

# I percorsi sicuri casa-scuola Nati per camminare?

Roberto Quadalti\*, M. Cristina Capriotti\*\*

\*Dipartimento Sanità Pubblica, Azienda USL di Cesena; \*\*Centro per le Famiglie, Comune di Cesena

## Abstract

### Safe routes to school: born to walk

*In order to persuade elementary school's parents and pupils to walk to school, a project called "Safe Routes" has been elaborated. The project's aim is to help pupils being independent, increase their knowledge regarding traffic rules, the ways to move around the city and reduce pollution. In order to increase safeness "critical encounter points" have been identified, the classrooms have been involved in a contest, and educational activities. Evening encounters with parents have been organized. After eleven months the number of pupils using cars to go to school decreased from 45% to 36% ( $z = 1.99$ ;  $p < 0.05$ ).*

Quaderni acp 2005; 12(6): 246-248

**Key words** Urban traffic. Environment. School. Walking bus. Participated planning

*Ai genitori e agli scolari di una scuola elementare è stato proposto un progetto "Percorsi sicuri" per convincerli a raggiungere la scuola senza essere trasportati in auto fino all'edificio scolastico. L'obiettivo del progetto è quello di abituare gli scolari alla indipendenza, a una maggiore conoscenza delle regole del traffico e del modo di muoversi nella città e a diminuire l'inquinamento da traffico nelle aree urbane. Il progetto ha previsto la realizzazione di interventi per la messa in sicurezza di alcuni punti critici come l'individuazione di "punti di ritrovo", l'aiuto di volontari, l'organizzazione di un concorso tra le classi coinvolte, la realizzazione di attività educative, laboratori in classe e di incontri serali rivolti ai genitori. Rispetto a prima dell'inizio del progetto gli scolari trasportati in auto fino alla scuola sono diminuiti in undici mesi dal 45% al 36% ( $z = 1.99$ ;  $p < 0.05$ ).*

**Parole chiave** Traffico urbano. Ambiente. Scuola. Walking bus. Progettazione partecipata

La legge n. 285 del 28/08/97 "Disposizioni per la promozione di diritti e opportunità per l'infanzia e l'adolescenza" ha rilanciato il dibattito sull'autonomia dei bambini, dei ragazzi e sulla loro cittadinanza. A questo scopo ha messo a disposizione risorse economiche per sostenere progetti degli enti locali. Il Comune di Cesena ha presentato un progetto finalizzato per mettere in sicurezza il percorso casa-scuola della scuola elementare "G. Carducci".

Contemporaneamente, all'interno del Piano per la Salute sulla sicurezza stradale, il gruppo di lavoro ha individuato nell'esperienza inglese del "Walking Bus" (WB), di cui questa rivista si è occupata 3 anni fa, un possibile ambito sul quale coinvolgere la comunità locale (tabella 1) (1).

Il WB rappresenta una proposta alternativa all'uso dell'auto per accompagnare i

bambini a scuola. Può essere considerato uno scuolabus pedonale che ogni mattina, grazie a un coordinatore adulto, segue un percorso prestabilito e raccoglie i bambini nelle apposite fermate e li accompagna fino all'entrata (2).

Si è così dato vita a una proposta, rivolta ai 300 alunni della scuola elementare "G. Carducci", che ha avuto come slogan quello suggerito da Tonucci nel manifesto allegato al numero 4/2005 di Quaderni acp: "A piedi e in bici, a scuola con gli amici".

Il progetto ha avuto la collaborazione della scuola, di alcune associazioni di volontariato, dell'AUSL ed è stato proposto alle famiglie, con la consulenza e supervisione dell'associazione "Città Amiche dell'Infanzia e dell'Adolescenza" (C.AM.IN.A.) di Castel S. Pietro Terme (BO) (3).

## La progettazione

Il progetto ha cominciato a muovere i primi passi nel dicembre 2002 con la realizzazione di un laboratorio condotto da operatori di C.AM.IN.A. con l'intervento dei dirigenti dei settori Comunali interessati, di operatori dell'AUSL, di dirigenti scolastici e amministratori di Comuni limitrofi interessati all'esperienza (4). Nel 2003 si è costituito un gruppo di lavoro con la presenza di genitori e insegnanti che, tramite questionari e lavori in classe, ha raccolto informazioni sui percorsi casa-scuola relative ai tragitti, alle modalità di spostamento e ai punti ritenuti pericolosi.

Dopo gli accertamenti di fattibilità, il Comune ha realizzato diversi interventi infrastrutturali per la messa in sicurezza dei punti critici della viabilità pedonale e ciclabile. Ha realizzato nuovi attraversamenti pedonali semaforizzati e protezioni lungo alcuni marciapiedi. In collaborazione con l'AUSL, e il Centro per le Famiglie, sono stati organizzati due incontri serali con i genitori ai quali hanno partecipato assessori, pediatri, pedagogisti, psicologi, medici, insegnanti. Il confronto con i genitori aveva lo scopo di eliminare timori e di sottolineare i vantaggi per i figli dell'andare a scuola a piedi o in bici. Venivano enfatizzate la responsabilizzazione dei bambini, la utilità della conoscenza del percorso e del proprio territorio, la socializzazione nel fare insieme un percorso, l'attività fisica, la riduzione dell'inquinamento. Veniva poi presentato il progetto definitivo esposto in tabella 1 ai punti 1 e 2.

Veniva sottolineata, per i genitori che non possono rinunciare all'uso dell'auto, la possibilità di portare i bambini a due "punti di ritrovo" collocati a una distanza di circa 200 e 500 metri dall'entrata della scuola, come alternativa all'accompagnamento fino all'entrata principale.

Per corrispondenza:  
Roberto Quadalti  
e-mail: [psicologia@ausl-cesena.emr.it](mailto:psicologia@ausl-cesena.emr.it)

esperienze

**TABELLA 1: IL WALKING BUS (WB)****1. Che cos'è**

Il WB è il più sicuro, allegro e salutare modo per andare e tornare da scuola. Possiamo tradurlo con 'Bus a piedi' o 'Piedibus' ed è stato inventato nella contea di Hertfordshire in Gran Bretagna. Del tradizionale Scuolabus, conserva l'idea del percorso di raccolta dei bambini con fermate intermedie (Walking Bus Stop) alle quali i genitori accompagnano i figli. Ogni WB si avvale di un carrello con ruote di gomma che viene sospinto nel tragitto da uno dei volontari, insegnanti o genitori che collabora all'iniziativa. Vi vengono depositati borse e qualsiasi altro oggetto.

**2. L'organizzazione**

Ogni WB ha un coordinatore. Questi tiene un registro degli studenti che devono aggregarsi a ogni fermata e un numero telefonico delle famiglie dei bambini che devono salire nel caso che non siano alla fermata. Per ogni WB sono previste almeno due figure adulte: quello che guida il gruppo e quello che, con il carrello, lo chiude. Il rapporto tra adulti e bambini varia a seconda dell'età di questi ultimi e generalmente è compreso tra uno a quattro e uno a otto.

Ogni WB ha un proprio nome e una propria divisa, pensata e disegnata dai bambini stessi, e ha una copertura assicurativa, esattamente come lo Scuolabus. Fra i vari WB si possono organizzare anche gare di disegno, di filastrocche, di canzoni, di corse ecc.

**3. Perché il Walking Bus**

Ci sono almeno sei buone ragioni per organizzare un WB:

- passeggiando, anche solo per una decina di minuti ogni giorno, si mantiene in attività il proprio corpo, incrementando il benessere personale;
- chi fa parte di un WB si trova in gruppo e pertanto è più visibile (anche grazie alle casacche colorate) e sempre accompagnato da figure adulte;
- i bambini migliorano le proprie abilità e autonomie nel relazionarsi con la strada e i suoi pericoli (la conoscenza di un ambiente fin da bambini sviluppa un importante senso di sicurezza);
- durante il percorso casa-scuola i bambini hanno la possibilità di chiacchierare, stare insieme, conoscersi;
- più numerosi sono i bambini che raggiungono la scuola grazie al WB, minore sarà la necessità di ricorrere all'uso dell'automobile; il WB riduce quindi i livelli di traffico veicolare;
- la ricerca scientifica ha evidenziato che chi fa brevi spostamenti in auto è esposto a livelli di inquinamento più alti di chi cammina (chi gira a piedi gode di aria più pulita!).

**TABELLA 2: ESITO DELLE RILEVAZIONI ESEGUITE NELLE CLASSI**

Modalità di raggiungimento della scuola	Data rilevazioni				
	31/05/04 <i>Tempo 0</i>	04/06/04 <i>Prova</i>	03/12/04	31/01/05	04/05/05
Accompagnati					
in auto davanti alla scuola	45%	13%	35%	44%	36%
al punto di ritrovo	0%	19%	16%	7%	6%
in altro modo (in bicicletta, a piedi e in bus)	55%	68%	49%	50%	58%
<b>Totale</b>	<b>218</b>	<b>243</b>	<b>233</b>	<b>204</b>	<b>232</b>

Nel punto di ritrovo più lontano, i bambini vengono accolti da un volontario che guida i ragazzi e gestisce gli attraversamenti pedonali e da un altro adulto che "chiude" il gruppo. Alle 8.15 è prevista la partenza della "carovana" (3).

I bambini che vengono accompagnati nel punto di ritrovo più vicino alla scuola sono accolti da un volontario che li invita a formare un piccolo gruppo di almeno 3 bambini, come forma di tutela reciproca, e possono raggiungere la scuola in autonomia, in quanto non sono previsti attraversamenti pedonali.

Per incrementare l'interesse e l'entusiasmo dei bambini, si è istituito un concorso rivolto a tutte le classi di seconda, terza, quarta e quinta. A chi raggiunge la scuola a piedi o in bici e a coloro che si fanno accompagnare in auto fino al punto di ritrovo e poi proseguono a piedi vengono consegnati dei gettoni di presenza che ognuno deposita nei salvadanaï collocati all'interno di ciascuna classe. Al termine dell'anno scolastico per la classe che avrà raccolto più gettoni verrà organizzata una gita in bicicletta e consegnato un piccolo omaggio.

**I risultati**

Allo scopo di valutare il successo/insuccesso dell'iniziativa è stata effettuata una valutazione delle modalità con le quali gli scolari raggiungono la scuola. Si è chiesto ai ragazzi con quale mezzo di trasporto hanno raggiunto la scuola nel giorno della rilevazione.

Il 31 maggio 2004 può essere indicato come il punto zero prima della iniziativa. Il 4 giugno 2004 è un giorno di prima sperimentazione dei punti di ritrovo.

Le valutazioni si riferiscono al 31/05/04 (tempo zero) e al 4 giugno 2004 data in cui è stata promossa la prima giornata (di prova) dei punti di ritrovo, allo scopo di verificare l'interesse e la partecipazione dei ragazzi e dei genitori.

In quella data, rispetto al 31 maggio 2004, fu accompagnato a scuola in auto solo il 13% dei bambini contro il precedente 45% e il 19% fu accompagnato ai punti di ritrovo. I risultati raggiunti in questa sperimentazione suggerirono di

dare continuità ai punti di ritrovo, a partire dal 29 novembre 2004 (anno scolastico 2004-2005) fino alla conclusione dell'anno scolastico stesso, monitorando la partecipazione di genitori e figli con altre rilevazioni.

I risultati successivi nel corso di un anno solare non sono stati così brillanti come nel giorno di prova (figura 1 e tabella 2 per le tappe intermedie).

Valutando i bambini che hanno raggiunto la scuola in auto (il 45% al tempo zero), un anno dopo la loro percentuale si è attestata a circa il 36%, risultando significativamente inferiore a quella dell'anno precedente ( $z = 1,99; p < 0,05$ ).

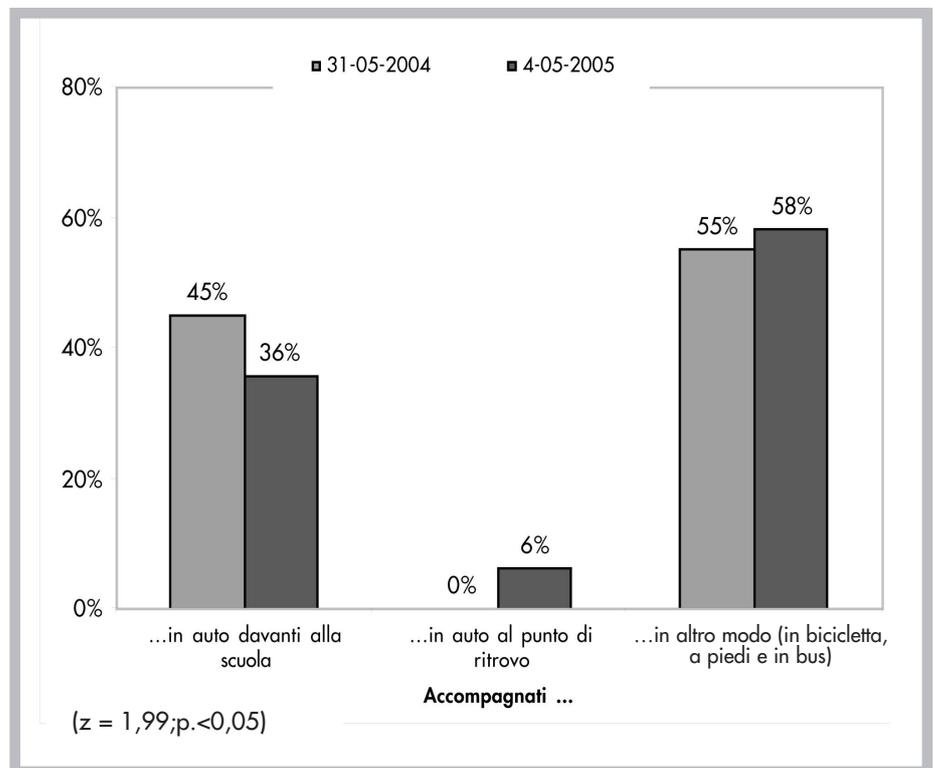
### Conclusioni

A un anno circa dall'inizio del progetto, la riduzione significativa del numero di genitori che accompagnano i figli fin davanti all'entrata della scuola in automobile testimonia, almeno, la disponibilità dei genitori a modificare i propri comportamenti.

Il risultato stabilizzato può essere considerato modesto dopo il successo della giornata di prova: flessione clamorosa fino al 13% degli accompagnati in auto e successiva risalita fino al 36%. Probabilmente la sperimentazione ha portato un alone di novità e di interesse che ha entusiasmato gli scolari. Se una riduzione "fisiologica" era preventivabile, certamente preoccupante è la successiva risalita, anche se la differenza rispetto al punto zero è comunque significativa.

Per poter migliorare i risultati del progetto si potrà provare a sfruttarne le potenzialità. È stata ideata una newsletter "casa-scuola news" inviata a bambini, genitori, docenti e altri operatori interessati e coinvolti nell'iniziativa, e realizzata allo scopo di promuovere il progetto e informare sugli sviluppi. Sono stati realizzati laboratori su ambiente, sicurezza stradale, uso e manutenzione della bicicletta (4,5). La nostra esperienza dimostra, comunque, che non è sufficiente il semplice e ripetuto "consiglio" ai genitori, ma occorre garantire alcune condizioni di sicurezza che nel nostro caso sono stati la messa in sicurezza di attraversa-

FIGURA 1: MODALITÀ DI RAGGIUNGIMENTO DELLA SCUOLA



menti pedonali, la presenza di adulti ai punti di ritrovo e un buon clima di fiducia tra referenti del progetto, insegnanti, genitori e bambini (6,7).

Infatti, dietro un'iniziativa che vuole semplicemente proporre un modo più ecologico e salutare di raggiungere la scuola, si nasconde una problematica centrale del rapporto genitori-figli (5). Così, come ogni adulto si impegna fortemente per rendere i figli autonomi e responsabili, altrettanti sforzi e attenzioni sono dedicati alla loro incolumità e tutela.

Negli ultimi anni, a causa dei volumi di traffico e degli episodi di microcriminalità che tanto catturano l'attenzione della cittadinanza, le città sono percepite come luoghi sempre più pericolosi. Si pensa così di tutelare i figli accompagnandoli di persona ovunque, magari in auto.

Se, però, il tentativo di proteggerli diventa l'unico obiettivo educativo dei genitori, si rischia di privarli di quell'esperienza fondamentale che è costituita dal rapporto con l'imprevisto, con l'ostacolo, con ciò che può anche spaventare e, per-

tanto, di non facilitare il loro percorso di crescita e di responsabilizzazione.

Abituare i bambini fin da piccoli alla conoscenza diretta del territorio, facendo loro sperimentare in modo graduale che cosa può significare muoversi per strada, essere pedone e ciclista, è un impegno al quale i genitori devono convincersi di non sottrarsi. Anche perché è difficile immaginare, nel breve periodo, che le nostre città possano garantire livelli di sicurezza e salute tanto maggiori di quelli attuali. ♦

### Bibliografia

- (1) Editoriale: L'immagine che non c'è il Walkingbus. Quaderni acp 2002;1:5.
- (2) [www.walkingbus.com](http://www.walkingbus.com).
- (3) [www.camina.it](http://www.camina.it).
- (4) Baruzzi V (a cura di). Bambini e bambine si fanno strada. La Mandragora 2002.
- (5) Tonucci F. La città dei bambini. Laterza 1996.
- (6) Capriotti M C. Il bambino e la città. Il Ponte Vecchio, 2001.
- (7) Maternini G. Viabilità urbana e sicurezza dei bambini. Quaderni acp 2002;1:18.
- (8) Todesco L et al. Muoversi senza motore: ostacoli e pericolo per i bambini. Quaderni acp 2003;10:6.