

# Scuola e città in movimento. Mobilità sostenibile, salute e cittadinanza attiva

Raffaella Mulato  
Presidente Associazione onlus "Moving School 21"

## Abstract

*Schools and cities in movement. Sustainable mobility, health and active citizenship*  
Cities not easily accessible deny children the right to grow healthy, safe and independent. Home-school journeys are not only a good opportunity to encourage sustainable mobility, reduce CO<sub>2</sub>, influence adults' life styles, but they also develop movement and cognitive skills. In addition they encourage the development of meaningful learning and participation in the redefinition of urban policies through the active involvement of citizens.

Quaderni acp 2012; 19(6): 278-281

**Key words** Movement. Health. Safety. Learning. Participation. Active citizenship

*Città poco accessibili negano il diritto dei bambini di crescere sani, sicuri e autonomi. I tragitti casa-scuola costituiscono non solo una buona opportunità per favorire la mobilità sostenibile, ridurre la CO<sub>2</sub>, influire sugli stili di vita negli adulti, ma anche per sviluppare competenze motorie e cognitive, per sviluppare apprendimenti significativi, per favorire la partecipazione e per ripensare alle politiche urbane con il coinvolgimento dei cittadini.*

**Parole chiave** Movimento. Salute. Sicurezza. Apprendimento. Partecipazione. Cittadinanza attiva

## Introduzione

“Nei Paesi dell’Unione Europea, circa il 70-80% della popolazione abita in ambiente urbano dove circa il 70-80% dei bambini e dei giovani troverà o non troverà buone condizioni evolutive a seconda che esso sia stato concepito tenendo conto o meno di loro” [1].

Forme e funzioni della città, a partire dagli anni Cinquanta, hanno influito sulla vita dei suoi abitanti, modificandola profondamente. Urbanisti e architetti hanno progettato città, quartieri, infrastrutture pensati per adulti, lavoratori, per lo più automobili, alimentando il traffico motorizzato e privato. In questo processo di scelte e trasformazioni urbane le esigenze di bambini e ragazzi e i loro diritti a un ambiente di vita sano e a una mobilità autonoma e sicura sono stati ignorati. Aree per il gioco e il movimento sono state circoscritte, recintate; gli spazi ancora liberi sono stati attrezzati per soddisfare i bisogni degli adulti.

La città a misura di automobile influisce anche sulle modalità di percorrenza dei tragitti casa-scuola: l’automobile viene ritenuta più sicura, rispetto all’andare a piedi o in bicicletta, percepiti come attività rischiose per i bambini. Ma le statistiche nazionali sugli incidenti stradali

raccontano una storia diversa. I minori infortunati nel 2010 in incidenti stradali sono stati 24.952, mentre 182 sono le vittime. Le ore più pericolose registrate sono quelle dell’entrata e dell’uscita da scuola. Critici risultano i dati sul comportamento in auto in presenza di figli minori di 12 anni: il 51% permette che si siedano sul sedile anteriore, il 33% non fa indossare sempre la cintura di sicurezza, solo il 20% usa il seggiolino. L’indagine conferma come la strada sia uno dei fattori di rischio più elevati: secondo l’Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS) gli incidenti stradali sono tra le principali cause di morte di bambini e adolescenti tra i 5 e i 19 anni [2-3].

La mancanza di esperienze attive e in autonomia nello spazio aperto comporta effetti negativi sulla salute e sulla sicurezza dei bambini: disturbi nello sviluppo psicofisico; diminuzione delle esperienze sociali e sensoriali; sovrappeso/obesità in aumento (38% dei bambini italiani) e patologie correlate; mancanza di coordinazione; mancanza di concentrazione; iperattività motoria [4-5]. Sono in aumento gli infortuni a scuola nella fascia infantile: 1 su 2 accade al Nord secondo dati statistici INAIL riferiti all’anno scolastico 2007-2008 (figura 1) [6].

Nel 2010 gli infortuni a scuola hanno coinvolto 98.429 studenti (nel 2009 erano 92.060). Cadute, urto di ostacoli, colpi subiti da altri bambini, sono, secondo i dati INAIL, le cause più ricorrenti degli infortuni, facilmente correlabili al mancato sviluppo di competenze motorie e di percezione di pericoli e relativi rischi. Secondo una ricerca di Gavin Sandercock, cardiologo dell’università di Essex, in dieci anni la forza delle braccia dei bambini è scesa del 26% [7]. Studi svolti in Germania hanno visto ridursi, nel tempo, le capacità di saltare, di stare in equilibrio, di correre. Queste carenze nello sviluppo rendono indispensabili provvedimenti eccezionali e costosi da parte delle autorità e delle aziende della salute.

## Il movimento e il gioco sono importanti per la crescita dei bambini

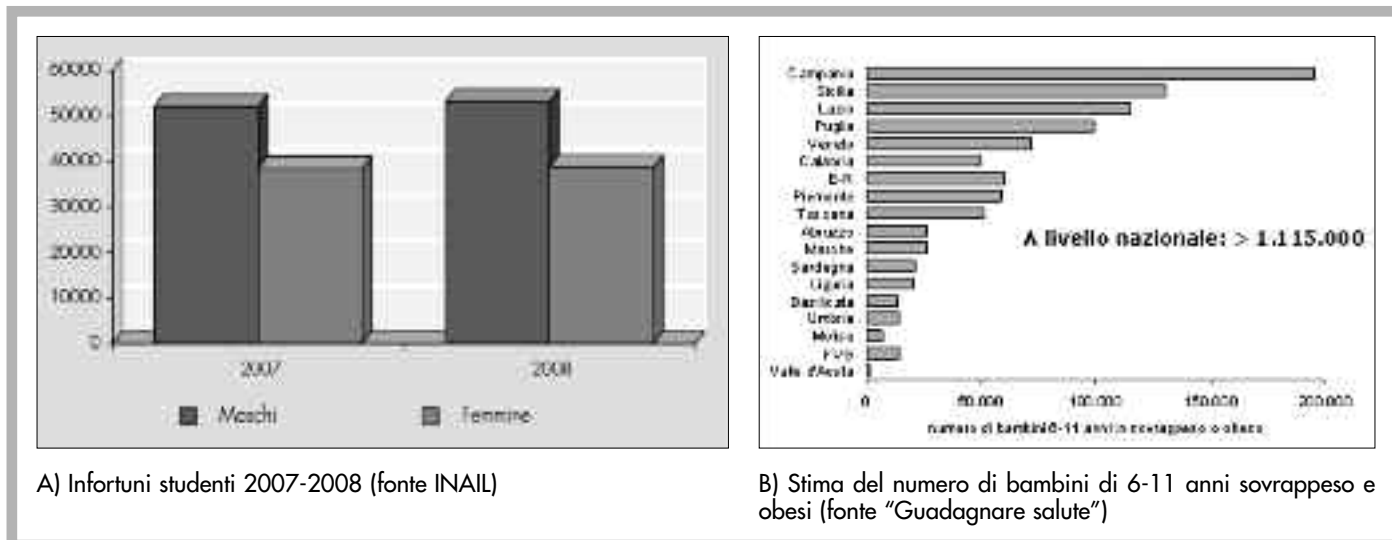
La mobilità dei bambini e la disponibilità di luoghi a loro accessibili per una crescita sana sono state sacrificate a favore di funzioni produttive e di un utilizzo economico. Questo modello di pianificazione è ancora dominante, con risultati ormai noti. Politici e tecnici sembrano non aver ancora capito quanto questo danneggi le possibilità naturali di sviluppo dei bambini e limiti, di fatto, il loro diritto di crescere.

Il tempo del gioco dei bambini si svolge sempre più nello spazio virtuale. La perdita di concretezza nel gioco e la carenza di stimoli nell’ambiente vissuto dai bambini portano a uno sviluppo limitato dei loro sensi, o addirittura alla loro atrofizzazione. Di conseguenza vengono compromesse le capacità di elaborazione per interiorizzare e utilizzare gli stimoli offerti dall’ambiente. Viene impedita anche la comprensione dell’ambiente e di quanto in esso si manifesta. “L’attività ludica influenza lo sviluppo del cervello e quello che s’impara nei giochi sociali di movimento in età prescolare aiuta a rispondere alle esperienze e all’ambiente nelle età successive. Un bambino che gioca poco rischia di non sviluppare a

Per corrispondenza:  
Raffaella Mulato  
e-mail: [info@movingschool21.it](mailto:info@movingschool21.it)

per un mondo possibile

FIGURA 1: A) INFORTUNI ANNO SCOLASTICO 2007/8 - B) BAMBINI OBESI 6-11 ANNI



pieno non solo le proprie potenzialità motorie, ma anche quelle cognitive" [8]. La scomparsa dei giochi in strada, sui marciapiedi, sulle piazze è resa evidente dalla mancanza di ogni loro traccia. Senza una cultura del gioco per strada non possono essere esercitate competenze sociali, interiorizzate regole; nessuna lite viene appianata senza aiuto esterno, nessun gioco viene più inventato o disegnato sul selciato. Molti luoghi dove si potrebbe giocare rimangono sconosciuti. Non vengono più esplorati percorsi nuovi, anche per le paure dei genitori. Ma "abitare la città" implica la possibilità di viverla, di percorrerla, di attraversarla a zigzag, di giocarci, di stabilire delle relazioni.

### Uso dello spazio a scuola e in città

Il "paesaggio scolastico" è spesso desolato: cortili usati come parcheggi, privi di stimoli per il movimento, la socialità, la creatività, il gioco; le attrezzature installate, se presenti, sono stereotipate e forniscono occasioni di gioco ripetitive (scivolo, altalena); gli edifici scolastici risentono di una "rigidità" funzionale (aula, corridoi, laboratori ecc.), con spazi inutili o sottoutilizzati. Vi è uno scarso legame con il contesto: l'accessibilità è problematica e diventa difficile poter arrivare a scuola a piedi o in bicicletta. Le scuole sono "recinti chiusi": dovrebbero preparare al mondo, alla vita "fuori"; si presentano invece come isole ben separate dalla città, oggetto misterioso dal quale ci si deve "difendere".

Mappature dei percorsi casa-scuola disegnate dai bambini indicano lo spaesamento di coloro che vanno a scuola in auto: è evidente la mancanza di punti di riferimento, di luoghi conosciuti, appaiono ridotte le capacità di percezione e rappresentazione dello spazio. Viene limitata la possibilità di sviluppare competenze e conoscenze spendibili nel curriculum didattico (orientamento, matematica, geografia, convivenza civile, scienze). I responsabili della sicurezza nelle scuole tendono a stilare elenchi di cose che non si possono fare e spazi che non si possono utilizzare. Una posizione difensiva e cautelativa che, più che proteggere i bambini, protegge gli adulti dalle responsabilità che vengono loro assegnate dalla normativa vigente. Una normativa molto prescrittiva, non accompagnata da strumenti e risorse per rendere sicuri gli spazi e i bambini competenti nel saper fronteggiare i rischi.

La scuola ha una responsabilità importante che si "scontra" con modelli organizzativi e didattici che risentono di una storica rigidità – nonostante l'autonomia scolastica, che nell'ultimo decennio ha aperto a modelli più flessibili e contestualizzati – e di spazi scolastici inadeguati.

### Scuola e territorio: i percorsi casa-scuola come opportunità per favorire la salute, l'apprendimento e il lavoro in rete

Fare della scuola e della città *ambienti educativi* capaci di sviluppare competen-

ze sociali e cittadinanza attiva è possibile. A una condizione: che si lavori in sinergia con le altre istituzioni che hanno competenze specifiche in ambito urbano, scolastico, sociale, ambientale e della salute [9-10].

Promuovere la mobilità pedonale e ciclabile dei bambini apre la possibilità di ripensare gli spazi del quartiere e della città per renderli più vivibili. Stabilire alleanze tra istituzioni, associazioni, cittadini, rende possibili interventi che altrimenti non lo sarebbero; lavorare insieme per obiettivi comuni alimenta il senso di appartenenza a una comunità "plurale" e la cura del luogo dove si vive. Esistono esperienze consolidate, progetti, buone pratiche in ambito nazionale e internazionale (box).

I siti segnalati hanno pubblicato esperienze, dossier e strumenti utili per conoscere le pratiche attivate, per avviare progetti, o per migliorare le iniziative intraprese.

Interessante anche l'esperienza in Provincia di Treviso, dove si stanno moltiplicando i percorsi casa-scuola a piedi e in bicicletta, come si è potuto rilevare attraverso il bando di concorso "La scuola va in città" promosso dall'amministrazione provinciale con la collaborazione scientifica dell'Associazione onlus "Moving School 21". Il bando, giunto ora alla terza edizione, intende promuovere e premiare iniziative di mobilità sostenibile, secondo indicatori di tipo quantitativo e qualitativo:

## Box

**Associazione Camina**  
(<http://www.camina.it>)

**CNR Istituto di Scienze e Tecnologie della cognizione**  
(<http://www.cittadeibambini.org/>)

**ABCittà**  
(<http://www.percorsicasascuola.it/>)

**Associazione Piedibus**  
(<http://www.piedibus.it/>)

**Ministero della Salute**  
(<http://prevenzione.ulss20.verona.it/ragazzingamba>)

#### PROGETTI EUROPEI

**RoSaCe**  
**Road Safety Cities in Europe**  
(<http://www.rosace-europe.net/>)

**International Walk to School**  
(<http://www.iwalktoschool.org/>)

**TABELLA 1: MODELLI DI EDUCAZIONE STRADALE A CONFRONTO**

| Educazione alla Sicurezza stradale secondo un approccio tradizionale   | Promozione dell'Educazione attiva per strade sicure secondo l'approccio Road Safety Cities in Europe (RoSaCe)  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- difensiva/reattiva</li> <li>- top down</li> <li>- apprendimento passivo; simulazioni piuttosto che esperienze in situazioni reali</li> <li>- normativa</li> <li>- focus sulla strada come spazio riservato al traffico automobilistico</li> <li>- rimuovere o ridurre il rischio</li> <li>- prevenire incidenti e ridurre incidenti legati alla velocità</li> <li>- impatto individuale sui comportamenti</li> <li>- informazione di base: sviluppo conoscenza regole e strategie</li> <li>- centrata sulla scuola e i bambini: relegata nel tempo scuola curricolare.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- proattiva</li> <li>- partecipata</li> <li>- apprendimento attivo nella/della comunità</li> <li>- cultura e sensibilità locale</li> <li>- focus sulla via come spazio per l'interazione sociale e lo sviluppo di relazioni</li> <li>- comprensione e gestione dei rischi</li> <li>- migliorare la qualità della vita e garantire lo sviluppo e il benessere dei bambini; molti bambini in strada</li> <li>- sviluppo di una responsabilità sociale</li> <li>- processo basato: sviluppo di azioni competenti e appropriate</li> <li>- collaborazione scuola-comunità: trasversale, multi-attoriale, oltre il tempo scuola</li> </ul> |

*Il modello "RoSaCe" è stato messo a punto nel Progetto europeo RoSaCe (cfr <http://www.rosace-europe.net/>)*

**TABELLA 2: PERCORSI CASA-SCUOLA A CONFRONTO**

#### Percorsi casa-scuola "Piedibus" \*

**Obiettivo:** fornire un servizio in condizioni protette ai bambini, allo scopo di favorire il movimento, ridurre il traffico e l'inquinamento.

**Protagonisti:** genitori, associazioni, ULSS, Enti locali.

**Destinatari:** bambini.

**Ruoli:** genitori volontari (guida "piedibus"), Comune (analisi, progettazione e sicurezza percorsi), ULSS (sensibilizzazione).

**Azioni:** *fase di preparazione:* accordi con ente locale, mobility manager, polizia municipale, monitoraggio provenienze e tipo di trasporto, definizione percorsi, progetto (piano spostamenti), realizzazione;

*fase di attuazione:* accompagnare.

**Interventi:** sicurezza stradale, marciapiedi, piste ciclabili, zone 30, segnaletica, semafori.

**Risultati attesi:** - modifica dei comportamenti  
- riduzione del traffico (auto); sicurezza percorsi  
- miglioramento accessibilità scuole  
- cooperazione Ente locale

#### Percorsi casa-scuola "Scarpe blu"

**Obiettivo:** promuovere nei bambini movimento in autonomia, sicurezza, cittadinanza attiva, sviluppare competenze sociali, motorie e cognitive, auto-protezione, salute.

**Protagonisti:** insegnanti, genitori, bambini, ULSS, Enti locali, associazioni.

**Destinatari:** bambini, insegnanti, genitori, responsabili Comune, ...

**Ruoli:** bambini (guida con la "patente"), genitori (accompagnatori "in seconda linea"), insegnanti (didattica), Comune (ascolto, interazione, sicurezza percorsi), ULSS (sensibilizzazione, monitoraggio).

**Azioni:** *fase di preparazione:* partecipazione di tutti i protagonisti/destinatari (monitor provenienze, tipo di trasporto, percezione rischio e autonomia, analisi, rappresentazione, critica, simulazioni, accordi, progetto, realizzazione);  
*fase di attuazione:* accompagnare, giocare, osservare, imparare facendo, insegnare, allargare il raggio degli spazi accessibili.

**Interventi:** sicurezza stradale, marciapiedi, piste ciclabili, zone 30, segnaletica, semafori, visibilità percorso, percorsi/città giocabili, accessibilità spazi pubblici.

**Risultati attesi:** - modifica dei comportamenti  
- riduzione del traffico (auto); sicurezza percorsi  
- cultura del gioco e cittadinanza attiva  
- apprendimento e rendimento scolastico  
- cooperazione Ente locale  
- scuola-contesto: accesso, trasformazione spazi pubblici

\* **Avvertenza** - La tabella va letta come sintesi semplificata che parte da un approccio diffuso; questo non significa che non vi siano progetti piedibus che sono andati ben oltre, e quello che si è configurato in avvio come un ottimo "servizio", si è trasformato in opportunità per praticare nuove regole d'interazione con l'ente locale, aprire i processi decisionali, sviluppare percorsi didattici, sperimentare la cittadinanza attiva.

- indagine preliminare e piano spostamenti casa-scuola;
- monitoraggio e valutazione del Progetto;
- inserimento nel Piano dell'offerta formativa;
- coinvolgimento di enti pubblici/associazioni presenti nel territorio (Comune, vigili, ULSS, genitori...);
- gestione dei percorsi: accordi formali tra scuola e istituzioni;
- creatività: originalità nello sviluppo del tema e nelle soluzioni progettuali;
- fruibilità: attenzione alle categorie deboli;
- partecipazione: bambini protagonisti attivi;
- azione: interventi realizzati rispetto a quelli proposti.

Il valore aggiunto è stato rilevato laddove l'impegno della scuola si è coniugato con l'apertura e l'accordo con gli enti locali, con le ULSS e con il tessuto associativo; si è avviato un processo di partecipazione attiva di tutte le componenti, inclusi i bambini; si è investito sul valore educativo e didattico delle attività esplorative, di analisi, di ideazione, di proposta, di realizzazione dei bambini. Il 22 settembre, in occasione della premiazione delle scuole vincitrici è stato sottoscritto un protocollo d'intesa tra Provincia, ULSS 7, 8 e 9, Conferenze dei Sindaci, Ufficio Scolastico Territoriale. L'esperienza di "La scuola va in città" è stata premiata come buona pratica nel corso della Conferenza dedicata alle scuole nell'incontro finale a Londra del Progetto europeo PIMMS Transfer sulla mobilità sostenibile, un partenariato di 15 Paesi cui ha partecipato la Provincia di Treviso (ottobre 2011).

### “Scarpe blu”:

#### sviluppo di percorsi in autonomia integrati alla didattica

“Scarpe blu” nasce all'interno del Progetto “Moving School 21” ([www.moving-school21.it](http://www.moving-school21.it)) nell'ambito di una cooperazione europea realizzata tra il 2002 e il 2006 (2 programmi Erasmus e 1 Comenius). Si propone soprattutto d'integrare un utile servizio per la salute dei bambini e per l'ambiente con l'offerta formativa della scuola: l'ambiente urbano diviene un laboratorio, un'estensione dell'au-

la, dove fare esperienze, orientarsi, esplorare, misurare, rilevare, progettare. È piacevole vedere i “bus a piedi” nella città, lo è altrettanto osservare bambini che sono in grado di camminare in compagnia senza la guida dell'adulto, la cui presenza si fa più “silenziosa” e lieve. La strada, contrassegnata da tracce blu disegnate dai bambini, diventa anche terreno di gioco. Anche gli spazi del quartiere possono essere migliorati con l'aiuto dei bambini. La *tabella 1* rappresenta il modello RoSaCe - Road Safety Cities in Europe, che è stato condiviso e utilizzato per sviluppare il Progetto “Scarpe blu” (*tabella 2*).

È chiaro come la questione venga affrontata secondo una prospettiva diversa rispetto all'approccio tradizionale, ancora molto in uso, sulla base del quale vengono messe in atto strategie e azioni per “difendersi” da uno stato delle cose che sembra non trasformabile; di conseguenza si focalizza sulla conoscenza e il rispetto delle regole, sui pericoli da evitare (e quindi anche certe strade o certi mezzi per percorrerle); l'aspetto prescrittivo è dominante.

Il modello RoSaCe, al contrario, punta molto sulla trasformabilità e sul miglioramento dell'esistente, ripensa la funzione della strada, allarga lo sguardo sullo spazio pubblico e la comunità locale e sul “capitale sociale”. Attraverso la partecipazione si possono mettere in campo risorse e generare nuove soluzioni, nuovi apprendimenti. La scuola è parte di un sistema più ampio, con un ruolo vitale, attivo e aperto al territorio.

Per i bambini giocare e lavorare per uno scopo è molto coinvolgente: è come se si sopravanzassero di una testa, ovvero l'entusiasmo e la motivazione stimolano livelli di prestazione superiori alle attese, sul piano cognitivo, logico, espressivo, creativo [11].

“Moving School 21” prevede la progettazione di percorsi casa-scuola, caratterizzati anche attraverso l'individuazione di aree speciali di aggregazione dislocate lungo la strada. Andare a scuola a piedi deve essere un'esperienza stimolante; da queste considerazioni – venute dai bambini – nasce l'attenzione verso lo svolgersi degli itinerari e la decisione di attuare microinterventi *ad hoc*.

La realizzazione dei percorsi, che rappresentano esperienze di mobilità sostenibile e di cambiamento reale, prima di esse-

re vagliata dai tecnici comunali viene testata attraverso azioni di simulazione. Il quartiere viene ‘vestito’ da simboli e segnali disegnati dai bambini, che identificano non solo gli itinerari ma anche gli elementi significativi distribuiti nello spazio.

### Conclusione

Il tema della mobilità si è rivelato centrale per affrontare la costellazione delle problematiche sociali, educative, urbane, della salute. “È diventato un tema-matrice nel quale ci si imbatte e con il quale si devono fare i conti per qualsiasi obiettivo culturale, sociale e formativo si voglia raggiungere. E quindi i percorsi casa-scuola sono un po' come un filo di Arianna che connette i molteplici aspetti della vita dei nostri ragazzi e chiama in causa tutta l'organizzazione della città” (V. Baruzzi, direttore scientifico CAMINA e comitato scientifico “Moving School 21”). Gli attori in gioco sono molti: in primo luogo i bambini e i ragazzi, le famiglie, la scuola, l'amministrazione locale, gli abitanti, l'ULSS, i pediatri. Un pediatra consapevole mette in gioco il suo carisma e la sua esperienza per dialogare con i genitori su quanto siano importanti la lettura, la narrazione, ma anche su quanto sia importante il movimento. Per vincere una scommessa che si gioca anche sul piano di un'adesione corale, comunitaria a questi progetti. ♦

### Bibliografia

- [1] AA.VV. Kids on the move. Commissione Europea, Direzione Generale Ambiente, 2002:12.
- [2] ISTAT-ACI. Rapporto incidenti stradali. Novembre 2011.
- [3] ACI-Moige. Comunicato stampa 19 gennaio 2011.
- [4] Oliveira A, Oliveira Ferraris A. A piedi nudi nel verde. Firenze-Milano: Giunti, 2011.
- [5] Healy JM. Early Television Exposure and Subsequent Attention Problem in Children. *Pediatrics* 2004;113:917-8.
- [6] Dati INAIL, n. 7, luglio 2009, Roma.
- [7] Sandercock G, Cohen D, Voss C, et al. Ten-year secular changes in muscular fitness in English children. *Acta Paediatr* 2011 Oct;100(10):e175-7. doi: 10.1111/j.1651-2227.2011.02318.x. Epub 2011 May 11.
- [8] Pini V. Basta TV e pc, largo al movimento. *La Repubblica* 19 luglio 2011.
- [9] Maternini G. Viabilità urbana e sicurezza dei bambini. *Quaderni acp* 2002;9:18-22.
- [10] Quadalti R, Capriotti MC. I percorsi sicuri casa-scuola. Nati per camminare. *Quaderni acp* 2005;12:246-8.
- [11] Vygotsky L. Il processo cognitivo. Torino: Bollati Boringhieri, 1987.