione tra le persone vi è il traffico veicolare privato.

A fronte dell'eccezionale libertà e facilità di movimento (talvolta, peraltro, solo apparenti) conquistata con la motorizzazione, si deve subire un pesante inquinamento ambientale, un allarmante sacrificio di salute e di vita e un'estesa, rassegnata discriminazione nell'uso della città verso i cittadini che per qualche ragione non possono essere motorizzati.

Tra questi i bambini e i ragazzi più giovani sono quelli che più di ogni altro vivono l'attrazione per un territorio ricco di nuove esperienze e relazioni e, contemporaneamente, la sua inaccessibilità per i pericoli che presenta.

Uno dei grandi impegni che attende il cittadino del duemila è quello di riorganizzare il funzionamento della città e, quindi, il modo di spostare persone e merci, secondo criteri di "mobilità sostenibile" sotto il profilo ambientale, sociale ed economico.

Non è solo una questione tecnica (di mezzi e organizzazione) o economica (di risorse da investire), ma anche, e forse prima, di cultura dell'ambiente e di educazione a comportamenti virtuosi.

E' indispensabile, quindi, portare questi temi nella scuola proprio nel momento in cui il giovane comincia ad acquisire e a pretendere più autonomia e si accinge a diventare anch'esso protagonista della scena urbana.

Le iniziative e le attività di seguito illustrate costituiscono un progetto formativo che, con diverso impegno e approfondimento, portano lo studente a leggere criticamente il contesto in cui vive (*laboratorio didattico*) e a rivalutare la bicicletta come mezzo di trasporto appropriato non solo all'età, ma anche all'ambiente urbano.

La proposta mira a produrre un comportamento ecologico e a spingere gli allievi a sperimentare e a manifestare con i propri coetanei una mobilità "sostenibile".

### Laboratorio didattico "percorso sicuro casa-scuola"

#### Obiettivi specifici

Apprendere le norme del Codice della Strada e i comportamenti da adottare come pedone e ciclista ed in generale come utente della strada.

Raggiungere consapevolezza della vivibilità (qualità ambientale) del proprio quartiere, in relazione alle condizioni del traffico ed in generale dell'uso delle strade e delle piazze come spazi di relazione.

Individuare le caratteristiche della rete stradale della zona interessata e i fattori problematici, in particolare le situazioni di pericolo.

Essere in grado di trasmettere agli adulti (genitori) e agli Amministratori Locali (Circoscrizioni, Comuni, ecc.) le esigenze e le aspettative dei cittadini più giovani.

#### Metodologia

Osservazione diretta dei fenomeni in sostituzione delle tradizionali lezioni di educazione stradale fatte in classe mediante somministrazione di informazioni e concetti preconfezionati.

Guida all'osservazione critica dell'ambiente urbano.

Realizzazione di occasioni di incontro e confronto sulle conoscenze acquisite per sviluppare capacità di proposta in ordine alle relazioni con l'ambiente e alla convivenza urbana.

#### Attività

Il laboratorio, di massima, può articolarsi secondo due moduli di diverso impegno e durata.

Modulo breve (4 - 5 ore) così articolato:

Presentazione dell'iniziativa in classe con illustrazione generale della tematica

Consegna della cartina topografica della zona e addestramento alla lettura



**Percorso sicuro casa-scuola:  
presentazione in aula del percorso didattico**



ra.

Uscita in strada con blocco per appunti, macchina fotografica, ecc. per rilevare la situazione.

Dibattito in classe con riflessioni e conclusioni da verbalizzare e eventualmente trasmettere all'esterno.

Modulo completo (durata da programmare, min. 15 ore) così articolato:

Presentazione dell'iniziativa in classe con illustrazione generale della tematica

Consegna della cartina topografica della zona e addestramento alla lettura.

Uscita in strada con blocco per appunti, macchina fotografica, ecc. per rilevare la situazione.

Verifica del lavoro svolto.

Costruzione di una piantina o plastico della zona considerata, evidenziando l'ubicazione della scuola, gli itinerari più usati ed eventualmente quelli più idonei per gli alunni nel percorso casa-scuola, i punti più pericolosi, i fattori più problematici, ecc.

Valutazione dei vantaggi e degli svantaggi presentati da ciascun mezzo di trasporto.

Approfondimento della conoscenza



**Osservazione dell'ambiente urbano: le auto in sosta sui marciapiedi rendono difficile la vita dei pedoni**

dei segnali stradali e spiegazione dei più importanti comportamenti da tenere nella circolazione stradale, in particolare come pedone e ciclista.

Incontro con un vigile urbano.

Eventuali proposte di adeguamento delle sedi viarie o della modifica della circolazione per rendere più vivibile il quartiere ed, in particolare, più sicuro il percorso casa-scuola.

Incontro con genitori, rappresentanti dell'Amministrazione Pubblica, organi di stampa locali, ecc. per presentare il lavoro svolto, i problemi rilevati e le proposte elaborate.

Promuovere iniziative volte a concretizzare in opere e provvedimenti specifici le proposte di miglioramento della mobilità della zona.

### **Suggerimenti operativi**

Nello svolgimento del progetto Ciclocittà potrà fornire il proprio contributo:

nella organizzazione puntuale del laboratorio con gli insegnanti interessati,

nell'incontro iniziale di presentazione dell'iniziativa agli alunni,

nella organizzazione delle attività conclusive di pubblicizzazione all'esterno del lavoro e delle proposte emerse,

nel reperimento di materiale e contributi tecnico-scientifici utili allo scopo, in particolare relativi al trasporto ciclistico.

Il preventivo interessamento del locale Consiglio di Circoscrizione all'iniziativa può favorirne un'adeguata pubblicizzazione e gli sviluppi operativi. Inoltre la Circoscrizione può disporre contributi finanziari riconoscendo l'interesse pubblico dell'iniziativa.

Nell'ambito delle attività del laboratorio possono utilmente integrarsi le altre iniziative proposte di seguito da Ciclocittà.

Per il progetto didattico possono



**La bici occupa poco spazio. Immaginate queste 14 persone ognuna con la propria auto**

essere quantificati costi variabili in dipendenza dei materiali d'uso e delle iniziative di pubblicizzazione che si intendono promuovere (mostre, pubblicazioni, ecc.) da definirsi in occasione della organizzazione puntuale del laboratorio.

### **Audiovisivo sulla bicicletta e sull'educazione stradale**

Illustrazione agli studenti con strumenti audiovisivi e pubblicazioni delle principali problematiche del traffico moderno e in particolare dell'utilità della bicicletta come efficiente mezzo di trasporto urbano e per il tempo libero.

La comunicazione contempla altresì cenni di educazione stradale, informazioni sull'evoluzione tecnologica della bicicletta e riflessioni sulle condizioni di fruibilità della città in relazione alle attuali caratteristiche della mobilità urbana.



**La bici è il mezzo più idoneo per muoversi nei centri urbani**

### *Suggerimenti operativi*

Ciclocittà mette a disposizione diapositive da commentare dal vivo e videocassette sul tema, pubblicazioni da consultare, schede da distribuire.

L'insegnante può altresì richiedere la collaborazione d'un rappresentante di Ciclocittà per l'illustrazione in classe della durata di un'ora di lezione per una o più classi contemporaneamente.

### **Manutenzione della bicicletta**

Informazioni sulle componenti e sul funzionamento del mezzo meccanico, con particolare riferimento alle questioni della sicurezza e ai dispositivi previsti dal Codice della Strada.

Istruzioni ed esercitazioni di manutenzione della bicicletta.

Distribuzione di scheda tecnica informativa.

Raccomandazioni per evitare noie meccaniche nel corso delle pedalate organizzate dalla scuola (indispensabile).

Chek-up individuale della bicicletta, preliminare alle pedalate o cicloescursioni scolastiche.

### *Suggerimenti operativi*

Durata 50 minuti, in orario scolasti-

co o extra-scolastico.

Necessita disponibilità di spazio per portare le biciclette (cortile, porticato, palestra.....)

Sono disponibili a condurre l'attività membri di Ciclocittà e tecnici ciclisti.

Si raccomandano gruppi di alunni non superiori a 30 unità, 10 per ogni istruttore disponibile.

### **Escursione ciclistica al chiostro di Voltorre**

L'iniziativa, già sperimentata più volte con la scuola media A. Frank, propone una gita in bicicletta dalla scuola media di partenza al chiostro di Voltorre e da questo alla Schiranna.

Il rientro dalla Schiranna alla scuola di partenza potrà avvenire, a seconda dei casi, in bicicletta oppure con bus di linea e biciclette trasportate con furgone.

Si percorrono, per quanto possibile, strade a basso traffico, con andatura moderata alla portata di tutte le capacità.

La sosta al chiostro di Voltorre prevede la visita al monumento e la consumazione della merenda.

Alla Schiranna è possibile l'incontro con i volontari della Protezione Civile e la visita della loro sede e delle loro attrezzature.

Durante il percorso della nuova pista ciclabile del lago verrà fornito qualche cenno sui caratteri geografici-ambientali del bacino del lago di Varese.

### *Suggerimenti operativi*

Si ritiene ideale una partecipazione



**L'arte della manutenzione della bicicletta**



limitata al massimo a 30 - 40 alunni, con l'accompagnamento di almeno 1 insegnante o 1 genitore ogni 10 alunni.

Svolgimento preferenzialmente la mattinata di un sabato in periodo scolastico .

Ciclocittà può fornire le istruzioni logistiche e quelle relative agli adempimenti organizzativi che dovranno essere svolti dalla scuola, può altresì organizzare il servizio di trasporto biciclette, e assicurare la presenza di almeno un accompagnatore.

### **Pedalata delle scuole medie “A scuola in bicicletta”**

La manifestazione in bicicletta per le vie della città coinvolgerà tutte le scuole medie inferiori di Varese e si svolgerà con modalità sostanzialmente analoghe a quelle ormai già sperimentate nelle 3 edizioni precedenti.

La partecipazione alla manifestazione, pur mantenendo un aspetto ludico, non può trascurare il significato educativo e il valore emblematico verso la città; pertanto è vivamente raccomandato che sia preceduta

almeno dall'iniziativa di cui al punto 2.



## Elenco delle associazioni aderenti alla FIAB-onlus

E-mail: [info@fiab-onlus.it](mailto:info@fiab-onlus.it) Sito web: <http://www.fiab-onlus.it>

Aggiornamento al 13/09/02

\* = associazione in corso di adesione

### CALABRIA

#### Circolo Legambiente

c/o Poerio Domenico - Via A. De Gasperi, 55 88837 **Petilia Policastro (KR)**

### CAMPANIA

#### Il Granato

Corso Italia, 75  
84040 **Capaccio Marittima (SA)**  
tel. 0828-723666 fax 0828-723315

#### Cicloverdi

Largo Proprio d'Avellino 8 80138  
**Napoli**  
tel. 081-5567220 Telefax 081-291184  
fax 081-7677537

### EMILIA ROMAGNA

#### Monte Sole Bike Group

c/o Due Ruote - Via San Stefano, 14/d  
40125 **Bologna**  
tel. 051-6255924 o 797103 fax 051-6523027

#### Amici della Bicicletta

Via Muzzina, 11 44100 **Ferrara**  
tel. 0532-765770

#### Amici della Bici

c/o Navacchia - Via Sacile 3 48100  
**Ravenna**  
tel. 0544-270260

#### Tuttinbici

Casella Postale 1132 42100 **Reggio Emilia**  
tel./fax 0522-303247

### FRIULI VENEZIA GIULIA

#### Associazione Aruotalibera

C.P. 161 Posta Centrale 33170  
**Pordenone**  
tel. 0434-540483 fax 0434-520235

#### Cicloturismo Sangiorgino

c/o Autoscuola Agostinis - Via Candoli, 23 33058 **S.Giorgio di Nogaro (UD)**  
tel./fax 0431-621229

#### Ulisse - Gruppo Cicloturista

Via del Sale, 4/b 34121 **Trieste**  
tel. 040-304414

#### Pedala Anche Tu

Via Tiberio Deciani, 95 A/B 33100  
**Udine**  
tel. 0432-502595 fax 0432-296889

### LAZIO

#### Amici della Bicicletta

c/o Trolese Fiorenzo - Via Clementi, 51  
04011 **Aprilia (LT)**  
tel. 06-9280916

#### Pedale Verde

Via Salandra 1 A 00187 **Roma**  
tel. 06-4822055 fax 06-4827752

#### Ruotalibera

Via Gaio Melisso, 45 00175 **Roma**  
tel. 06-7141046 fax 06-233246506

### LIGURIA

#### Associazione Ruote Verdi

V.le Nicola Arata, 20 16043 **Chiavari (GE)**

#### Amici della Bicicletta

Via Caffa, 3/5 b 16129 **Genova**  
tel. 010-3621357 fax 010-319168

### LOMBARDIA

#### Coordinamento Fiab Lombardia

c/o Eugenio Galli  
Via Borsieri, 4/E 20154 **Milano**  
tel./fax 02-69311624

#### A.R.I.B.I. - Ass. Rilancio Bici

c/o CSI - Via Rota, 22 24124 **Bergamo**  
tel. 035-360053 fax 035-239928

#### Amici della Bici

Via B. Maggi, 9 25154 **Brescia**  
tel. 030-47191 fax 030-2400416

#### Ciclodì

c/o Spagnolello Pina - via Vec. Bersaglio, 12 26900 **Lodi**  
tel. 0371-411812 fax 0371-549201

#### Amici della Bicicletta

c/o Mattioli Daniele - Viale Pompilio, 33  
46100 **Mantova**  
tel. 0376-263130

#### Ciclobby

Via Borsieri, 4/E 20159 **Milano**  
tel./fax 02-69311624

#### Ruote in Libertà

Via B.Tasso, 23 46035 **Ostiglia (MN)**  
tel. 0386-802651

#### \* Monzainbici

monzainbici@libero.it

#### Amici della Bicicletta Sondrio

tel. 347-4423418 fax 0342-512614

#### Ciclocittà

C/o Ferrari Giuseppe - Via San Pedrino, 5  
21100 **Varese**  
tel. 0332-234281

### PIEMONTE

#### Amici della Bici - Legambiente

c/o Centro Gandhi - Via Arduino, 75  
10015 **Ivrea (TO)**  
tel. 0125-44202 fax 0125-40186

#### Amici della Bici

c/o C.d.Q. San Martino - Via Parazzi 5/a  
28100 **Novara**  
tel. 0321-455090

#### Associazione ciclistica "IJ 'NPAOTÀ"

Via Deportati Ebrei, 5 12037 **Saluzzo (CN)**

#### Bici & Dintorni

Via Andorno, 35 b 10153 **Torino**  
tel./fax 011-888981

### PUGLIA

#### Ruotalibera Bari

c/o Sforza Raffaele - Via Sagarriga  
Visconti, 46 70122 **Bari**  
tel./fax 080-5236674

#### Ruotalibera Foggia

c/o Annamaria Novelli - Via Arpaia, 25  
71100 **Foggia**  
tel/ fax 0881-665388

#### Ruotalibera Lecce

Via Marino Brancaccio n. 8 73100 **Lecce**  
tel./ fax 0832-249462

**Amici della Bicicletta**

C. Gramsci, 199 71016 **S. Severo (FG)**  
tel./ fax 0882-227080

**SARDEGNA****Città Ciclabile**

c/o Andrea Olla - Via Goldoni, 68  
09131 **Cagliari**  
tel. 070-488780

**SICILIA****Acquaterra Montainbike**

Via Napoli, 45 95127 **Catania**  
tel. 095-434859 fax 095-7312174

**Palermo in Bicicletta a. Vincenzo  
Currieri**

Via Principe di Villafranca, 54  
90141 **Palermo**  
tel. 091-6269870 fax 17822000046093

**Una città per tutti**

via Madonna di Fatima, 183/A  
91100 **Trapani**

**TOSCANA****Coordinamento Fiab Toscana Umbria**

c/o Cesare Banducci  
Via Campansi, 32 53100 **Siena**  
tel. 0577-374769

**Città Ciclabile**

Via S. Agostino, 19 50125 **Firenze**  
tel./fax 055-268181

**Verde La Bici**

c/o Gerardo Orsi - Via Metastasio, 2  
50124 **Firenze**  
tel. 055-2298196

**Rampigrifo**

c/o studio Coli rag, Paolo - via Gramsci,  
16 58100 **Grosseto**  
tel./fax 0564-414338

**La Triglia in Bicicletta**

Amici della Bicicletta - Via di Salviano,  
22 57124 **Livorno**  
tel. 0586-862838 fax 0586-851237

**Tandem - Turismo e Natura**

Via Firenze, 253 59100 **Prato**  
tel. 348-5102029 fax 0574-34064

**Amici della Bicicletta**

c/o Masotti Fabio - Via delle Lombarde,  
38 53100 **Siena**  
tel./fax 0577-45159

**TRENTINO ALTO ADIGE****Amici della Bicicletta**

via Coni Zugna, 9 38100 **Trento**  
tel. 328-4691683

**UMBRIA****Ciclo e Trekking Natura e Avventura**

p.zza del Popolo, 17 05018 **Orvieto  
(TR)**  
tel. 0763-342484 fax 0763-391625

**Amici della Bicicletta**

via delle Prome 1/5 06122 **Perugia**  
tel. 075-5739526 fax 075-5731616

**VENETO****Coordinamento Fiab Triveneto**

c/o Antonio Dalla Venezia  
via Col Moschin 1 30171 **Mestre (VE)**  
tel./fax 041-921515

**Amici della Bicicletta**

C.P. 23 Succ. 1 32100 **Belluno**  
tel. 0437-34673 0437-927556

**Bicilibere**

c/o Villa "Montalban" - Loc. Safforze  
32100 **Belluno**  
tel./fax 0437-31466

**Liberalabici**

c/o Ezio Sartor - Via Trevisani nel  
Mondo, 15 31015 **Conegliano (TV)**  
tel. 0438-35437

**Amici della Bicicletta**

via Col Moschin, 1 30171 **Mestre (VE)**  
tel./fax 041-921515

**G.I.S. Ciclisti e Pedoni**

c/o Nadia Zanoni - Via dei Pensieri, 8/a  
30035 **Mirano (VE)**  
tel. 041-432759 fax 041-5701007

**Amici della Bicicletta**

C.P. 890 35100 **Padova**  
tel. 338-1812519 fax 049-8804576

**Amici della Bicicletta**

c/o Claudio Luciano - Via Malfatto, 1/B  
int. 2 45010 **S. Apollinare (RO)**  
tel. 0425-493110

**AdB Verona (sezione di S. Bonifacio)**

c/o Andrioli Marco - Via Piubello, 23  
37047 **S. Bonifacio (VR)**  
tel. 045-6103067

**Amici della Bicicletta**

Via Porta S.Zeno, 15/b 37123 **Verona**  
tel./fax 045-8004443

**Tuttinbici Vicenza**

C.P. 419 36100 **Vicenza**  
tel. 0444-504776 fax 0444-963402

**NAZIONALI****Lions Cicloturisti**

c/o Baitone Enrico - piazza del  
Monastero, 6 10146 **Torino**  
tel. 011-6197745 fax 011-6199562

**Associazione Amici della FIAB**

c/o Michele Mutterle - via Bachelet, 325  
36100 **Vicenza**  
tel. 339-7007544 fax 02-700433930

