



Regione Puglia  
Assessorato ai trasporti  
e vic di comunicazione

Ufficio Scolastico Regionale  
per la Puglia



LINEE GUIDA PER  
LA PROGETTAZIONE  
DI INTERVENTI  
DI EDUCAZIONE ALLA  
**SICUREZZA STRADALE**  
PER LE SCUOLE DI  
OGNI ORDINE E GRADO

2009



Regione Puglia  
Assessorato ai trasporti  
e vie di comunicazione

Ufficio Scolastico Regionale  
per la Puglia



LINEE GUIDA PER  
LA PROGETTAZIONE  
DI INTERVENTI  
DI EDUCAZIONE ALLA  
**SICUREZZA STRADALE**  
PER LE SCUOLE DI  
OGNI ORDINE E GRADO



# INDICE

- 5 IL GOVERNO REGIONALE E LA SCUOLA PER IL CAMBIAMENTO NELLE SCELTE DI MOBILITA' DEI PIU' GIOVANI  
*Mario Loizzo, Assessore ai Trasporti e Vie di Comunicazione della Regione Puglia*
- 9 L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE NELLA SCUOLA  
*Lucrezia Stellacci, Direttore Generale Ufficio Scolastico Regionale della Puglia*
- 13 L'INTESA TRA L'ASSESSORATO AI TRASPORTI DELLA REGIONE PUGLIA E L'UFFICIO SCOLASTICO REGIONALE  
*Felice Decemvirale, Dirigente SIT - Assessorato ai Trasporti Regione Puglia*
- 15 L'AGENZIA REGIONALE PER LA MOBILITA' E L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE  
*Agostino Romita, Direttore AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia*
- 19 L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE: IL DOCUMENTO DELLE LINEE GUIDA  
*Stefania Liverini, CReMSS-Arem - Maria Veronico,USR*
- 45 LA MOBILITA' DEI BAMBINI E DEI RAGAZZI: DATI E ANALIS  
*Graziana Decarlo e Patrizia Giaquinto - ricercatrici CReMSS-Arem*
- 62 BAMBINI SENZA "STRADA". Note per una pedagogia dello spazio urbano  
*Mario Melino, Dirigente Ufficio Scolastico Regionale della Puglia*
- 71 BIBLIOGRAFIA
- 72 SITOGRAFIA

Le "Linee guida per la progettazione di interventi di educazione alla sicurezza stradale per le scuole di ogni ordine e grado" sono state elaborate all'interno del gruppo di lavoro interistituzionale da Stefania Liverini, responsabile area educazione e formazione del Centro Regionale di Monitoraggio della Sicurezza Stradale e Maria Veronica, referente regionale dell'Ufficio Scolastico Regionale della Puglia.

STAMPA  
Poligrafica S.r.l.  
Z. Artigianale ASI - 70026 Modugno (BA)

**FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI OTTOBRE 2009**



Mario Loizzo, Assessore ai Trasporti e Vie di Comunicazione Regione Puglia



## **IL GOVERNO REGIONALE E LA SCUOLA PER IL CAMBIAMENTO NELLE SCELTE DI MOBILITA' DEI PIU' GIOVANI**

E' idea condivisa che la Scuola sia un interlocutore fondamentale per l'implementazione e lo sviluppo delle politiche inerenti la mobilità sicura e sostenibile, ma le pratiche, gli strumenti, le azioni che è possibile intraprendere per sostenere quest'idea possono essere molto diverse. Per questa ragione, essenzialmente, l'Assessorato Regionale ai Trasporti ha inteso investire in direzione di una forte collaborazione istituzionale con il mondo scolastico, nella convinzione che, per realizzare un cambiamento nelle abitudini e nelle modalità di approccio all'esperienza della mobilità, sia necessario intraprendere azioni educative indirizzate verso tutti gli utenti della strada, a cominciare proprio dai più piccoli. I principali interventi che l'Assessorato ai Trasporti ha predisposto per promuovere l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole pugliesi riguardano le tre edizioni del Programma La strada con l'istituzione di premi destinati alle scuole di ogni ordine e grado per la realizzazione di progetti di educazione alla sicurezza stradale.

Provo a raccontare sinteticamente i contenuti di ciascun intervento.

Il primo è il *Programma La strada* con l'iniziativa *Crea il tuo percorso*, con cui sono finanziati i progetti pilota nelle scuole di ogni ordine e grado, finalizzati all'analisi delle problematiche della mobilità casa-scuola ed alla ricerca da parte dei bambini e ragazzi di soluzioni alternative per ridurre traffico e inquinamento nelle vicinanze degli istituti scolastici. L'iniziativa inizialmente interessava un numero di 18 scuole premiate con le risorse rivenienti dal bilancio regionale 2006 pari a 180.000,00 euro. Successivamente l'Assessorato, nel considerare l'elevata qualità dei progetti pervenuti dalle scuole del territorio regionale, ha disposto l'erogazione di contributi differenziati per tutti gli istituti scolastici in possesso dei requisiti richiesti dal bando. Sono state quindi premiate in tutto 72 scuole per un ammontare complessivo di 516.000,00 euro, con risorse integrative a valere sul Programma APQ 31.3.2003.

Il secondo è il *Programma La strada II edizione* con cui si sono sovvenzionate due azioni: i percorsi sicuri casa - scuola nelle scuole primarie e secondarie di primo grado, ed i progetti pilota di educazione alla

sicurezza stradale nelle scuole secondarie di secondo grado. Le risorse complessive del programma *La strada*, destinate al mondo della scuola, sono state pari a 900.000,00 euro rivenienti dal bilancio regionale 2007. Complessivamente hanno beneficiato del premio oltre 200 scuole.

Il terzo è il bando per le scuole *La strada* III edizione. In queste settimane sta per essere pubblicato un concorso per i progetti di educazione alla sicurezza stradale delle scuole pugliesi. Potranno essere premiate cento scuole grazie ad uno stanziamento di risorse regionali pari a 400.000,00 euro. La scelta di premiare con i bandi dell'Assessorato i progetti sui percorsi casa-scuola ha rappresentato una strategia per promuovere un cambiamento nelle scelte di mobilità, in conformità con gli interventi predisposti dall'Assessorato per incentivare l'utilizzo di forme alternative all'auto privata per gli spostamenti (pensiamo all'investimento sulle ferrovie e sulla ciclabilità). I progetti premiati sono stati un passo concreto nella direzione dalla modifica delle abitudini di spostamento per il raggiungimento della scuola di molte famiglie, è stata l'occasione per genitori, amministratori, pediatri e cittadini di interrogarsi sulla qualità della vita dello spazio urbano.

L'iniziativa con le scuole, infatti, ha sollecitato una significativa attenzione sui temi della mobilità sicura e sostenibile, talvolta anche allargando i contenuti dell'educazione alla sicurezza stradale e non esaurendola in educazione alle regole della strada o in istruzioni per la guida del ciclomotore. L'azione del Governo regionale nella duplice direzione del potenziamento del trasporto pubblico locale e degli interventi sulla rete della viabilità ha mantenuto alta l'attenzione verso la mobilità dei bambini e dei ragazzi per rendere i loro spostamenti quanto più sicuri e autonomi.

Allo stesso tempo il lavoro di coordinamento e collaborazione interistituzionale che abbiamo intrapreso con l'Ufficio Scolastico Regionale è per noi uno tra i principali fattori di successo per una efficace politica di mobilità. Educare i cittadini più giovani al senso delle regole della strada, all'utilizzo di tutti i mezzi di trasporto, alla salvaguardia della salute e al rispetto dell'ambiente rappresenta un primo passo verso un cambiamento nelle scelte di mobilità, al fine di tutelare il bene pubblico della sicurezza,

anche sulle nostre strade.

Ma il cambiamento, per essere reale richiede tempi lunghi. D'altro canto il mandato temporale a termine della politica fa sì che si debba dimostrare, in tempi brevi, l'efficacia di azioni complesse che difficilmente necessitano di risposte semplicistiche.

Il documento delle Linee guida per la progettazione di interventi di Educazione alla sicurezza stradale per le scuole di ogni ordine e grado rappresenta una soluzione non banale o immediata al problema della sicurezza dei bambini e dei ragazzi sulle strade. Questo documento è frutto di una politica lungimirante che riconosce alla Scuola il compito di essere una delle più importanti ed autorevoli agenzie educative, il luogo privilegiato della speranza, lo spazio in cui proporre e sperimentare alternative per agire il cambiamento.



Lucrezia Stellacci, Direttore Generale Ufficio Scolastico Regionale della Puglia

# L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE NELLA SCUOLA

Per introdurre il tema dell'educazione alla sicurezza stradale risulta oltremodo pertinente rammentare il concetto di "strada democratica" elaborato da Mark Francis<sup>1</sup>. Una strada democratica è una strada dove convivono persone diverse, attività differenziate e molteplici; uno spazio accessibile e aperto; un luogo relativamente sano, ecologicamente pulito e sicuro; un luogo confortevole, nel quale si provi una sensazione di benessere; un luogo che stimoli l'apprendimento e la competenza spaziale, che incoraggi l'esplorazione e la conoscenza.

Francis aggiunge ancora due considerazioni. La prima è che *streets need to be loved*, ovvero «le strade hanno bisogno di essere amate», le strade devono essere nelle condizioni di suscitare un sentimento di *affetto* da parte di tutti gli utenti che le abitano e che se ne prendono cura. La seconda è che le strade devono essere uno spazio vivo, dialettico, talvolta conflittuale.

Possiamo realisticamente affermare che le strade delle nostre città sono lontane dalla visione di *strada democratica* illustrata da Francis. Educare alla sicurezza stradale vuol dire prima di tutto condividere questa visione di strada ed adoperarsi per realizzarla. La convivenza sulla strada è una pratica di democrazia e come tale deve essere riconosciuta da tutti, attuata dagli adulti e trasmessa alle giovani generazioni.

La strada può tornare ad essere il luogo naturale e primario dell'incontro e dell'interazione sociale; un luogo ben diverso da quello che oggi si presenta come un pezzo di asfalto trafficato solo dalle auto, a patto che la politica avvii strategie e modalità di progettazione che garantiscano le condizioni essenziali della "strada democratica", e che le agenzie educative, prima fra tutte la Scuola, contribuiscano insieme, a formare la sensibilità civica nei confronti del luogo-pubblico-comune che è la strada. La strada può essere modificata, trasformata in base alle nostre esigenze, così come è vero il contrario: la strada può trasformarci, può aiutarci, può ostacolarci, può salvarci, può ucciderci.

Dunque non si tratta di un oggetto inanimato e passivo ma di una entità che è continuamente sotto i nostri piedi ed interagisce con noi. Una corretta segnaletica ci conduce a destinazione, una segnaletica

<sup>1</sup>Francis, M., "The Making of Democratic Streets", pp. 23 - 39, in A. Vernez Moudon (Ed.), *Public Streets For Public Use*. New York: Columbia University Press, 1991.

carente ci fa smarrire; la strada con il marciapiede largo rende sicuri, quella in cui il marciapiede è assente o troppo stretto ci rende ansiosi. Una strada è tanto più sicura quanto più ci si “prende cura di essa”, diviene insicura se la si trascura e le conseguenze hanno un prezzo troppo elevato. La tecnologia fornisce strumenti all'avanguardia che permettono di affrontare e prevenire numerose situazioni di rischio, ma quello che l'uomo autonomamente può fare vale molto di più. Donde la necessità imprescindibile di educare le giovani generazioni a rispettare e ad usare correttamente la strada.

La Scuola, attraverso percorsi di educazione alla sicurezza stradale può contribuire in modo diretto ed efficace a modificare le scelte di mobilità, con ricadute assolutamente positive nel prossimo futuro. Il rapporto bambino/ragazzo-strada va affrontato con un approccio interdisciplinare sistemico e globale: è necessario l'impegno di tutti per costruire una rappresentazione sociale nuova della strada. In questo processo la Scuola non può e non deve essere lasciata sola: la complessità della proposta richiede modalità di approccio nuove in una logica di integrazione tra i diversi attori del sistema (famiglie, enti locali, associazioni, forze dell'ordine, Asl, ecc.). L'educazione alla sicurezza stradale non può essere separata dalla politica dei trasporti, dall'urbanistica, dalla salute o dalle problematiche che riguardano l'ambiente, i diritti e i doveri.

Queste “Linee guida sull'educazione alla sicurezza stradale” sono rivolte ai dirigenti, ai docenti, e a quanti operano nella Scuola, allo scopo di offrire spunti di riflessione per costruire unità didattiche rivolte agli studenti, nella consapevolezza di svolgere una missione sociale e civile di imprescindibile valore.

“Tutti i comportamenti corretti e desiderabili che si ipotizzano appaiono connessi non solo ad abilità specifiche da acquisire, ma soprattutto ad esperienze complessive da compiere”<sup>1</sup>.

In tal senso non è concepibile *un'educazione alla sicurezza stradale* intesa quasi esclusivamente come informazione sulle norme, i codici e la segnaletica. E non va dimenticato che ogni distinzione tra

<sup>1</sup>M.T. Moscato, L'educazione alla sicurezza nel quadro della “convivenza civile”: una riflessione pedagogico didattica.

educazioni non può che essere considerata una scelta funzionale al raggiungimento dell'obiettivo fondamentale dell'educare alla responsabilità.

La scuola è chiamata a misurarsi con l'educazione, che non rappresenta un compito aggiuntivo, bensì il valore aggiunto di una istruzione efficace; infatti l'istruzione diventa educazione quando chi apprende vede accrescere la coscienza che ha di se stesso e di tutto ciò che lo circonda, quando la conoscenza diventa strumento per interpretare la realtà ed operare le scelte che la vita richiede, con consapevolezza e responsabilità, dalle più importanti a quelle quotidiane che nondimeno incidono sul livello di benessere di ciascuno e dell'intera comunità sociale.

Felice Decemvirale, Dirigente SIT - Assessorato ai Trasporti Regione Puglia



## L'INTESA TRA L'ASSESSORATO AI TRASPORTI DELLA REGIONE PUGLIA E L'UFFICIO SCOLASTICO REGIONALE

Per promuovere una cultura della sicurezza stradale l'Assessorato ai Trasporti ha predisposto azioni differenti, coinvolgendo attori istituzionali diversi.

La collaborazione con l'USR vede oggi, con la pubblicazione delle *Linee guida per la progettazione di interventi di Educazione alla sicurezza stradale per le scuole di ogni ordine e grado*, il raggiungimento di un traguardo importante all'interno di un processo avviato da alcuni anni e formalizzato attraverso la sottoscrizione di un'intesa tra i due enti nel gennaio del 2008.

Come previsto all'interno del protocollo di intesa è stato istituito un apposito gruppo di lavoro interistituzionale costituito da due rappresentanti dell'Assessorato ai Trasporti e da due rappresentanti dell'Ufficio Scolastico Regionale. Il gruppo di lavoro interistituzionale ha avuto tra i suoi compiti quello di elaborare e definire linee guida di riferimento generale per gli interventi nel settore ed un piano annuale delle iniziative e dei progetti che miri a sviluppare sinergie, ad ampliare le offerte formative per la scuola e a ricercare rapporti di collaborazione a livello nazionale ed europeo.

L'Assessorato regionale e l'Usr hanno, infatti, inteso avviare azioni e strategie comuni finalizzate a stimolare, programmare e realizzare attività ed iniziative sui temi dell'educazione e della formazione alla sicurezza stradale, per incentivare le scelte di mobilità sicura, accessibile, sostenibile e compatibile con una serena convivenza civile. I due Enti, nel rispetto delle reciproche competenze, hanno avviato un confronto sulle iniziative realizzate autonomamente allo scopo di favorire la programmazione degli interventi e la massima efficacia in termini di qualità e coinvolgimento della popolazione scolastica. La finalità comune che ha caratterizzato il lavoro svolto fino a questo momento e che, siamo certi, caratterizzerà le prossime azioni, è la diffusione dell'educazione alla sicurezza stradale, intesa come quell'insieme di conoscenze e di valori che orientano i comportamenti verso un tipo di mobilità sicura e sostenibile, nel rispetto dell'uomo e dell'ambiente. L'obiettivo è ambizioso e richiede un lavoro sinergico a tutti i livelli. Per questo è decisiva la capacità non solo delle pubbliche amministrazioni ma dell'intera società regionale di fare sistema, assumendo esplicitamente i cittadini più giovani come interlocutori privilegiati nella costruzione del progetto regionale per la sicurezza sulle nostre strade.

Agostino Romita, Direttore AREM - Agenzia Regionale per la Mobilità nella Regione Puglia



## L'AGENZIA REGIONALE PER LA MOBILITA' E L'EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE

L'Agenzia Regionale per la Mobilità – AREM – ha tra i suoi compiti l'organizzazione e gestione del Centro Regionale di Monitoraggio e governo della sicurezza stradale- CReMSS della Puglia. Nell'ambito del CReMSS è stata istituita l'Area Educazione e Formazione. E' utile sottolineare come l'aver pensato ad un settore dell'osservatorio regionale che operi sulla cultura della sicurezza stradale con un'azione diretta al mondo della Scuola e dell'associazionismo rende il CReMSS della Regione Puglia un'esperienza unica nel contesto nazionale.

Alcune regioni hanno centri di monitoraggio della sicurezza stradale che si occupano esclusivamente di educazione e formazione degli studenti e dei docenti altri, al contrario, che si caratterizzano unicamente per il censimento degli incidenti stradali o per la formazione dei tecnici.

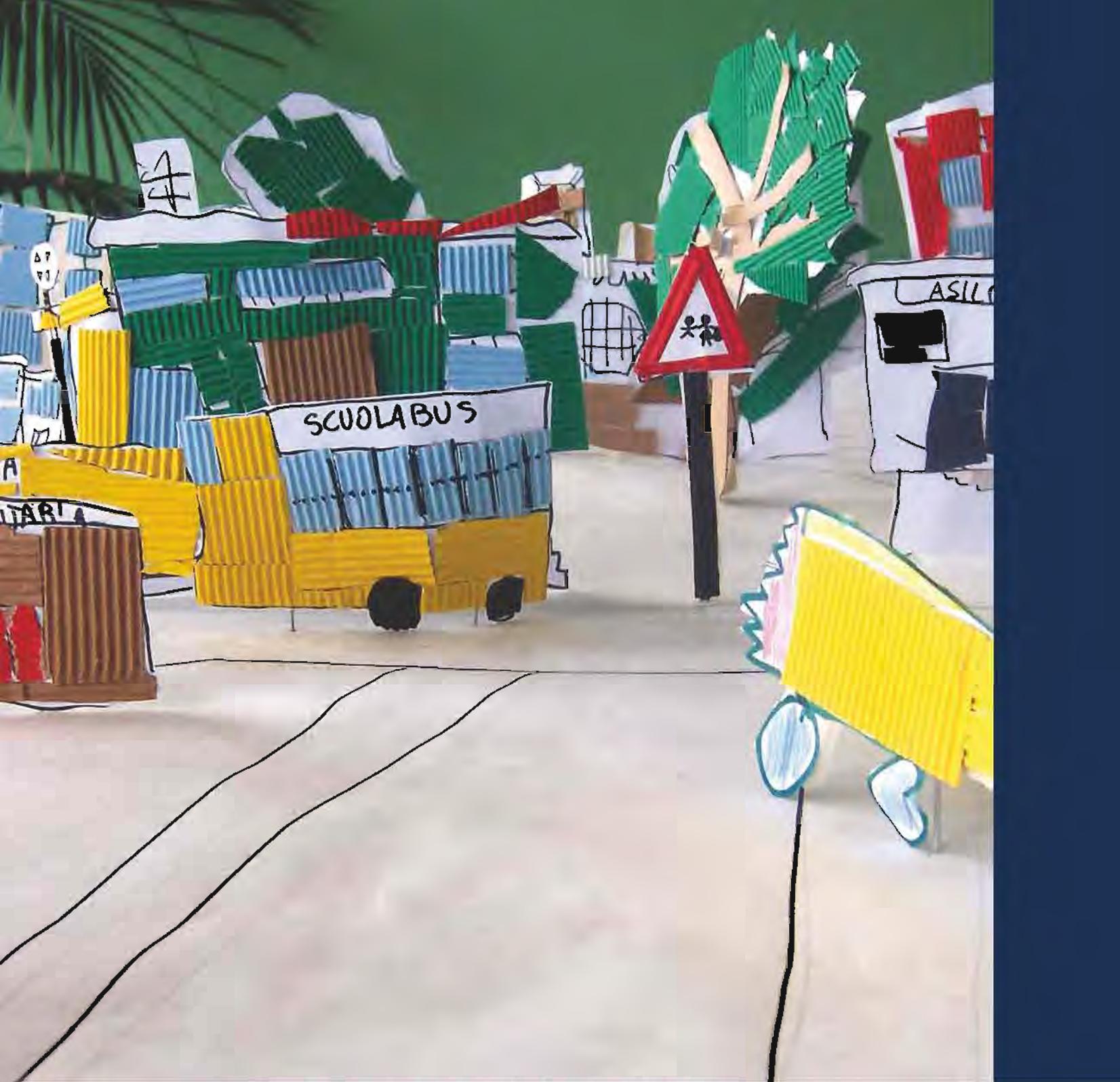
Il CReMSS della Regione Puglia ha inteso caratterizzarsi per un approccio dinamico alla problematica della sicurezza stradale, attraverso azioni mirate alla conoscenza puntuale di fenomeni e di attività in materia di mobilità sicura e alla sensibilizzazione intorno ai temi. Ciò che preme sottolineare è come il CReMSS sia un vero e proprio strumento finalizzato alla programmazione in materia di sicurezza stradale; tramite il sistema informativo è possibile soddisfare esigenze conoscitive di supporto alle decisioni ed al contempo, tramite l'apparato educativo e formativo, si dà forza e sostegno a quelle decisioni, si propongono pratiche di cambiamento e si partecipa a completare l'analisi del fenomeno con dati qualitativi sulle esperienze di sicurezza stradale realizzate da diversi soggetti nella regione. La letteratura organizzativa anglosassone propone l'asserto *you can't manage what you can't measure*. Il governo, la gestione delle politiche di sicurezza stradale richiedono interventi che tengano conto della complessità della problematica; il CReMSS rappresenta in questa ottica il luogo dove fare sintesi dei dati, dei saperi, delle esperienze maturate nella nostra regione in materia di sicurezza stradale. Nel corso di questi anni il CReMSS ha realizzato momenti informativi e formativi rivolti a coloro che si occupano per professione di educazione alla sicurezza stradale ed ha prodotto materiali e sussidi

di sensibilizzazione solo intorno al tema della mobilità sicura e sostenibile.

Inoltre diverse indagini realizzate in vari comuni della regione sulla mobilità hanno interessato le scuole di ogni ordine e grado.

Il Centro di Documentazione è uno dei servizi proposti dal CReMSS per promuovere e diffondere la cultura della mobilità sicura e sostenibile. Il centro è il luogo dove amministratori pubblici, tecnici, operatori del settore, insegnanti e studenti universitari possono reperire materiali utili per approfondire le problematiche attinenti il tema della sicurezza stradale.

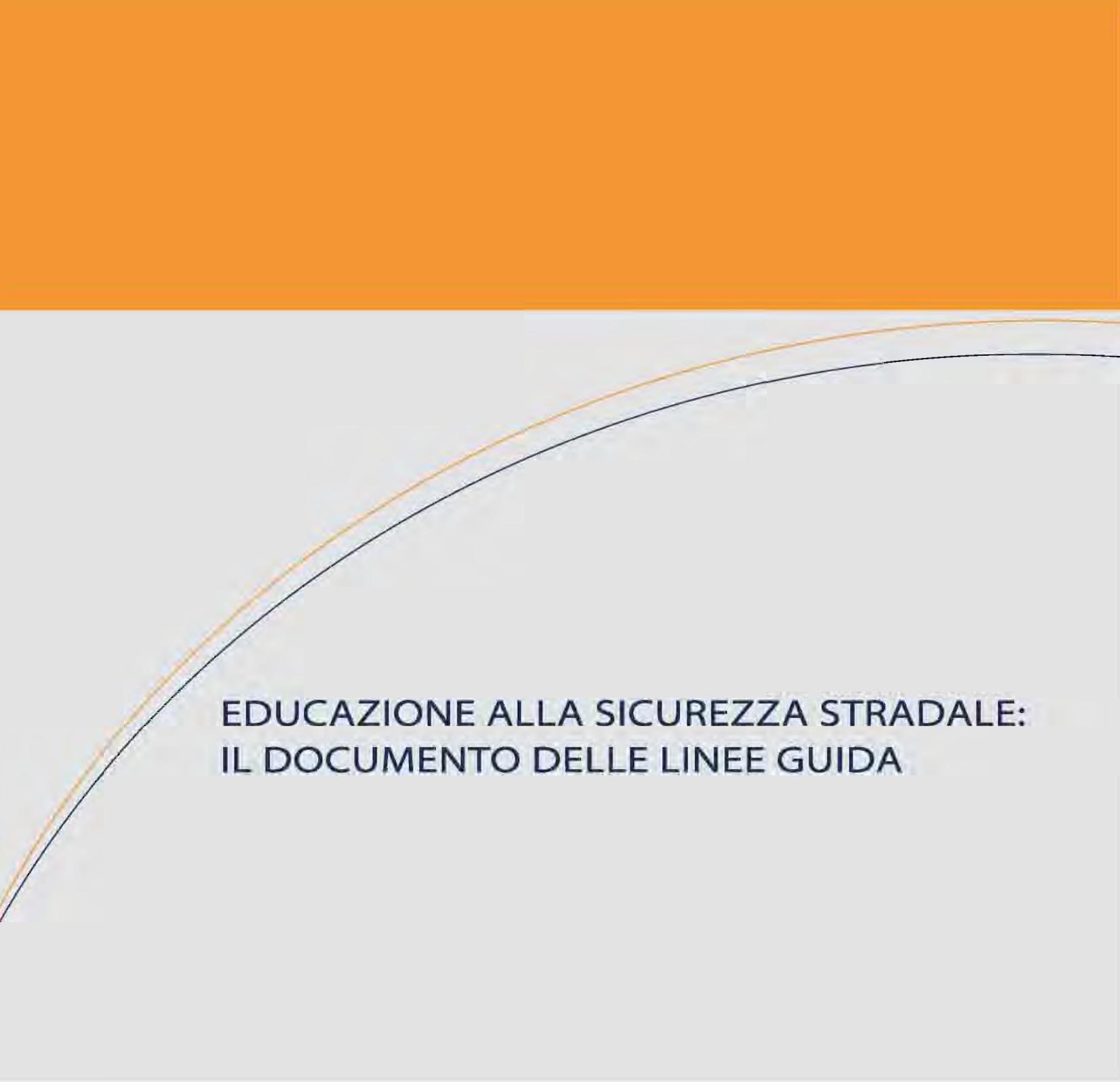
Presso il centro di documentazione esiste una banca dati che raccoglie testi e pubblicazioni, statistiche, atti, documenti, cataloghi bibliografici, riferimenti ad associazioni e gruppi attivi sul tema. Nel centro è presente una sezione specifica sull'educazione e sulla formazione alla sicurezza stradale. Intorno a questi argomenti è a disposizione del pubblico un ampio catalogo composto libri, riviste, documenti, video, giochi didattici, ecc. Il centro raccoglie e cataloga anche progetti ed esperienze realizzate nelle scuole pugliesi, ne rende disponibile la consultazione al pubblico e promuove la loro diffusione attraverso l'iniziativa "In Strada...i progetti di educazione alla sicurezza stradale delle scuole pugliesi" sul sito <http://www.cremss.puglia.it/instrada.htm>.



SCUOLABUS

ASIL

TAR



**EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE:  
IL DOCUMENTO DELLE LINEE GUIDA**

Il presente documento è il risultato di una strategia condivisa tra l'Ufficio scolastico Regionale per la Puglia e l'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia, esplicitata all'interno del protocollo di intesa del 28 gennaio 2008 e finalizzata a strutturare un quadro di riferimento per azioni integrate volte a promuovere l'educazione alla sicurezza stradale nelle scuole pugliesi.

Esso recepisce le norme più recenti in materia e indica i possibili spazi di approfondimento e i collegamenti trasversali di riferimento cui le scuole potranno riferirsi per la programmazione di interventi sia per le attività curricolari sia per quelle extracurricolari.

L'educazione alla sicurezza stradale riguarda tutti, sin dai primi passi; per questa ragione il documento si rivolge alle scuole di ogni ordine e grado, nel tentativo di rispondere all'esigenza di ripensare profondamente all'educazione alla sicurezza stradale tradizionalmente affidata alla scuola secondaria di primo e secondo grado quasi esclusivamente per finalità collegate al conseguimento del "patentino". *Le Linee guida per la progettazione di interventi di Educazione alla sicurezza stradale per le scuole di ogni ordine e grado* rappresentano un modo concreto per consentire di affrontare il problema nella sua complessità nel tentativo di contribuire a creare una coscienza critica utile all'individuo per comprendere che il senso dell'educazione alla sicurezza stradale è strettamente collegato ad una serie di ambiti, tutti ugualmente significativi, per lo sviluppo armonico della persona.

Il documento è in linea con il quadro di riferimento europeo, allegato alla Raccomandazione del Parlamento europeo e del Consiglio del 18.12.2006, con particolare riferimento alle competenze sociali. *"Ovvero alle competenze personali, interpersonali e interculturali che riguardano tutte le forme di comportamento che consentono alle persone di partecipare in modo efficace e costruttivo alla vita sociale e lavorativa..."*

Nella scuola dell'autonomia sono molteplici gli spazi che permettono di realizzare percorsi formativi interdisciplinari per la costruzione di una nuova *cultura della sicurezza stradale*. Pensare alla formazione dei cittadini più giovani significa anche saper trovare i tempi e i luoghi attraverso i quali veicolare interventi mirati che accompagnino lo studente durante tutto il percorso formativo.

Nella Riforma degli Ordinamenti del sistema d'istruzione, tracciata nelle sue linee generali dalla legge n.53/2003 successivamente tradotta in Decreti Legislativi, l'educazione stradale, insieme all'educazione alla salute, all'affettività, alla cittadinanza, a quella alimentare e ambientale, è considerata componente fondamentale dell'educazione alla convivenza civile che deve essere promossa e valorizzata in tutti i percorsi scolastici in quanto formazione trasversale e riferimento ideale per tutte le discipline curriculari. In questa ottica, l'educazione stradale non costituisce una disciplina di insegnamento a sé stante, ma un percorso formativo trasversale a tutte le discipline, in grado di enucleare e valorizzare gli insegnamenti più significativi attraverso i quali si costruisce la coscienza civile del cittadino. Tutte le predette disposizioni hanno trovato un puntuale richiamo ed un significativo momento di sintesi all'interno della recente direttiva del Ministro della Pubblica Istruzione, prot. n. 1437/A6 del 15 marzo 2007, avente per oggetto "Linee di indirizzo in materia di educazione alla sicurezza stradale". Le presenti linee guida, in accordo con tutto ciò, intendono essere una guida sintetica per la programmazione di interventi ad ampio spettro che, rispondendo alla complessità del nostro tempo, possano produrre cambiamenti visibili, misurabili e più che mai necessari nella società. I diversi contenuti e i loro possibili intrecci vengono solo accennati affinché le scuole si sentano coinvolte in modo autonomo e creativo nella programmazione di percorsi nell'ambito dell'educazione alla sicurezza stradale dei cittadini più giovani.



### 1.1 Mobilità e mezzi di trasporto

Nell'ambito di una formazione improntata all'educazione alla sicurezza stradale i bambini ed i ragazzi devono essere guidati nella costruzione di una scelta riflessiva e responsabile dei mezzi di trasporto. Accanto alla trasmissione di competenze adeguate per l'utilizzo di modalità di spostamento a basso impatto ambientale (piedi, bicicletta, bus, treno) si dovranno stimolare occasioni per sperimentare l'utilizzo dei mezzi alternativi all'auto o al ciclomotore privato.

La Scuola, creando occasioni affinché i bambini ed i ragazzi possano fare esperienza dell'utilizzo dei mezzi di trasporto sostenibili, potrà educare all'uso rispettoso del mezzo pubblico contrastando la tendenza a considerare l'automobile come il riferimento *naturale* per gli spostamenti quotidiani. In questa direzione è importante prevedere un programma di formazione alla pedonalità, all'apprendistato della bicicletta e all'utilizzo del mezzo pubblico, che sia caratterizzato da lezioni teoriche e prove pratiche da compiere anche nell'arco di più anni scolastici. La pratica della pedonalità non necessita di ambientazioni fantastiche o irreali e deve essere sperimentata nel suo naturale contenitore, nella sua gigantesca aula all'aperto: la città. Attraverso itinerari urbani formativi, esplorazioni aperte per osservare e conoscere la strada ed i suoi utenti, i bambini ed i ragazzi possono fare esperienza dei rischi e dei pericoli, dare concretezza alle norme apprese ed accrescere la propria competenza spaziale. Analogamente anche la pratica della guida della bicicletta deve necessariamente avvenire, almeno nelle fasi finali, lungo la strada e non lungo appositi tracciati. In questo modo i ragazzi, ancora prima di frequentare la scuola guida o i corsi per il patentino, saranno protagonisti di un'azione pedagogica di scoperta e conoscenza dei mezzi di trasporto più sostenibili.

In un percorso di educazione alla sicurezza stradale è importante soffermare l'attenzione dei bambini e dei ragazzi su quale sia l'immaginario culturale legato al mezzo di trasporto, per proporre un cambiamento nelle abitudini degli spostamenti, infatti, non è possibile prescindere dalla conoscenza e dal confronto nel gruppo sulla valenza simbolica del mezzo di trasporto. Si pensi al caso del motorino: per un ragazzo di 14-16 anni il motorino ha una forte valenza simbolica e comunicativa con il proprio gruppo il suo possesso è in quella fascia d'età, nella maggior parte dei casi, sganciato dall'utilità o dalla reale necessità. Lo stesso discorso vale per il mezzo pubblico e il luogo comune che vede i pendolari come gli "sfigati", come coloro che non possono permettersi un'alternativa al trasporto pubblico.

Scelta dei  
mezzi di  
trasporto

L'educazione alle scelte dei mezzi più idonei ai diversi tipi di spostamenti contribuisce ad eliminare il primato dell'uso dell'auto privata con le ricadute positive conseguenti. Anche in questo caso le scelte metodologiche devono privilegiare il protagonismo dell'alunno che non deve essere investito passivamente da nozioni ma stimolato e reso partecipe del processo di costruzione della conoscenza. Educare alla conoscenza dei diversi mezzi di trasporto significa anche, ad esempio, fare analisi comparate, valutare vantaggi e svantaggi d'uso rispetto ai tempi di percorrenza, alle condizioni climatiche, ai luoghi da raggiungere, alle energie richieste per l'uso, alle ripercussioni sulla salute e sull'ambiente, ai rischi e alle condizioni al contorno. Le attività devono essere strutturate in modo aperto e rimodulate in base all'interazione con gli alunni. E' fondamentale l'individuazione di modalità per il coinvolgimento delle famiglie e degli enti territoriali coinvolti nelle diverse problematiche.

**Scelta dei  
mezzi di  
trasporto**

L'educazione alla sicurezza nel traffico può essere considerata una tappa di un percorso di educazione alla sicurezza stradale. Essa solitamente viene intesa come trasmissione di nozioni sul comportamento corretto da tenere per strada e sulla segnaletica stradale. E' necessario anche in tal senso un ripensamento sulle metodologie didattiche da adottare per veicolare messaggi in modo chiaro ed efficace evidenziando l'importanza del rispetto delle regole per se stessi e per la comunità.

**Educazione  
alla sicurezza  
nel traffico**

Una componente essenziale nella definizione dei livelli della sicurezza stradale è il veicolo: la Scuola deve accrescere la consapevolezza nei bambini e nei ragazzi della necessità di prendersi cura del mezzo di trasporto per garantire la propria ed altrui sicurezza. Un percorso di educazione alla sicurezza stradale deve far conoscere quali sono gli elementi che determinano la sicurezza di tutti i veicoli (bicicletta, ciclomotore, automobile, ecc.) e deve informare i bambini ed i ragazzi su quali sono i fattori da monitorare per essere certi di adoperare un mezzo di trasporto in modo sicuro per sé e per gli altri.

**Cura  
del mezzo**

Da anni le istituzioni scolastiche secondarie di 1° e 2° grado (D.Leg.vo 9/02) organizzano corsi per il conseguimento del Certificato di Idoneità alla Guida del Ciclomotore. I corsi del patentino devono essere accompagnati da un'azione informativa destinata ai ragazzi e alle loro famiglie per evidenziare anche i rischi correlati all'uso di questo mezzo di trasporto. Le indagini nazionali e la letteratura di settore dimostrano come il ciclomotore sia un mezzo di gran lunga più pericoloso ed inquinante rispetto ad altri mezzi di trasporto. A determinare la pericolosità del mezzo concorrono da una parte, l'elevata velocità cui può viaggiare il ciclomotore, dall'altra, la consuetudine in base alla quale oggi si può ottenere il certificato di idoneità alla guida, pur senza un'adeguata educazione pratica alla guida del mezzo. Prevedere ulteriori momenti di esercitazione pratica sotto la supervisione di personale qualificato arginerebbe la tendenza al "fai da te" e il fenomeno della propagazione degli errori e delle cattive abitudini.

Ciclomotore



### 1.2 Stili di vita positivi e salute

Le occasioni di esercizio fisico, spesso legate ad attività sportive e ludiche, dipendono in modo rilevante dalle abitudini di spostamento in città.

La mancanza di esercizio fisico, insieme a scorretti stili di alimentazione, sono le principali cause di obesità. Quest'ultima nel breve termine provoca un grave pregiudizio per lo sviluppo corporeo, accanto al disagio e alla difficoltà nell'integrazione psicosociale. Nel lungo periodo prepara il terreno all'obesità e alle patologie ad essa correlate (malattie cardiovascolari, problemi ormonali, problemi alle articolazioni ecc.).

In un'ottica preventiva, sane abitudini di mobilità nel corso delle consuete attività quotidiane, in tutte le fasce di età, sono il miglior modo per garantire una quantità sufficiente di esercizio quotidiano. L'educazione alla sicurezza stradale, promuovendo pratiche per la mobilità autonoma, sicura ed ecologica dei cittadini più giovani, sostiene la salute psicofisica del singolo e della collettività.

L'educazione alla sicurezza stradale comincia nelle classi della scuola dell'infanzia e può proseguire in tutti gli ordini e gradi di scuola; inserendosi fisiologicamente nell'ambito dell'educazione motoria, dell'educazione all'ascolto e dell'educazione all'immagine.

E' importante abituare i bambini e i ragazzi a camminare per la città, prestando attenzione ai rumori (riconoscere i rumori della strada, controllare le reazioni in caso di rumore improvviso, imparare a combattere la paura prodotta da un rumore - la paura paralizza e può far assumere reazioni errate, ecc), alla velocità dei veicoli (valutare con precisione le distanze ed i tempi dello spostamento dei veicoli, stimare il tempo dei propri spostamenti, ecc), alla reazione tra velocità e distanza di frenata (mostrare con esperimenti e prove pratiche- anche usando le biciclette- che un veicolo ha una distanza di arresto che varia in relazione alla velocità e alle caratteristiche del fondo stradale), alla percezione visiva (sviluppare la capacità di vedere anche con poca luce o oggetti a bassa emissione luminosa, la sensibilità nel distinguere le variazioni di luminosità e di percepire i dettagli degli oggetti in movimento). Accanto a questa tipologia di attività si possono prevedere momenti di sensibilizzazione circa la necessità di effettuare controlli periodici ed eventuali autodiagnosi per problemi alla vista e all'udito.

Esercizio  
fisico

Percezioni  
sensoriali

Educare alla sicurezza stradale significa prevedere la realizzazione di momenti formativi dedicati all'approfondimento dei fattori di rischio che influenzano la sicurezza dell'utente della strada, sia questi pedone, ciclista, motociclista o automobilista. E' necessario che i bambini ed i ragazzi imparino a non sottovalutare il fatto che alcune abitudini rappresentano un pericolo per la propria ed altrui sicurezza. Educare a comprendere il rischio, affinché ognuno sia reso consapevole anche dei propri limiti, implica un allenamento a stimare i rischi soggettivi per evitare errori con conseguenze ancora troppo spesso fatali per se stessi e per la collettività.

E' importante, soprattutto in età adolescenziale, offrire ai ragazzi occasioni di confronto sul significato del rischio e sulle motivazioni che possono esistere alla base della ricerca di esperienze rischiose. Ai ragazzi va data l'occasione di maturare una consapevolezza su quali siano i fattori che incrementano la propria propensione al rischio e quali, invece, quelli che la riducono.

Lo spirito critico dei più giovani nei confronti delle società incapaci di rispondere alle loro aspettative deve diventare stimolo per una revisione dei valori sociali su cui costruire il futuro. Una nuova cultura della sicurezza stradale deve sostenere i ragazzi, offrendo loro la possibilità di leggere quali sono i fattori di rischio e di pericolo sulla strada, dando loro strumenti per poter partecipare alla ricerca delle soluzioni di prevenzione. I comportamenti di prevenzione, abbandonando la dimensione legata al buon senso o alle intelligenti improvvisazioni, devono essere messi in evidenza in modo chiaro ed essere richiamati costantemente in tutte le azioni programmate nell'ottica della costruzione di un atteggiamento critico e propositivo al tempo stesso. Particolare attenzione dovrà essere riservata ai dispositivi in grado di proteggere l'individuo ponendo l'accento sulla importanza fondamentale legata alla loro utilizzazione.

Molti comportamenti considerati nocivi per la salute, sia su base scientifica sia su base razionale, possono rivestire un valore positivo per il soggetto che li mette in atto o per il suo gruppo di riferimento. Un esempio è rappresentato dal mito della velocità alla guida sovente legittimato implicitamente o esplicitamente da messaggi pubblicitari fuorvianti. Si pensi alla pubblicità di certe automobili che parlano di "superamento del limite", "ebbrezza della velocità", "bruciare il futuro", ecc.

**Percezione  
del rischio e  
comportamenti  
di prevenzione**

**Imitazione  
dei modelli**

Per questa ragione in un percorso di educazione alla sicurezza stradale è necessario agire non solo sull'informazione relativa alle conseguenze che il comportamento rischioso alla guida ha per la salute ma anche sul significato che quel comportamento riveste per il soggetto.

La conoscenza e la consapevolezza della valenza che quella azione ha per il singolo è un primo passo indispensabile per promuovere un cambiamento negli stili di guida o nelle abitudini negli spostamenti. La Scuola, insieme agli altri soggetti educanti, ha il difficile compito di accompagnare i bambini e i ragazzi in questo processo che, lungi dall'essere indolore, richiede fatica e sofferenza, soprattutto se i ragazzi sperimentano quanto il loro comportamento scorretto sia socialmente tollerato e affettivamente accettato, anche nel gruppo dei pari.

Un aspetto da recuperare come risposta concreta a tutto ciò è legato ai "buoni esempi" che più che raccontati devono essere vissuti nella pratica quotidiana.

L'educazione alla sicurezza stradale è una proposta sociale permanente e valida per tutte le generazioni. Una azione che punti all'efficacia dovrà prevedere l'intervento sinergico di più soggetti: docenti, genitori, rappresentanti delle istituzioni ecc.

Sarà opportuno avviare attività che privilegino e favoriscano il dialogo tra le generazioni: l'essere educatore appartiene ad ogni adulto e non è una funzione da delegare.

Ogni giorno in Italia si verificano mediamente 633 incidenti stradali, in cui perdono la vita 14 persone e rimangono ferite altre 893 (fonte: ISTAT, Statistiche in breve, anno di riferimento 2007), per un totale di incidenti pari a 230.871 nel corso del 2007.

La Scuola ha il compito di far conoscere l'entità del fenomeno e far comprendere quali sono i fattori principali da cui esso dipende. La letteratura di settore indica che il sistema della sicurezza stradale è influenzato soprattutto da tre elementi: la tipologia dei veicoli, i comportamenti degli utenti della strada, lo stato delle infrastrutture stradali.

Un percorso di approfondimento su questi temi va costruito a partire dall'osservazione e dall'analisi

**Imitazione  
dei modelli**

**Dialogo  
tra le  
generazioni**

**Incidenti  
stradali**

delle abitudini nei propri spostamenti quotidiani. A tal riguardo, a titolo di esempio, vanno segnalate le interessanti esperienze di progettazione partecipata degli studenti per la messa in sicurezza di tratti stradali attigui ai propri edifici scolastici, la realizzazione di dossier sulla mobilità per denunciare alle Autorità competenti l'inagibilità dei percorsi pedonali lungo il tragitto casa scuola, o l'ideazione di campagne di sensibilizzazione sul tema della sicurezza stradale ideate dai gruppi classe. Numerose pubblicazioni dimostrano che all'origine degli incidenti spesso ci sono banali distrazioni (uso del cellulare durante la guida, volume troppo alto delle fonti sonore ecc.) e più frequentemente il mancato rispetto di regole elementari. Far sperimentare agli studenti anche eventualmente attraverso l'uso delle nuove tecnologie (simulatori di guida ecc.) le possibili situazioni di rischio e le possibilità di superamento positivo dello stesso è uno sforzo fondamentale per far diminuire in modo significativo il numero di incidenti.

Anche quando si parla di incidenti stradali è necessario non assumerne esclusivamente il punto di vista del motociclista, dell'automobilista o comunque del conducente. Occorre ricordare che la strada è di tutti, a tutti vanno garantite le condizioni di sicurezza e tutti possono concorrere a rendere le strade più sicure.

Essere coinvolti in un incidente stradale direttamente o come testimoni è un'esperienza molto stressante da un punto di vista emotivo che può portare comportamenti inconsulti, non sempre opportuni o corretti. La Scuola ha il compito di educare i bambini ed i ragazzi alla cultura del soccorso, alla possibilità di fornire sostegno e solidarietà nelle situazioni di pericolo, favorendo la capacità dei singoli di essere d'aiuto, nel rispetto delle capacità e delle conoscenze individuali.

Un percorso di educazione alla sicurezza stradale deve contemplare al suo interno un approfondimento sull'analisi dei comportamenti che ciascuno può e deve attuare per essere realmente di aiuto in caso di incidente stradale. Cultura del soccorso significa, ad esempio, conoscere e attuare il modello PAS (Proteggere, Avvertire e Soccorrere); contribuire a formare operatori che conoscano e applichino correttamente il protocollo BLS (Basic Life Support); permettere a tutti di conoscere come si interviene perchè la cura della salute, propria e altrui, è a "cura" di tutti in base alle possibilità di ciascuno.

**Incidenti  
stradali**

**Cultura del  
soccorso**

Un'attenzione particolare va riservata al legame tra stato psicofisico e guida sotto effetto di alcol e/o sostanze stupefacenti e o psicotrope: ognuno dovrebbe essere messo in grado di comprendere i rischi conseguenti all'assunzione di tali sostanze. Attraverso l'approfondimento delle conseguenze che l'assunzione di bevande alcoliche, di sostanze stupefacenti e psicotrope hanno sull'organismo, gli studenti possono conoscere l'elevato livello di pericolosità di una guida sotto effetto di alcolici o di droghe per la propria ed altrui incolumità. Numerosi studi dimostrano quanto sia pericoloso guidare dopo aver bevuto; eppure nell'opinione pubblica la gravità di questo problema spesso è sottostimata. E' dimostrato che la guida sotto l'effetto dell'alcool etilico è all'origine di gravi incidenti, specie nelle ore serali e notturne. Naturalmente il rischio dipende anche da cosa e da quanto si è bevuto, dal tempo trascorso prima di mettersi alla guida, dall'età, dal peso corporeo, dalle condizioni in cui si è bevuto (se a digiuno, a stomaco pieno o avendo assunto sostanze). I dati di riferimento sono sempre dati "medi" validi per la maggioranza della popolazione e quindi non tengono conto delle risposte individuali: la stessa quantità di alcool, a parità di condizioni, produce effetti diversi su individui diversi. Anche le sostanze psicotrope o le droghe manifestano effetti differenti a seconda del soggetto a parità di dose. Particolarmente subdole sono poi le sostanze utilizzate per i disturbi legati alla mobilità (discinesie) che molto spesso presentano come effetto collaterale la sonnolenza.

In generale l'uso di tali sostanze causa difficoltà nel coordinare i movimenti, rallentamento nei riflessi, riduzione della capacità di attenzione, incapacità di valutare correttamente le distanze, allungamento della capacità di reazione agli stimoli visivi ecc.: ognuno dovrebbe essere consapevole di tali conseguenze per poter operare le scelte migliori. Anche in questo caso il coinvolgimento attivo degli studenti nella riflessione su tali temi contribuisce a completare il percorso di educazione alla sicurezza stradale. L'illustrazione dei metodi utilizzati per verificare l'eventuale superamento dei limiti di consumo delle bevande alcoliche o le analisi utilizzabili per identificare l'uso di sostanze stupefacenti devono rientrare in tali percorsi in modo chiaro e sistematico.

**Stato  
psicofisico e  
guida sotto  
effetto di  
alcool e  
sostanze  
stupefacenti  
e psicotrope**



IL VERDE

E'

IL COLORE

DEL...

PRONTI

VIA

ALLA

SCOPERTA

IN

PIACEVILE

EDUCAZIONE

IL VERDE  
E' IL COLORE  
DEL...

### 1.3 Ambiente

Accanto alla tragica questione degli incidenti stradali, esistono altri aspetti della salute del singolo e della collettività che vengono influenzati dalla scelta della modalità di trasporto. Quando si pensa ai mezzi di trasporto, fatti salvi quelli che non richiedono l'uso di alcun tipo di carburante (bicicletta, mezzi trainati da animali ecc.), non si può non pensare al sistema attraverso il quale viene ottenuta l'energia necessaria per il loro movimento. La combustione dei carburanti, o comunque qualsiasi reazione di trasformazione per l'ottenimento di energia, immette nell'aria sostanze più o meno nocive. Tali sostanze vengono introdotte nell'organismo sia mediante la respirazione sia mediante l'introduzione di tutti gli alimenti. Infatti questi ultimi sono il risultato di processi di trasformazione di materie prime animali o vegetali entrate sicuramente in contatto con il suolo, su cui si depositano le sostanze nocive più pesanti, e con l'acqua che si arricchisce, in modi diversi, delle diverse sostanze nocive. Da uno studio riportato dalla Direzione Ambiente della Commissione Europea nel volume "Kids on the move", si evince che i bambini accompagnati in auto sono esposti, all'interno dell'abitacolo, a tassi di inquinamento estremamente elevati che superano le concentrazioni esistenti nell'aria all'esterno, dove le sostanze inquinanti seppur presenti sono maggiormente diluite in una massa di aria più grande e più facilmente rinnovabile che in automobile. Anche un ciclista in un'ora di tragitto nel traffico respira meno della metà dei fattori inquinanti inalati da chi utilizza un'automobile. Secondo uno studio dell'OMS, alla base della stessa pubblicazione dell'UE, il rischio di malattie respiratorie è aumentato di circa il 50 % nei bambini che vivono in prossimità di arterie di grande traffico, in quanto le particelle microscopiche diffuse nell'aria dall'inquinamento da trasporto riducono la capacità polmonare e facilitano la diffusione di malattie respiratorie come l'asma e la bronchite. Dal 1854, anno in cui Barsanti e Matteucci costruirono il motore a scoppio, ad oggi le modalità di trasporto si sono modificate in modo incredibilmente veloce.

Oggi si contano circa 231 milioni di auto nel mondo e fonti ufficiali attribuiscono ai trasporti la responsabilità della produzione del 20% dei gas serra, le cui conseguenze sul clima del pianeta sono tristemente note.

E' fondamentale prendere coscienza del ruolo che ognuno riveste di "agente del cambiamento" ambientale in atto. Il quadro emerso dal rapporto internazionale del Millennium Ecosystem Assessment

**Inquinamento  
dell'aria,  
dell'acqua,  
del suolo**

evidenza che negli ultimi 50 anni l'uomo ha modificato gli ecosistemi del pianeta come mai era successo nella storia e che nei prossimi 50 anni, se i trend non verranno significativamente mutati, i servizi che gli ecosistemi offrono al benessere umano saranno sempre più compromessi. Riprendendo una affermazione del premio Nobel per la chimica, Paul Crutzen: "Non possiamo tornare indietro. Possiamo però studiare il processo di trasformazione in atto, imparare a controllarlo e tentare di gestirlo".

La scuola è in prima linea per garantire la conoscenza di tali complesse interazioni tra ambiente e trasporti al fine di promuovere scelte consapevoli per la tutela dell'ambiente e di conseguenza della salute del pianeta.

I percorsi di educazione alla sicurezza stradale devono promuovere sperimentazioni per la conoscenza e la sperimentazione di forme di trasporto che utilizzino fonti di energia alternative ai derivati del petrolio, fondandone le scelte sulla consapevolezza di quanto ognuno può attuare per se stesso e per la collettività.

Le discipline scientifiche forniscono insostituibile supporto a tutto ciò ad esempio attraverso approfondimenti su aspetti specifici (funzione delle marmitte catalitiche per abbattere le emissioni nocive di gas di scarico del motore; utilità del filtro abitacolo per ripulire l'aria che dall'esterno dell'auto, attraverso i condotti dell'impianto di riscaldamento o climatizzazione, entra nell'abitacolo e viene respirata dagli automobilisti; scelta del tipo di carburante meno inquinante; produzione di biocombustibile ecc.).

Le scelte devono privilegiare la conoscenza dei prodotti tecnologici innovativi individuando modalità didattiche che coinvolgano attivamente gli studenti.

L'inquinamento acustico viene affrontato separatamente perchè il primo responsabile diretto di esso è il cittadino dato che il principale inquinamento acustico in città è quello causato dal traffico dei veicoli.

Un percorso di educazione alla sicurezza stradale promuove gli spostamenti compatibili con il benessere e la salute dei cittadini anche in relazione al problema dell'inquinamento acustico. Le strade

**Inquinamento  
dell'aria,  
dell'acqua,  
del suolo**

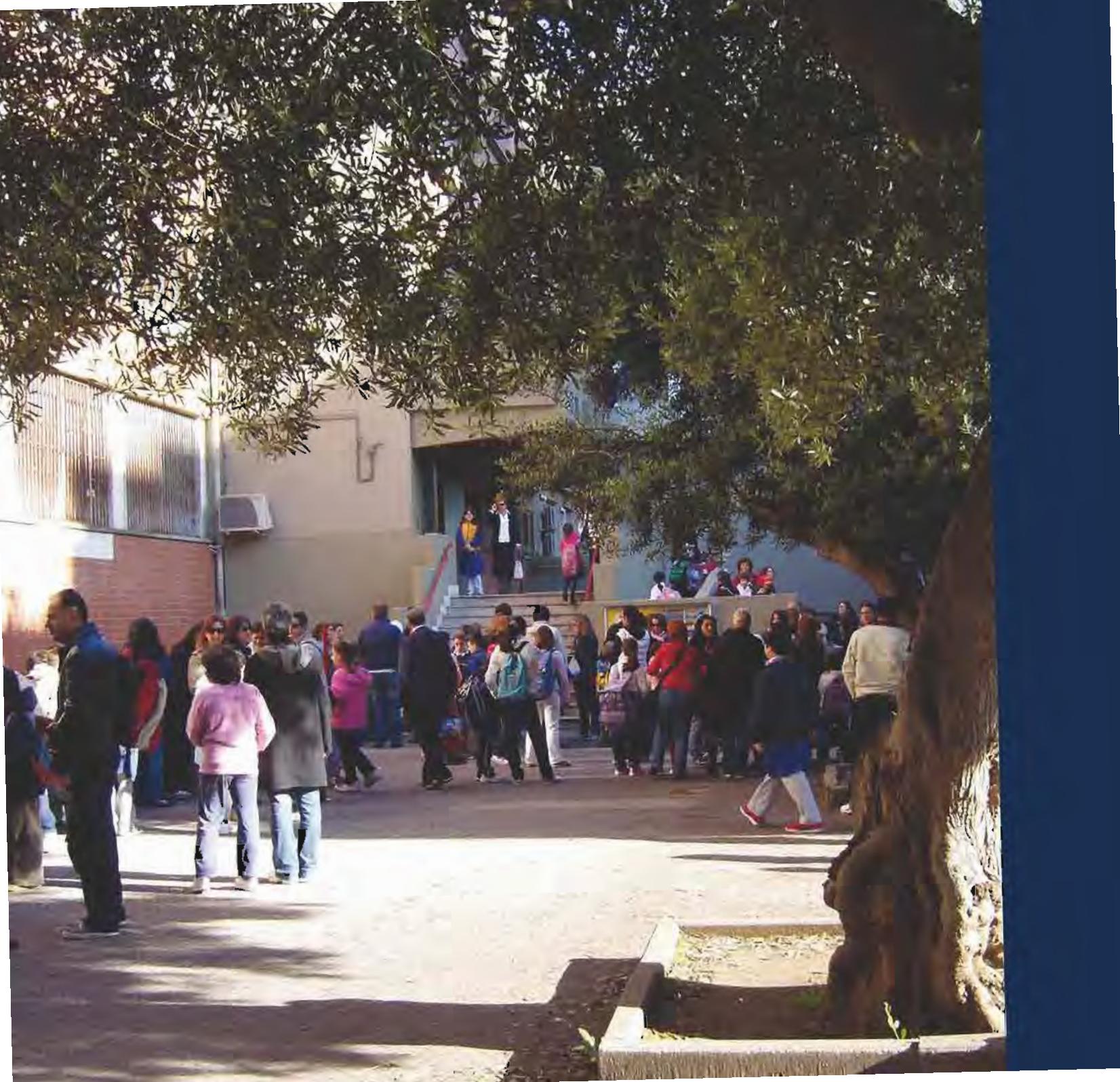
**Inquinamento  
acustico**

sono elementi di primaria importanza nella predisposizione della zonizzazione che è regolamentata da norme piuttosto severe. Inoltre per quanto concerne il traffico veicolare è ampiamente dimostrato che nelle aree urbane esso costituisce la principale fonte di inquinamento acustico e conseguentemente, per consentire una più compiuta classificazione acustica del territorio, risulta necessario considerarne il relativo apporto, tenuto conto delle caratteristiche specifiche delle varie strade. E' superfluo ricordare che le strade non "nascono" rumorose.

Non si deve inoltre trascurare l'effetto del rumore sui comportamenti del guidatore: diversi studi confermano gli effetti deleteri di esso sulla guida dei veicoli e numerosi sono i casi di incidenti dovuti a rumori improvvisi o eccessivi che attutiscono lo stato di veglia mettendo a rischio direttamente e indirettamente tutte le persone interessate.

Inoltre esistono studi scientifici che correlano l'inquinamento acustico all'innalzamento della pressione arteriosa

**Inquinamento  
acustico**



### 1.3 Cittadinanza e Costituzione

Il DPR del 13 giugno 1958, n. 585, che ha introdotto l'insegnamento dell'educazione civica negli Istituti e nelle scuole di istruzione secondaria, contiene il primo accenno all'educazione stradale nei programmi scolastici. In particolare, nei contenuti "specifici della disciplina", è riportato: *"accanto al nucleo delle norme costituzionali, e raccordate con esse, saranno rese comprensibili, in forma semplice e raccordata all'età degli allievi, le funzioni di taluni istituti fondamentali dell'ordinamento pubblico e privato, la cui conoscenza aiuti a comprendere i meccanismi sempre più complessi della società contemporanea. In tale quadro, potranno essere trattati ad esempio temi attinenti alla persona, alla famiglia, alle comunità territoriali, all'ordinamento della giustizia, al sistema tributario, al lavoro, alla sua organizzazione, alla sua tutela e alle sue condizioni di sicurezza, all'educazione stradale, all'educazione sanitaria, alla cooperazione internazionale"*.

Nel 1992 viene istituito l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole, ai sensi dell'art. 230 del nuovo Codice della strada (D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285). Attraverso un iter travagliato si giunge alle Linee guida pubblicate nell'ottobre 2003 in cui sono indicate la durata e l'articolazione dei corsi per il conseguimento del patentino che prevedono, oltre alle ore destinate alle norme di comportamento, alla segnaletica e alle norme di circolazione, anche 2 ore da destinare all'educazione al rispetto della legge e 8 ore di educazione alla convivenza civile che la scuola deve svolgere per completare il percorso educativo.

Attualmente la legge 169 del 30/10/2008 ha introdotto come disciplina di studio nei programmi di tutte le scuole di ogni ordine e grado un'ora settimanale di "Cittadinanza e Costituzione" come disciplina che, oltre ai temi classici dell'educazione civica comprenda l'educazione stradale.

L'educazione alla sicurezza stradale non costituisce una disciplina di insegnamento a sè stante ma un percorso formativo trasversale volto all'acquisizione di competenze e comportamenti tesi alla costruzione della coscienza civile. La Scuola è chiamata a contribuire in modo significativo a rompere un silenzio che per troppo tempo ha visto affidare la risoluzione dei problemi ai magistrati, alle forze dell'ordine ecc.. Un intervento di questo tipo, oggi riveste carattere di urgenza non solo per il crescente incremento di incidenti della strada ma, soprattutto, perché il proprio star bene deve tradursi in un modo di vivere votato allo star bene di tutti.

Convivenza  
civile

La mobilità è un diritto. "Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale... Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche" (art. 16 della Costituzione della Repubblica Italiana).

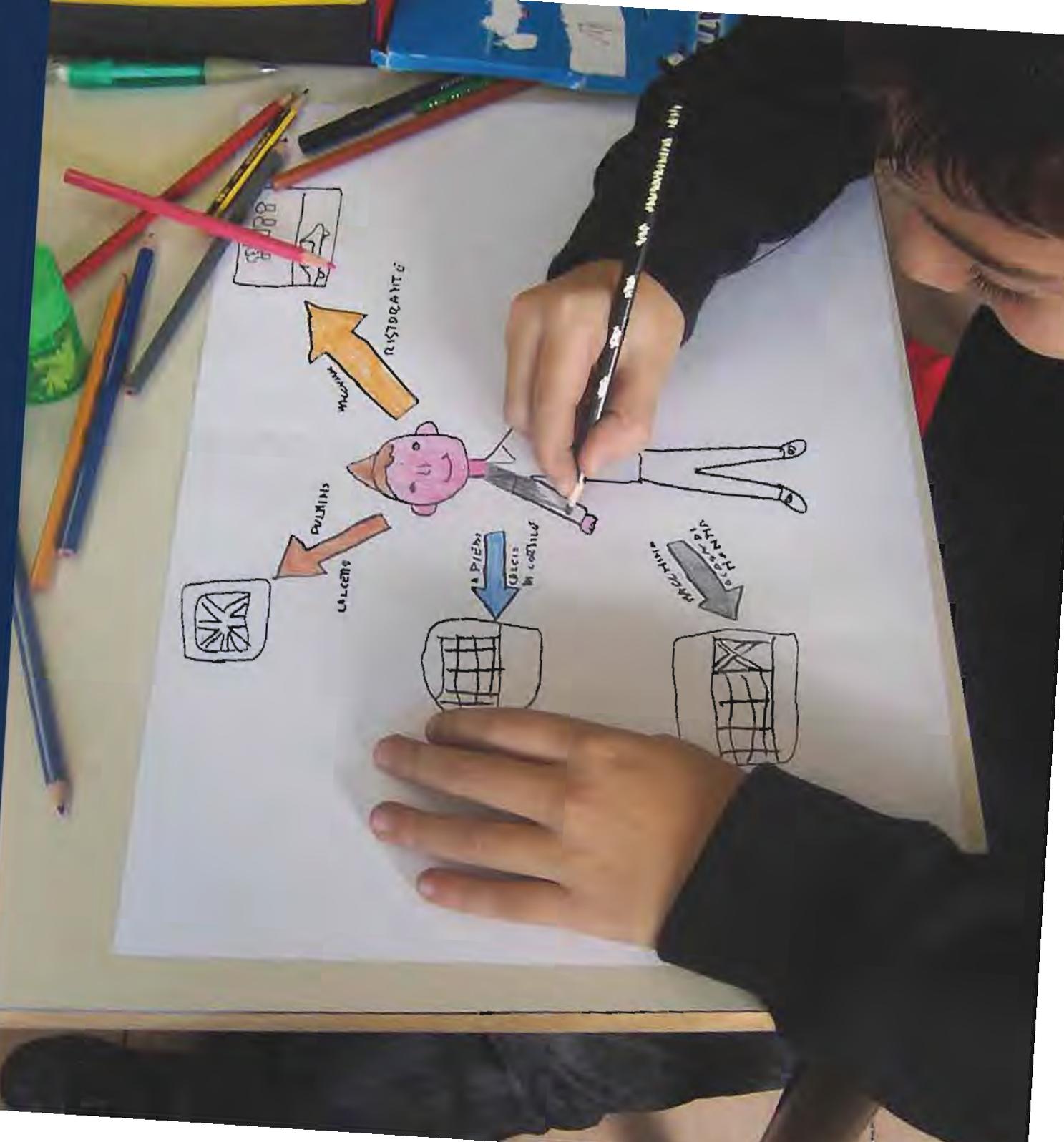
A ciascuno, va garantito il diritto all'accesso fisico a tutti ai luoghi: della cultura, dell'istruzione, del lavoro, della salute, della festa. L'educazione alla sicurezza stradale analizza il diritto alla mobilità e la necessità che questo non si traduca concretamente nella negazione di altri diritti.

Il diritto alla mobilità deve essere esercitato senza contraddire nella pratica altri diritti come quello all'aria pulita, alla sicurezza, ad un ambiente urbano vivibile ecc.. Per questa ragione si può dire che tra le finalità dell'educazione alla sicurezza stradale vi è la riflessione sull'equilibrio tra i diritti del singolo al benessere soggettivo e i diritti della società alla sicurezza, alla convivenza e allo sviluppo. All'interno di questo scenario il legame tra mobilità ed accessibilità ai luoghi assume un'importanza rilevante specie se riferita ai soggetti sociali più deboli (immigrati, disabili, ecc), quelli per i quali è fondamentale il bisogno di poter contare su un sistema efficiente di trasporto pubblico.

L'acquisizione del senso delle regole va inserita nell'ambito dell'educazione alla sicurezza stradale in un percorso che faccia comprendere ai bambini e ai ragazzi il senso dei codici normativi e della loro funzione regolativa nelle relazioni. Parlare al cellulare, non indossare la cintura di sicurezza, viaggiare sulla bici o sul motorino senza il casco, leggere mentre si è al volante, guidare dopo aver assunto medicinali che inducono sonnolenza, sono consuetudini più o meno socialmente accettate e diffuse; anche i bambini ed i ragazzi acquisiscono in modo automatico alcuni comportamenti scorretti negli spostamenti e sili di guida impropri posti in essere dagli adulti. Il Codice della strada non va proposto in modo acritico e nozionistico ma come un codice comunicativo indispensabile per garantire la sicurezza e la libertà di tutti gli utenti della strada. Nell'affermazione di una cultura della legalità, i bambini ed i ragazzi sono accompagnati nella scoperta e valorizzazione del luogo pubblico-strada. Contro gli episodi vandalici che deturpano le strade e mettono in pericolo coloro che le percorrono, la Scuola attiva processi formativi per coltivare le sensibilità civiche ed il senso di responsabilità dei cittadini più giovani nei confronti della strada come il principale luogo comune della collettività.

I diritti e  
i doveri  
della  
mobilità

Cultura  
della  
legalità



MACHING

### *I bambini ed i ragazzi cittadini oggi*

Comunemente i bambini ed i ragazzi non vengono considerati cittadini a tutti gli effetti ma *futuri cittadini*. E' necessario che la Scuola, anche nell'ambito di un percorso che promuove il cambiamento nelle scelte per gli spostamenti e negli stili di guida, favorisca una radicale modificazione dell'atteggiamento verso i più giovani, riconoscendoli soggetti di diritto, come sancito nella Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti dei bambini del 1989. La promozione della mobilità autonoma dei cittadini più giovani rappresenta un'occasione per affermare alcuni diritti dei bambini e dei ragazzi tra cui il diritto di crescere in un ambiente sano e sicuro, o il diritto ad essere ascoltati sulle cose che li riguardano.

### *Strategie partecipative*

La partecipazione dei bambini e dei ragazzi non è solamente un diritto sancito nella Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti dei bambini ma è anche una metodologia di lavoro. Per cambiare la cultura della mobilità è necessario sostenere un coinvolgimento di tutti gli attori del progetto. Attraverso pratiche partecipative i bambini, i ragazzi e gli adulti possono diventare più consapevoli e responsabili nei riguardi delle tematiche oggetto di un percorso di educazione alla sicurezza stradale. Nel corso di laboratori di progettazione partecipata, ad esempio, i bambini possono ridisegnare le strade, conoscere il territorio, e diventare protagonisti delle scelte di trasformazione della città. Si tratta di percorsi educativi difficili, faticosi eppure molto utili, nella misura in cui, attraverso queste esperienze, si prova ad affrontare e risolvere alcune contraddizioni della mobilità urbana.

E' importante coinvolgere da subito i bambini ed i ragazzi nel percorso di educazione alla sicurezza stradale che si intende realizzare, dando loro spazi e tempi per poter esprimere le proprie opinioni. L'insegnante sarà un facilitatore del dibattito, limitandosi a proporre alcuni stimoli per avviare il confronto nel gruppo. Le idee ed i pensieri dei bambini e dei ragazzi dovranno essere tenute in considerazione: il loro contributo sarà una parte integrante, visibile e riconoscibile di tutto il progetto.

### *Interdisciplinarietà*

La Scuola in riferimento ai temi dell'educazione alla sicurezza stradale può attivarsi attraverso modalità differenti, che dovranno trovare una sintesi all'interno del POF. La dimensione interdisciplinare, definita in accordo con gli insegnanti delle differenti discipline (l'insegnante di educazione motoria, di scienze, di diritto o, nel caso particolare di scuole che prevedano tale indirizzo, il docente di meccanica, di fisica, di chimica ecc.), può offrire significativi elementi di riflessione.

Nei progetti di educazione alla sicurezza stradale è importante porre l'accento sull'esperienza, valorizzando le dimensioni creative, emotive, espressive e comunicative del singolo e del gruppo. Le azioni di educazione alla sicurezza stradale possono essere realizzate coinvolgendo bambini e ragazzi di diverse età, proponendo metodi adeguati per coinvolgere soggetti di sesso, età, capacità, stili di apprendimento, abilità sociali e background culturali differenti. Le metodologie di studio e ricerca devono essere arricchite di strumenti che siano in grado di cogliere la varietà e la peculiarità dell'universo dei bambini e dei giovani. Il ruolo del docente è fondamentale sia nell'offrire informazioni e nozioni sul tema dell'educazione alla sicurezza stradale e sia nel proporsi come facilitatore nella comunicazione e nell'analisi delle esperienze che avvengono nel gruppo classe.

### *Il senso del limite*

La valorizzazione delle relazioni significative è una delle modalità attraverso cui l'adolescente può recuperare il senso del limite e può imparare ad avere fiducia in se stesso. La possibilità di ricorrere al gruppo dei pari o ad altri adulti importanti, rappresenta il più importante fattore di protezione dai comportamenti auto distruttivi, consapevolmente rischiosi.

Per ritrovare il valore di una guida prudente e competente è importante aiutare i ragazzi a prendere consapevolezza delle motivazioni nascoste dietro ai comportamenti rischiosi, della percezione di sé, degli schemi ideali attraverso cui si attribuisce significato alle proprie azioni.

La Scuola deve avviare un processo di empowerment e di valorizzazione del capitale umano; i bambini ed i ragazzi rappresentano una fondamentale risorsa su cui puntare per la sicurezza e la salute sulle strade.

### *Linguaggio dello shock*

L'educazione alla sicurezza stradale deve prestare attenzione ai linguaggi adoperati per veicolare i messaggi per promuovere la mobilità sicura e sostenibile di tutti gli utenti della strada. Pertanto è bene specificare che l'educazione alla sicurezza stradale non adopera necessariamente i linguaggi dello shock nervoso e delle immagini cruente. L'apprendimento si compone della facoltà mentale ed emotiva: è sull'armonia delle due facoltà che un contenuto rimane impresso nell'esperienza conoscitiva di un bambino o di un ragazzo.

E' importante che l'oggetto dell'apprendimento sia veicolato dal sentire, emotivamente inteso, pur mantenendo ferma la necessità di un equilibrio tra le due dimensioni, evitando di sottoporre i ragazzi o ancora peggio i bambini alla visione di immagini shock che tendono a fare leva solo sul sentimento della disperazione e della tragicità della rappresentazione.

Performance in cui si *bombardano* i ragazzi con messaggi e video shock poco hanno a che fare con una pratica educativa. L'educazione è riflessione, confronto, dialogo, comunicazione tra dispari che parte dall'avvicinamento e alla comprensione dei linguaggi dell'altro. La Scuola sa che i bambini ed i ragazzi chiedono di essere ascoltati e presi sul serio, non di essere considerati spettatori passivi.

Per parlare di educazione alla sicurezza stradale possono adoperarsi svariati mezzi di comunicazione, ciò che conta è che il mezzo di comunicazione non sostituisca l'esperienza educativa e che accanto a qualsivoglia performance sia garantito lo spazio alla decodifica del messaggio e al confronto nel gruppo.

### *Documentazione dei processi, lettura delle esperienze e diffusione dei risultati*

Documentare significa sostenere l'insieme delle attività che strutturano l'azione educativa; non significa fare una mera accumulazione di materiale ma assumersi la responsabilità di scegliere una prospettiva attraverso cui guardare il lavoro posto in essere. La documentazione permette di leggere le esperienze e trarre insegnamento dai progetti realizzati. E' necessario, quindi, porre attenzione nell'elaborare in termini chiari e trasferibili i processi attivati, affinché l'esperienza possa inserirsi in una memoria leggibile anche a distanza di molto tempo. La documentazione come strumento di "racconto" del progetto è una metodologia di lavoro che consente di restituire ai protagonisti l'interezza dell'esperienza vissuta, di valutare gli esiti raggiunti, di condividere e scambiare le migliori prassi con altre scuole, di uscire dalle logiche "a ciclo chiuso" che hanno ricadute positive solo sui pochi direttamente coinvolti.

### *Stratificazione dell'esperienza*

La sensibilità civica dei bambini e dei ragazzi, è bene ricordarlo, non è un avvenimento improvviso che irrompe in un momento preciso della vita di un cittadino ma è il risultato di una maturazione lenta che sarebbe necessario incoraggiare con costanza e sistematicità. Conoscere il proprio ambiente, avere una maggiore conoscenza dei rischi legati alla mobilità, attuare corrette norme di prevenzione, sono tutti obiettivi da perseguire con continuità al fine di sviluppare nei più giovani un atteggiamento di responsabilità per la sicurezza e la salute sulle strade. Affinché un percorso di educazione alla sicurezza stradale non si esaurisca con la conclusione di un progetto, è indispensabile che il docente predisponga metodi e strumenti al fine di trasferire i contenuti dell'attività progettuale all'interno dell'attività curricolare.

### *Reti*

In un percorso di educazione alla sicurezza stradale è necessario costruire le reti per realizzare fattive collaborazioni. Da una parte confrontandosi con i soggetti che si occupano professionalmente dei temi (esperti del settore, rappresentanti dei centri comunali, provinciali o regionali di monitoraggio della sicurezza stradale, medici, rappresentanti delle Forze dell'ordine, ecc.), dall'altra coinvolgendo i soggetti del territorio che possono sviluppare adesione, impegno e motivazione intorno alle attività progettuali.

All'interno della rete un ruolo fondamentale è giocato dai genitori e dagli amministratori locali. I primi possono sostenere le finalità del progetto adottando comportamenti quotidiani che non siano in contrapposizione con i saperi e le esperienze che i bambini ed i ragazzi fanno in classe; gli altri possono dare seguito ad un'esperienza scolastica sulla mobilità sicura e sostenibile dei bambini e dei ragazzi, adottando provvedimenti nelle politiche dei trasporti, della salute, della pianificazione urbanistica, che siano coerenti con il lavoro svolto dalla Scuola.

### *Condivisione delle responsabilità*

Anche l'organizzazione scolastica, gli orari di entrata e di uscita da scuola, la mobilità del personale docente e non docente, l'arredo scolastico (armadietti per conservare i caschi, le mantelline, ecc), i servizi in prossimità delle scuole (presenza di rastrelliere per le biciclette, chiusura del traffico, segnaletica stradale, ecc.) devono essere coerenti con

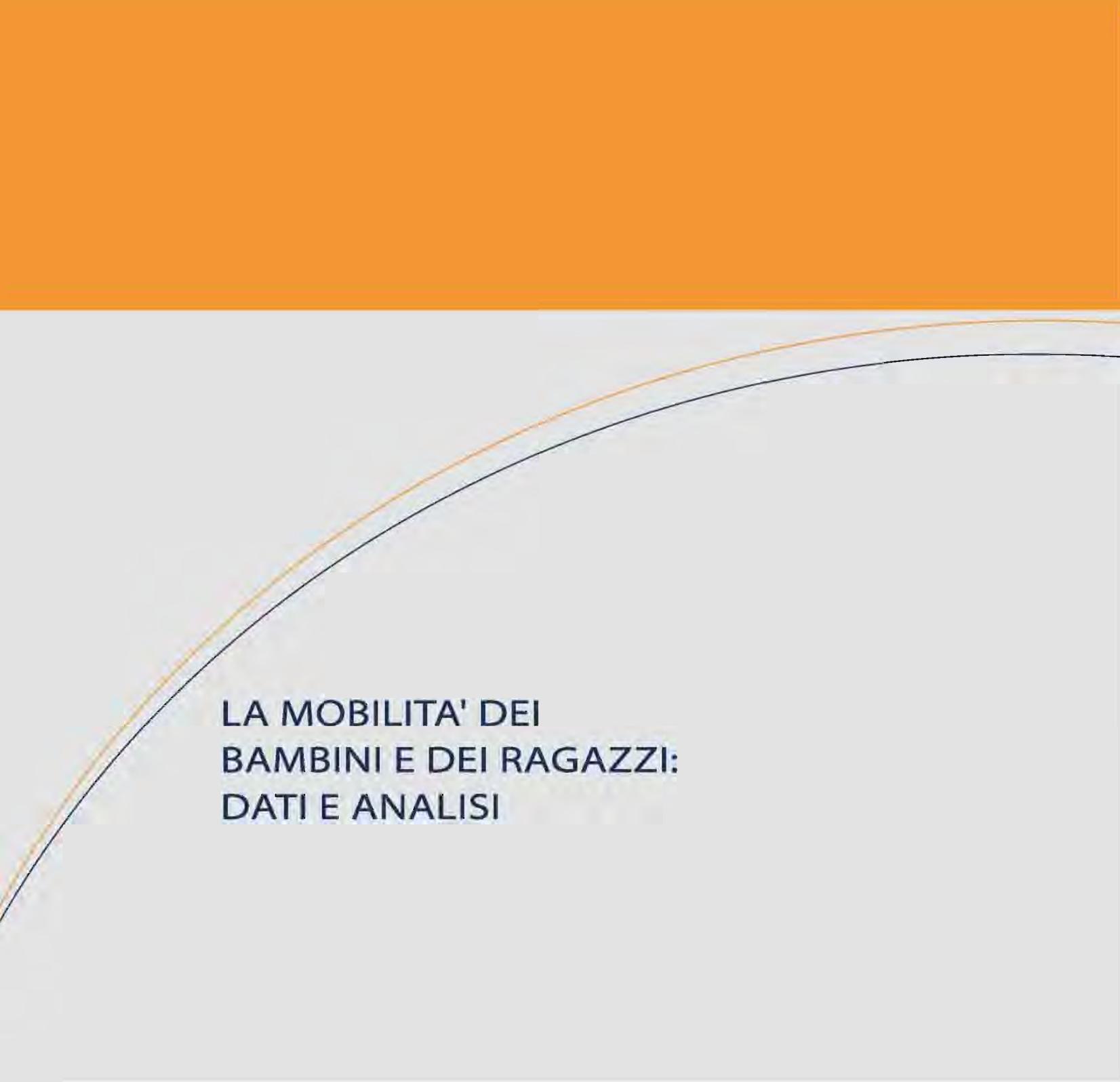
il progetto di educazione alla sicurezza stradale che la scuola sceglie di realizzare. E' nel contesto scolastico, nelle pratiche quotidiane che gli alunni ed i genitori devono poter riconoscere le tracce del progetto educativo di cui la Scuola si fa promotrice quando avvia un percorso di educazione alla sicurezza stradale.

### *Forme di comunicazione*

Numerosi studi attestano che i messaggi e le campagne sulla sicurezza stradale risultati maggiormente efficaci sui comportamenti dei ragazzi in riferimento alla sicurezza stradale sono quelli veicolati mediante lo strumento televisivo. Fondamentale è anche il supporto che le nuove tecnologie possono offrire per lo svolgimento delle azioni curricolari ed extracurricolari divenendo strumenti insostituibili per prove virtuali, approfondimenti, collegamenti, elaborazione di materiali, diffusione ecc.. L'uso mirato delle nuove tecnologie e della pratica sperimentale sono indici qualitativamente e quantitativamente importanti per l'autoverifica della validità delle proposte che ciascuna istituzione intenderà avviare.

### *Prospettive*

Entro il 2011 tutti i paesi europei dovranno attuare la direttiva UE sulla sicurezza stradale e sulle nuove norme di guida. Anche per l'Italia verrà introdotta la prova pratica di guida del ciclomotore di conseguenza il CIG più che un certificato diverrà una vera e propria patente. Le prove di guida potranno essere curate solo da professionisti, la scuola dovrà riprendersi il proprio ruolo in materia: educare alla sicurezza stradale.



**LA MOBILITA' DEI  
BAMBINI E DEI RAGAZZI:  
DATI E ANALISI**



È ampiamente accertato che una regolare attività fisica giova alla salute, di adulti e bambini. Per questi ultimi in particolare l'American Academy of Pediatrics raccomanda di praticare almeno 60 minuti al giorno, da svolgere sia in modo strutturato (come lo sport o l'educazione fisica a scuola) o attraverso stili di vita attivi, come il gioco all'aperto, o muoversi a piedi e in bicicletta per gli spostamenti personali (Città per promuovere l'attività fisica dei bambini, Fabrizio Bottini 2009). L'occasione più diffusa in assoluto di attività fisica casuale dei bambini è andare e tornare da scuola; pur non essendo sufficientemente documentato se e come questo movimento faccia diminuire l'indice di massa corporea, si tratta comunque di un valido momento di esercizio che incide sull'attività metabolica. Negli Stati Uniti nel 1969 il 40,7% dei bambini andava a scuola a piedi, contro il 12,9% attuale, che in alcune zone cala addirittura al 5%.

In Italia non sono disponibili dati analoghi a livello nazionale, se non per merito di alcune ricerche effettuate a livello locale (es. Bologna, Modena, Udine...)

Quel che è certo è che da un confronto con altri Paesi europei l'Italia risulta il Paese con la minore autonomia di movimento. Sono più penalizzate le femmine rispetto ai maschi e più al Nord che al Sud. In Italia i bambini tra sei e undici anni che si spostano da soli sono il 16% circa, mentre in Germania sono il 72%, in Austria il 48% e in Scozia il 57%.

Il 70% dei bambini in Italia è accompagnato in auto, contro il 10% in Germania, il 36% in Austria e il 29% in Scozia ("La mobilità autonoma dei bambini", Monica Vercesi Milano, Franco Angeli, 2008). Fortunatamente, risulta aumentata in Italia rispetto agli scorsi anni la pratica sportiva: la quota di bambini e i ragazzi tra i 3 e i 17 anni che pratica sport nel tempo libero (sia in modo continuativo che saltuario) è passata infatti dal 48,3% al 55,2%. Il 46,3% fa sport in modo continuativo e l'8,9% in modo saltuario. La quota di praticanti è ancora maggiore tra i maschi (60,5% contro il 49,7% delle femmine), ma tra i piccoli di 3-5 anni si riscontra una prevalenza femminile (25,1% contro il 21,6% dei maschi) ("La vita quotidiana di bambini e ragazzi", Statistiche in breve, Istat 2008).

In particolare, dall'esame della Tav.1 emerge un dato incoraggiante: in tutte le classi di età e indipendentemente dal sesso la percentuale di minori dedita ad attività sportiva è superiore alla percentuale di una qualche attività extrascolastica di altro genere. Considerando fra le attività sportive anche la danza tale percentuale sale ulteriormente.

Tavola 1 - Bambini e ragazzi di 3-17 anni che svolgono corsi extrascolastici per tipo di corsi frequentati, sesso ed età - Anno 2008 (per 100 bambini e ragazzi di 3-17 anni della stessa zona)

SESSO CLASSI DI ETA'	Bambini e ragazzi di 3-17 anni che svolgono corsi extrascolastici	Tipo di corsi					
		Canto/Musica/Teatro	Pittura, ceramica, ecc..	Danza	Attività sportive	Lingue straniere/Informatica	Altro
MASCHI							
3_5	19,0	3,1	0,8	1,3	15,9	1,1	0,7
6_10	55,7	13,1	3,3	1,4	48,9	9,7	2,3
11_13	64,6	23,9	2,0	0,5	53,6	14,8	5,8
14_17	49,4	11,1	0,9	0,7	37,8	15,2	3,2
<b>Totale</b>	<b>48,5</b>	<b>12,8</b>	<b>1,9</b>	<b>1,0</b>	<b>40,2</b>	<b>10,6</b>	<b>2,9</b>
FEMMINE							
3_5	23,5	2,2	0,8	10,1	14,2	1,1	0,1
6_10	57,2	18,0	4,2	20,5	37,8	11,0	2,8
11_13	63,1	31,3	5,5	13,5	37,7	18,9	6,5
14_17	45,7	14,1	1,6	8,8	24,8	16,6	5,4
<b>Totale</b>	<b>48,3</b>	<b>16,3</b>	<b>3,0</b>	<b>13,7</b>	<b>29,3</b>	<b>12,2</b>	<b>3,7</b>
MASCHI E FEMMINE							
3_5	21,2	2,6	0,8	5,7	15,0	1,1	0,4
6_10	56,5	15,4	3,7	10,7	43,5	10,4	2,5
11_13	63,9	27,5	3,7	6,8	45,9	16,8	6,2
14_17	47,6	12,6	1,3	4,7	31,4	15,9	4,3
<b>Totale</b>	<b>48,4</b>	<b>14,5</b>	<b>2,4</b>	<b>7,2</b>	<b>34,9</b>	<b>11,4</b>	<b>3,4</b>

Fonte: Istat, Indagine multiscopo sulle famiglie Aspetti della vita quotidiana - Anno 2008

In Tav. 2 la precedente distribuzione viene riferita al contesto spaziale:

**Tavola 2- Bambini e ragazzi di 3-17 anni che svolgono corsi extrascolastici per tipo di corsi frequentati per regione, ripartizione geografica e tipo di comune - Anno 2008 (per 100 bambini e ragazzi di 3-17 anni della stessa zona)**

REGIONI RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE TIPO DI COMUNE	Bambini e ragazzi di 3-17 anni che svolgono corsi extrascolastici	Tipo di corsi <sup>1)</sup>					
		Canale/Musica/T altro	Attività culturale, p.c.c.	Danza	Attività sportive	Lingue, Straniero/Infot musica	Altro
<b>REGIONI</b>							
Piemonte	58,4	13,3	3,1	<b>9,6</b>	<b>44,7</b>	13,6	1,9
Valle d'Aosta	69,6	22,8	2,1	<b>5,7</b>	<b>49,3</b>	10,7	2,9
Liguria	55,6	13,2	0,5	<b>7,0</b>	<b>45,1</b>	3,7	0,7
Trentino-Alto Adige	64,7	20,6	2,0	<b>8,1</b>	<b>51,9</b>	15,1	4,6
Lombardia	64,4	28,6	2,2	<b>6,7</b>	<b>52,6</b>	12,5	4,3
Veneto	62,7	11,7	1,9	<b>9,5</b>	<b>51,0</b>	17,9	4,7
Veneto	63,7	6,7	0,9	<b>9,9</b>	<b>41,3</b>	6,2	3,5
Friuli-Venezia Giulia	61,5	23,2	2,4	<b>12,4</b>	<b>46,5</b>	10,6	2,6
Umbria	51,9	11,7	1,9	<b>6,3</b>	<b>39,0</b>	15,2	1,5
Emilia Romagna	53,3	14,3	1,4	<b>6,4</b>	<b>43,7</b>	6,5	3,1
Toscana	51,3	18,2	2,4	<b>8,2</b>	<b>35,6</b>	15,2	4,0
Marche	52,8	21,4	1,8	<b>7,6</b>	<b>38,0</b>	19,3	3,1
Marche	52,9	16,2	4,3	<b>8,6</b>	<b>43,7</b>	12,4	2,9
Lazio	51,8	15,5	2,4	<b>6,9</b>	<b>38,3</b>	15,6	2,7
Abruzzo	41,7	15,7	1,5	<b>6,8</b>	<b>27,9</b>	10,2	5,9
Molise	49,6	17,7	2,6	<b>8,2</b>	<b>33,0</b>	12,5	3,9
Campania	47,4	15,3	3,4	<b>6,2</b>	<b>23,5</b>	14,3	4,0
Puglia	43,9	13,7	4,1	<b>5,8</b>	<b>26,9</b>	14,6	4,3
Basilicata	39,5	17,8	1,6	<b>4,3</b>	<b>24,6</b>	6,9	2,7
Calabria	36,2	15,5	2,8	<b>6,1</b>	<b>18,0</b>	11,7	2,2
Sicilia	34,0	11,1	4,6	<b>6,5</b>	<b>19,0</b>	11,3	2,9
Sardegna	45,6	14,2	2,1	<b>4,7</b>	<b>31,9</b>	8,1	5,6
<b>Italia</b>	<b>48,4</b>	<b>14,5</b>	<b>2,4</b>	<b>7,2</b>	<b>34,9</b>	<b>11,4</b>	<b>3,4</b>
	0	0	0	0	0	0	0
<b>RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE</b>							
Italia nord-occidentale	56	13,2	1,4	<b>7,6</b>	<b>44,5</b>	9,8	3,3
Italia nord-orientale	53,5	11	1,4	<b>8,7</b>	<b>43,8</b>	11,6	3,4
Italia centrale	52,3	16,8	2,6	<b>7,6</b>	<b>38,1</b>	14,4	3,1
Italia meridionale	39,7	15	4,3	<b>6,1</b>	<b>24,3</b>	13,3	3,8
Italia insulare	36,2	11,8	1	<b>6,1</b>	<b>21,7</b>	10,6	2,8
<b>Italia</b>	<b>48,4</b>	<b>14,5</b>	<b>2,4</b>	<b>7,2</b>	<b>34,9</b>	<b>11,4</b>	<b>3,4</b>
	0	0	0	0	0	0	0
<b>TIPO DI COMUNE</b>							
Comune centro dell'area metropolitana	47,8	13,8	2,7	<b>7,4</b>	<b>36,2</b>	13	2,4
Periferia dell'area metropolitana	45,7	12,3	2,5	<b>6,9</b>	<b>32,6</b>	10,6	2,2
Fino a 2.000 abitanti	43,8	14	1	<b>4,4</b>	<b>30,9</b>	13,4	2,5
Da 2.001 a 10.000 abitanti	49,5	13,1	1,4	<b>6,8</b>	<b>37,3</b>	8,5	3,8
Da 10.001 a 50.000 abitanti	48,5	13,5	2,8	<b>7,9</b>	<b>34,2</b>	11,1	3,8
50.001 abitanti e più	50,6	14,6	3	<b>7,6</b>	<b>34,4</b>	14,9	3,6
<b>Italia</b>	<b>48,4</b>	<b>14,5</b>	<b>2,4</b>	<b>7,2</b>	<b>34,9</b>	<b>11,4</b>	<b>3,4</b>

<sup>1)</sup> Per 100 bambini e ragazzi di 3-17 anni della stessa zona che svolgono corsi extrascolastici.  
Fonte: Istat, Indagine multiscopo sulle famiglie "Aspetti della vita quotidiana" - Anno 2008

L'analisi della tavola precedente mostra una differente situazione per le ripartizioni geografiche: sia al Nord che al Centro la percentuale media di bambini e ragazzi dediti ad attività sportiva è superiore alla media nazionale (34,9%), che indica comunque che molto meno della metà di essi pratica sport; viceversa al Sud e nelle Isole la media è nettamente inferiore; in Puglia il dato è appena superiore alla ripartizione geografica di competenza (26,9% contro il 24,3% dell'intera Italia meridionale). Per quanto riguarda l'attività motoria occasionale, soprattutto connessa ai momenti di svago, nei giorni feriali i bambini giocano prevalentemente in casa propria, anche se al crescere dell'età gli spazi al di fuori delle mura domestiche tendono ad assumere maggiore rilevanza (al primo posto le mura domestiche proprie, indicate come luogo di gioco dal 97,1% dei bambini tra i 3 e i 10 anni, e al secondo posto la casa di altri, segnalata dal 44,8% dei bambini).

Dopo l'abitazione, sono il cortile e i giardini ad essere più spesso segnalati come spazi di gioco (frequentati dal 29,7% e dal 35,6% dei bambini, rispettivamente), seguono l'oratorio/parrocchia (16,7%), i campi e i prati (13,8%) e le strade poco trafficate (7,4%).

Al crescere dell'età si riscontra una diminuzione dei bambini che giocano a casa propria e un parallelo aumento della quota di bambini che gioca in casa di altri e in spazi all'aperto. Mentre i giardini pubblici rimangono un luogo di gioco per i più piccoli, sia maschi che femmine, tra i 6 e i 10 anni i bambini giocano di più in cortile, in campi o prati e in strade poco trafficate. In questa fascia d'età anche la parrocchia diventa un luogo di gioco molto frequentato (il 23,2% dei bambini di 6-10 anni ci gioca contro il 6,4% di quelli tra i 3 e i 5 anni), soprattutto per i bambini residenti nell'Italia Nord occidentale (30,9%).

Pur rimanendo la casa (sia la propria che quella di altri) il luogo privilegiato di gioco per tutti, nel Centro-Nord i bambini giocano di più in casa di altri, in cortile, nei giardini pubblici. In particolare nel Nord-ovest il 49,9% dei bambini gioca in giardini pubblici, quota che scende al 16,6% tra i bambini residenti nelle Isole. Viceversa nel Sud e in particolare nelle Isole i bambini giocano di più in strade

poco trafficate (12,2%), mentre nel Nord-ovest questo luogo di gioco è frequentato solo dal 4,7% dei bambini.

Dai dati pubblicati in occasione dell'indagine "Okkio alla Salute" (Ufficio Stampa del Ministero del lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, Ottobre 2008), condotta su un campione rappresentativo di bambini frequentanti la terza classe della Scuola primaria (8 anni) in Italia si evince che solo 1 bambino su 10 ha un livello di attività fisica raccomandato per la sua età e che 1 bambino su 2 trascorre più di due ore al giorno davanti alla televisione o ai videogiochi. Inoltre 1 bambino su 4 non ha svolto attività fisica il giorno precedente l'indagine.

Per quanto riguarda la Puglia, nell'ambito della stessa indagine, il 71% dei bambini risulta attivo il giorno antecedente all'indagine (cioè ha svolto attività motoria a scuola - 25% - e/o attività sportiva strutturata - 37% - e/o ha giocato all'aperto nel pomeriggio - 47%), sono attivi sia i maschi che le femmine e risultano più attivi i bambini che abitano in zone con una popolazione di meno di 10.000 abitanti.

I dati raccolti quindi evidenziano che i bambini pugliesi fanno poca attività fisica, e sicuramente meno che a livello nazionale. Si stima infatti che 1 bambino su 3 risulta fisicamente inattivo, e maggiormente le femmine che i maschi, che circa 1 bambino su 15 ha un livello di attività fisica raccomandato per la sua età, anche per ragioni legate al recarsi a scuola con mezzi motorizzati, giocare poco all'aperto e non fare sufficienti attività sportive strutturate.

Il tema della mobilità in genere e delle attività svolte dai bambini all'aperto fra l'altro è strettamente connesso al problema della sicurezza e dell'esposizione ai pericoli della strada. Di incidenti stradali muoiono ogni anno circa 1,2 milioni di persone e rimangono feriti alcuni milioni (World report on road traffic injury prevention, WHO 2004); di questi, oltre il 90% si verifica nei Paesi a basso e medio reddito.

Quotidianamente invece, i caduti della strada al di sotto dei 25 anni di età si contano oltre il migliaio

in tutto il mondo, portando l'incidentalità stradale al primo posto fra le cause di morte nella fascia di età 15-19 anni e al secondo posto nelle classi 10-14 (dopo le infezioni respiratorie) e 20-24 (dopo il virus dell'HIV). I più colpiti sono in ogni caso i soggetti di sesso maschile e in prevalenza in ogni Paese gli appartenenti alle classi socio-economiche di livello inferiore (il rischio più elevato di rimanere coinvolti in incidenti stradali lo corrono i bambini e i giovani delle regioni africane e del Mediterraneo orientale (World report on road traffic injury prevention, WHO 2004). La ragione del fenomeno risiede nel fatto che in tali Paesi gli utenti della strada costituiscono la maggiore fetta di utenti deboli, ovvero pedoni, ciclisti, motociclisti e utilizzatori abituali di mezzi di trasporto pubblico, pertanto sono anche maggiormente esposti ai pericoli "ambientali".

L'identikit delle vittime di incidenti stradali nei Paesi ad alto reddito è costituito al contrario da conducenti e passeggeri dei veicoli a quattro ruote.

Indubbiamente, i bambini e i giovani, si trovano costretti a condividere lo spazio urbano con i mezzi motorizzati, e le condizioni di immaturità fisica dei primi e di inesperienza dei secondi, unite ad altri fattori quali la velocità, la mancanza di utilizzo dei dispositivi di sicurezza, l'uso di alcol, creano un mix capace di individuare, solo in Europa, nelle prime quattro delle nove totali aree di azioni di sicurezza rilevanti per gli under 25 le seguenti priorità di intervento (MacKay M and Vincenten J. Child Safety Report Card 2009: Europe Summary for 24 Countries):

- sicurezza per motocicli e ciclomotori
- sicurezza per passeggeri e conducenti
- sicurezza per pedoni
- sicurezza per ciclisti

La situazione in Italia non è meno grave: si verificano ogni giorno mediamente 633 incidenti stradali, in cui perdono la vita 14 persone e rimangono ferite altre 893 (fonte: ISTAT, Statistiche in breve, anno di riferimento 2007), per un totale di incidenti pari a 230.871 nel corso del 2007 (ultima data alla quale

sono disponibili dati ufficiali definitivi per l'intera penisola).

Per quanto riguarda i minori (0-17 anni), nell'anno 2007 in totale sono rimasti uccisi 285 fra bambini e adolescenti e 30.110 hanno riportato conseguenze più o meno gravi (Tav. 3).

La categoria più colpita sino ai 14 anni è quella dei trasportati (per le sole femmine, anche nella fascia successiva), mentre dai 15 ai 17 anni prevale quella dei conducenti maschi. Da notare il brusco scarto dei conducenti, sia morti che feriti, nel passaggio da 0-9 a 10-14 anni (dovuto, ovviamente, al mezzo di trasporto accessibile e ai comportamenti alla guida): l'aumento complessivo (maschi e femmine), in termini di rapporto, è di 9,3 volte, e di ben 29 volte per i deceduti. Meno severo è l'incremento nel passaggio alla classe di età successiva: 4,3 per i deceduti e 6,2 per i feriti.



Tav.3 Minori conducenti, trasportati e pedoni infortunati per classe di età, sesso e conseguenza dell'incidente - ISTAT, Statistiche in breve , Anno 2007								
<b>Conducenti</b>								
	0-5 anni		6-9 anni		10-14 anni		15-17 anni	
	M	F	M	F	M	F	M	F
<b>MORTI</b>	1		1		25	4	109	15
<b>FERITI</b>	19	4	160	40	1.491	376	9.279	2.245
<b>Trasportati</b>								
	0-5 anni		6-9 anni		10-14 anni		15-17 anni	
	M	F	M	F	M	F	M	F
<b>MORTI</b>	13	6	9	3	14	7	33	26
<b>FERITI</b>	1.422	1.326	1.209	1.162	1.721	1.656	2.455	2.740
<b>Pedoni</b>								
	0-5 anni		6-9 anni		10-14 anni		15-17 anni	
	M	F	M	F	M	F	M	F
<b>MORTI</b>	2	3		1	4	2	2	5
<b>FERITI</b>	334	222	319	224	530	465	302	409

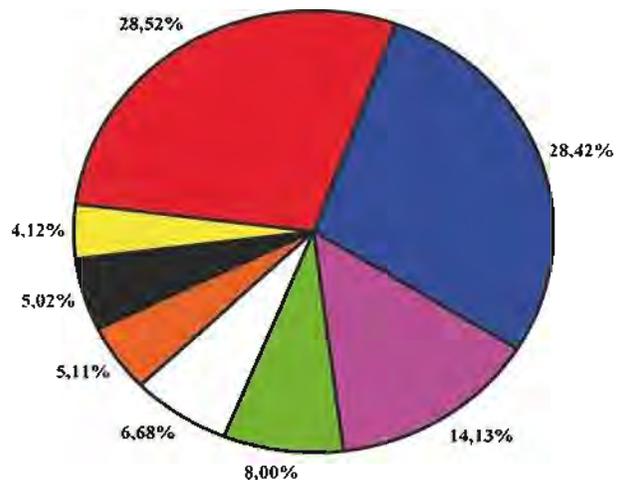
La distribuzione temporale dei feriti fa rilevare che i mesi in cui si osservano le frequenze più elevate sono quelli estivi e autunnali sia per la categoria dei conducenti che dei trasportati, mentre i pedoni rischiano maggiormente durante i mesi invernali.

In Tav. 4 viene effettuato invece un confronto fra le ore diurne e quelle notturne in cui si verificano gli incidenti con danno ai minori. Oltre il doppio dei decessi ha luogo nelle ore comprese fra le sette del mattino e le nove di sera, mentre per i feriti il rapporto fra ore diurne e notturne è addirittura di sei a uno. Da notare inoltre che sia di giorno che di notte prevale la frequenza di minori compresi nella fascia di età 15-17 (che costituisce da sola oltre il 50% del totale verificatosi durante il giorno e oltre il 70% del totale verificatosi durante la notte).

<b>Tav. 4 Minori conducenti, trasportati e pedoni infortunati per classe di età e conseguenza dell'incidente per fascia oraria – ISTAT, Statistiche in breve, Anno 2007</b>						
	<b>Infortunati (Conducenti, Trasportati e pedoni)</b>					
	Ore del giorno (a)		Ore della notte (b)		Ora non indicata	
<b>ETA'</b>	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti
<b>0-5</b>	23	3012	2	290		25
<b>6-9</b>	8	2843	6	251		20
<b>10-14</b>	52	5603	3	584	1	52
<b>15-17</b>	116	14373	72	2890	2	167
<b>Totale</b>	<b>199</b>	<b>25831</b>	<b>83</b>	<b>4015</b>	<b>3</b>	<b>264</b>
(a) ore 7-21, (b) ore 22-6						

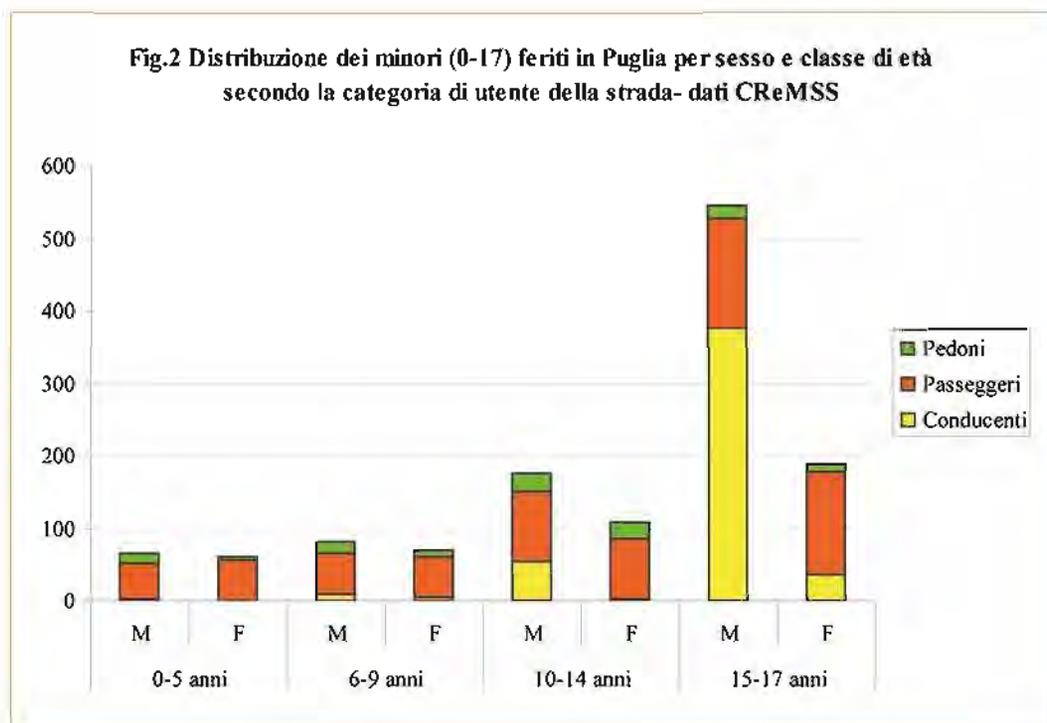
Per quanto riguarda le infrazioni commesse dai minori in Italia nel 2007 (Fig. 1), su un totale di 15.755 violazioni le più rappresentative sono costituite da problematiche inerenti la gestione dei documenti relativi ai veicoli (carta di circolazione, patente, assicurazione, revisione, ecc.). Le vere e proprie infrazioni al Codice della Strada sono purtroppo di difficile accertamento, visto che solitamente le forze dell'ordine intervengono a posteriori sul luogo del sinistro. E' possibile quindi evidenziare al più il mancato utilizzo del casco o dei vari dispositivi di cui sono dotati i veicoli, violazioni basate su dati oggettivi. A livello regionale nello stesso anno le cifre di incidentalità stradale per le sole rilevazioni effettuate da organi di Polizia Municipale riportano 15.952 sinistri in cui sono rimasti coinvolti 31.106 veicoli. Le conseguenze di tali sinistri si riassumono in 179 decessi e 12.307 individui lesionati. Di questi ultimi, ben 1.289 risultano essere in età compresa fra 0 e 17 anni e per tre di essi l'esito dei danni fisici si è rivelato mortale.

**Fig. 1 Descrizione delle violazioni commesse dai minori (0-17) in Italia - nostra elaborazione su dati ISTAT-Anno 2007**



- Possesso dei documenti della circolazione
- Uso del casco
- Guida senza patente o con patente revocata
- Mancanza o inefficienza dei dispositivi di frenatura, di illum., segnalaz. acustica e silenziatori
- Revisione dei veicoli
- Obbligo di assicurazione
- Età minima e massima e requisiti per la guida
- Altre infrazioni

In particolare, i giovani utenti della strada che nell'anno 2007 sono rimasti feriti in Puglia appartenevano alle seguenti categorie (Fig.2):





Su un totale di 1.582 conducenti di mezzi al di sotto dei 18 anni, il 30,8% rimane ferito ed appare evidente che la categoria maggiormente esposta al rischio è rappresentata dai conducenti maschi di età compresa fra i 15 e i 17 anni (dati che vanno interpretati alla luce della maggiore disponibilità di un veicolo proprio, soprattutto ciclomotori, rispetto alle classi di età inferiori). Seguono i passeggeri maschi e femmine della stessa classe di età.

In effetti, se sul conteggio complessivo di giovani feriti in seguito ad un sinistro stradale i conducenti pesano in misura pari al 37,9% circa, è pur vero che i passeggeri costituiscono da soli oltre la metà (53,4%) del totale, mentre i pedoni costituiscono la parte residuale, ovvero l'8,7%.

Per quanto riguarda il veicolo utilizzato (Tav.5) l'autovettura risulta essere il mezzo più rischioso per tutte le classi di età e per la categoria dei passeggeri (529 feriti).

Seguono i motoveicoli (152 trasportati infortunati) e i motocicli e le bici (5 e 4 rispettivamente). Per i conducenti il valore assoluto massimo si registra in corrispondenza dei motoveicoli (373), le bici (71) ed autovetture e motocicli (16 e 12 rispettivamente).

Ovviamente, tali dati sono estremamente variabili all'interno delle classi di età, data la disponibilità del mezzo stesso a seconda di queste ultime.

<b>Tav. 5 Minori conducenti e trasportati infortunati per classe di età e tipologia di veicolo – CReMSS, Anno 2007</b>								
	<b>Feriti</b>							
	0-5 anni		6-9 anni		10-14 anni		15-17 anni	
	Conducenti	Trasportati	Conducenti	Trasportati	Conducenti	Trasportati	Conducenti	Trasportati
Autocarro								2
Autovettura		103	1	109	4	149	11	168
Bici		1	13	1	38	1	20	1
Bus						2	2	4
Motocarrozina							2	
Motociclo							12	5
Motoveicolo		1	1	3	16	28	373	120
<b>Totale</b>	<b>-</b>	<b>105</b>	<b>15</b>	<b>113</b>	<b>58</b>	<b>180</b>	<b>420</b>	<b>298</b>

Nella suddivisione per provincia all'interno del territorio pugliese il capoluogo regionale detiene il primato di incidenti e di feriti in cui sono rimasti coinvolti gli "under 18" (tale dato quindi è da interpretare anche in relazione alla densità di popolazione); successivamente la province piu' colpite sembrano essere nell'ordine Foggia, Taranto e Brindisi (non sono disponibili i dati della città di Lecce).

La distribuzione temporale dei feriti nella regione segue un andamento simile al prospetto nazionale: anche in questo caso i mesi in cui si osservano le frequenze più elevate sono quelli estivi e autunnali. In Tav. 6 viene effettuato invece un analogo confronto fra le ore diurne e quelle notturne in cui si verificano gli incidenti con danno ai minori.

La frequenza con cui si verificano i sinistri (con feriti) durante le ore diurne è incomparabile con le ore notturne (i rispettivi totali sono in rapporto di circa 15 a 1), inoltre sia di giorno che di notte prevale la frequenza di minori compresi nella fascia di età 15-17 (che costituisce da sola oltre il 55% del totale verificatosi durante il giorno e oltre il 70% del totale verificatosi durante la notte).

**Tav. 6 Minori conducenti, trasportati e pedoni infortunati per classe di età e conseguenza dell'incidente per fascia oraria – CReMSS, Anno 2007**

ETA'	Infortunati (Conducenti, Trasportati e pedoni)					
	Ore del giorno (a)		Ore della notte (b)		Ora non indicata	
	Morti	Feriti	Morti	Feriti	Morti	Feriti
0-5	1	122		5		1
6-9		141		4		4
10-14		268		8		3
15-17	2	659		63		11
<b>Totale</b>	<b>3</b>	<b>1190</b>	<b>0</b>	<b>80</b>	<b>0</b>	<b>19</b>
(a) ore 7-21, (b) ore 22-6						

Mario Melino, Dirigente Ufficio Scolastico Regionale della Puglia



# **BAMBINI SENZA STRADA**

Note per una pedagogia dello spazio urbano



## BAMBINI SENZA "STRADA"

### Note per una pedagogia dello spazio urbano

Il Novecento vede declinare e poi sparire una realtà essenziale dell'ecologia infantile: la *strada*. Riferimento essenziale d'infinita generazioni di bambini e ragazzi, da sempre, è stata ambiente *pedagogico* e *antipedagogico*, luogo d'identità e di smarrimento, d'integrazione e d'emarginazione. Per secoli la casa dei ceti popolari è stata sovraffollata, ingombra di materiali, molto spesso condivisa con gli animali domestici e da lavoro. Questa casa era un luogo indesiderabile e usata solo per mangiare e dormire. La strada – con il suo carico di opportunità di rischi – costituiva così il riferimento sociale, culturale, ludico e perfino pedagogico più immediato.

«... istituzione educativa da nessun altro creata che dalle contingenze della vita del popolo; (...) Se tutte le strade di questo mondo avessero voci, quali epiche gesta narrerebbero della giovane umanità di ogni tempo e di ogni luogo! Gesta uguali a quelle che l'umanità giovane ebbe già nei primordi della storia».

Non era un mero luogo fisico, anonimo e impersonale: la strada si animava di molteplici e contraddittorie presenze e strepitava dello scambio sociale, dell'emotività, dei sentimenti positivi e negativi di coloro che, inevitabilmente, dovevano farne il teatro della propria quotidianità. Era un *luogo antropologico*. L'antropologo francese Marc Augè distingue tra "non luogo" e "luogo"<sup>2</sup>.

Il "non luogo" è privo di significatività, è un semplice luogo fisico, senza spessore simbolico e storico; è uno spazio dove i soggetti perdono la loro identità o ne assumono una provvisoria (il supermercato, lo stadio, l'autostrada ...); è causativo di fenomeni di omologazione e spersonalizzazione e immiserisce i soggetti che vi si adattano. Un "non luogo" può essere solo attraversato.

Il "luogo", al contrario, è uno spazio simbolizzato dove le identità personali e collettive prendono forma nelle modalità tipiche di una certa cultura; non ha solo una dimensione fisica, ma attribuisce ruoli, identità, senso storico (la casa, la scuola, la città...). Un "luogo" lo sentiamo nostro, lo abitiamo, vi troviamo le condizioni del nostro benessere.

<sup>1</sup>P. Soccio, *Avventura educativa. I ragazzi di strada a San Marco In Lamis negli anni trenta*, (1938), Foggia, Edizioni del Rosone, 1998, pp. 112-113.

<sup>2</sup>Cfr. M. Augè, *Nonluoghi*, Milano, Elèuthera, 1999; ID, *Disneyland e altri non luoghi*, Torino, Bollati Boringhieri, 1999..

### Note per una pedagogia dello spazio urbano

La strada, per numerose generazioni è stata *ambiente di vita e di crescita*, ossia, un *luogo* nel significato indicato da Augè.

Come ambiente di vita è stato un *luogo* ad alta intensità emotiva, di scambi sociali e relazionali, d'esperienze cognitive e di genuina espressione culturale; è stata, altresì, anche *luogo* di prassi operative e di rappresentazioni mentali, di valori e di pratiche sociali, di meccanismi di appartenenza ma anche di conflitto e di esclusione, di forme condivise di conoscenze e di significati, ma anche di credenze, simboli e ideologie, di regole e di norme...

Tutta questa ricca tessitura antropologica ha rappresentato lo sfondo, non neutrale, dei processi d'insegnamento/apprendimento spontanei che hanno preso forma in questa scuola di vita all'aperto fino alla sua scomparsa, fino alla riduzione a spazio anonimo da percorrere e nulla più<sup>3</sup>.

Come spazialità vissuta e abitata, non semplicemente *usata*, la strada è svanita sotto il crescere smisurato delle auto, è stata sommersa dall'inquinamento e dal popolo della marginalità e della devianza e, insieme ad essa, sono scomparsi molti altri luoghi della "libertà" dell'infanzia, i luoghi "storici" del gioco esplorativo e avventuroso: il cortile, il prato, la periferia... ormai, luoghi dell'invasione, del pericolo, della speculazione, della malavita. Il bambino ha perduto così una dimensione fondamentale della sua esperienza ed è stato respinto in spazi sempre più solitari d'ovattata tranquillità casalinga (Tv, computer, videogiochi...) o è stato lasciato incustodito ed esposto proprio in quegli spazi non più suoi e dominio di forze devianti.

«Una volta non c'erano spazi speciali per giocare; gli spazi del gioco erano quelli che non servivano agli adulti, o che essi "lasciavano" ai bambini: le capanne degli attrezzi, le scale, le scarpate, il greto dei fiumi, i ruderi. Era dove si poteva passare il tempo "libero" senza controllo. La libertà, la riservatezza, un margine di rischio, sono caratteristiche indispensabili perché il gioco sia gioco.

Oggi questi spazi "lasciati" ai bambini sono scomparsi. La speculazione edilizia ha azzerato la generosità degli adulti. Gli spazi sono intensivamente utilizzati, sono stati inventati addirittura gli spazi polivalenti, che servono per tante cose, mai liberi per i bambini. E' caduta la generosità degli adulti e i primi a pagare sono i bambini»<sup>4</sup>.

<sup>3</sup>Sul venir meno della strada come fattore di acculturazione, si veda anche L. Mumford, *La città nella storia*, Milano, Bompiani, 1967; G. Debord, *La società dello spettacolo*, Firenze, Vallecchi, 1979.

<sup>4</sup>Cfr. F. Tonucci, *La solitudine del bambino*, Firenze, La Nuova Italia, 1995, p. 56.

### Note per una pedagogia dello spazio urbano

La razionalizzazione urbana e l'accelerazione dei tempi di vita hanno inventato spazi "nuovi" per risarcire la violenta espropriazione dell'infanzia dai suoi *luoghi* storici. La semplicità "selvaggia" dei cortili, delle strade e delle periferie è stata sostituita dai funzionali, costosi e ben ordinati "parchi giochi", dove i bambini possono trattenersi "senza pericoli", "senza rischi" e *simulare* scalate, discese, arrampicate, scivolate..., ma tutto questo non è più gioco, è *retorica* del gioco.

Il gioco – l'evento più naturale e spontaneo dell'infanzia che, per sua natura, non ama limitazioni di spazio e di tempo – ha invece il suo luogo ufficiale di esercizio, va calato settimanalmente nell'organizzazione dei tempi dei genitori, subordinato alla loro disponibilità, va programmato, regolato e rigorosamente praticato solo in questi moderni "campi di concentrazione del gioco infantile"<sup>5</sup>. E' vivere tra pareti: di casa, di scuola, della ludoteca, della palestra o il recinto del campo giochi. E non è solo la povertà di spazio quella che connota l'olimpica condizione infantile di oggi. C'è anche la povertà di tempo.

L'adulto si è recluso nella prigione quotidiana dei suoi tempi assillanti, frenetici, scanditi solo dal ritmo della competizione e dell'arrivismo – poco importa se volti ad inseguire l'appagamento della gratificazione consumistica o della realizzazione di mete personali. Fra i tempi dominanti dell'adulto, si aprono a fatica gli spiragli temporali dell'infanzia, a volte mortificati nella loro autenticità. Il tempo delle cure e degli affetti, il tempo della parola e del dialogo, il tempo della premura e del progetto di vita in comune... il tempo dove il bambino percepisce la presenza benefica e positiva dell'adulto si assottigliano sempre più.

I tempi del bambino, spesso, esistono solo se compatibili con quelli dei genitori. Il bambino viene consegnato, di volta in volta, ai custodi elettronici (TV, videogiochi...), o passa di mano in mano perchè qualcuno lo "intrattenga" nella attesa di essere ripreso e riportato a casa. La sua vita è scandita dai ritmi della razionalizzazione, quasi "aziendale", della vita familiare odierna.

<sup>5</sup>Sul tema del *gioco* e del *sorriso* come segni di poetica autenticità dell'infanzia e come risorse preziose della vita, ci permettiamo di rinviare a M. Melino, *Scuola dell'infanzia e progetto educativo*, Milano, Teorema libri, 1999, pp. 310-320.

### Note per una pedagogia dello spazio urbano

Il tempo ha valore educativo e ha senso se il bambino ha i suoi momenti di autodeterminazione e libertà progettuale senza essere interamente eterodiretto e gestito secondo le esigenze adulte<sup>6</sup>. *Liberare* i tempi dei bambini per offrirli ad esperienze ricche di immaginazione, creatività e scambi sociali è la prima "ricchezza" che si può restituire all'infanzia.

Cresce anche la solitudine dell'infanzia. Le opportunità di scambio sociale *orizzontale* con i coetanei, o *verticale* con adulti significativi (genitori, docenti, animatori...) si vanno riducendo. La solitudine infantile gode – senz'altro – del conforto tecnologico della TV, del computer e dei giochi elettronici, ma rimane una sofferenza non sempre adeguatamente letta e interpretata dagli adulti.

«Fuori il pericolo cresce: le macchine, la violenza, i ladri, i rapinatori, la droga, l'AIDS. Gli adulti hanno paura e difendono i loro bambini trasformando le case in fortezze: porte blindate, sistemi di allarme, videocitofono, spioncini per vedere senza essere visti. Ai bambini si insegna a non aprire a nessuno, a non accettare niente da nessuno. Come saranno da grandi, essendo nati e cresciuti dentro una casa fortezza?»<sup>7</sup>.

Per difendersi da se stessa, questa società rinuncia ad essere se stessa. Nei Paesi ricchi il bambino è sempre più spesso figlio unico e, già in casa, è privo dei confronti, dei conflitti, dei sostegni e della compagnia proveniente dai fratelli, nè trova più compensazione alla sua solitudine nel coro delle voci schiamazzanti dei cortili e della strada.

La *strada-mondo vitale* non è scomparsa da sola sotto l'incalzare della società tecnologica e consumistica. Con essa l'oblio è caduto su tutto un mondo, perduto nella sua semplice ruralità, affollato da frotte di vocianti bambini facilmente appagati da una caccia alle rane sulle rive di uno stagno, dalla conquista della cima di un albero, dal paziente appostamento davanti al forno del paese per poi involarsi subito dopo aver carpito un pezzo di pane fumante o un biscotto odoroso alla generosa disponibilità delle madri. Quest'epoca dimenticata riempiva la vita quotidiana di piccole cose nello scorrere lento del tempo, anzi, questo "dio" inesorabile amava ancora farsi scandire dal fluire delle stagioni, dalla mietitura,

<sup>6</sup>Cfr. M. Melino, *La pedagogia del karaoke*, in «Scuola se», n. 3, novembre 1995.

<sup>7</sup>Cfr. F. Tonucci, *La solitudine del bambino*, op. cit., p.39.

### Note per una pedagogia dello spazio urbano

la vendemmia, la semina, la neve... e una cricchiante trebbiatrice suscitava ancora stupore e curiosità e richiamava sempre una piccola folla di spettatori ammirati.

Qualche anno fa (1999), un grande maestro elementare, Mario Lodi, ha sentito il bisogno di dar voce alla memoria per ripercorrere gli *spazi* della sua infanzia (*I bambini della cascina*)<sup>8</sup>. E' una voce che si carica di nostalgica angoscia per un mondo scomparso per sempre:

»La cascina Lazzaretto, che era un villaggio pieno di voci umane, di grida di bambini e di versi di animali, non ha più vita. Portici e cortili sono occupati da macchine potenti, mostruose, immobili e mute.

Non riesco a staccare gli occhi da quegli spazi dove non corrono più cavalli, nè giocano bambini. Dove non sono più le voci della vita che io invece sento emergere dalla memoria chiare, distinte inconfondibili. E mi prende l'angoscia: quando la luce della mia memoria di ultimo sopravvissuto si spegnerà, tutto quel mondo non sarà più. Nessuno saprà che è stato. Come una stella che muore nell'universo e nessuno lo sa»<sup>9</sup>.

Ovviamente non si tratta del semplice inseguimento del ricordo letterario, dell'evocazione del romanticismo rurale ignaro della faticosa realtà quotidiana dei campi, nè di ricorrere all'estetica cinematografica (si pensi a *La strada* di Fellini), ma vuole essere solo la registrazione dei mutamenti culturali impliciti nei nostri ambienti sociali.

L'urbanesimo e la società dei consumi nel secondo dopoguerra hanno cambiato i contesti di vita, la vita stessa e i valori di cui si è nutrita per secoli. La strada, millenario luogo di rappresentazione delle ricchezze e delle povertà umane, ha cominciato la sua metamorfosi diventando la scenografia dei primi segni della rivolta giovanile. Nel 1955 Kerouac comincia la pubblicazione di *Sulla strada*, opera simbolo del movimento della *beat generation* (tra gli altri padri intellettuali, Burroughs, Ferlinghetti, Ginsberg). *Beat* significa *sconfitto*, battuto, ma secondo un suggerimento dello stesso Kerouac, può essere letto anche come abbreviazione di *beatus* (santo). Il profilo psicologico del beat è di essere nello stesso tempo "santo" e "sconfitto", anzi, la santità appare conseguenza della sconfitta. Nel quadro di una volontaria povertà ai limiti del misticismo i giovani beat vogliono uscire dall'uniformità sociale

<sup>8</sup>Venezia, Marsilio, 1999.

<sup>9</sup>Cfr. M. Lodi, *I bambini della cascina*. Crescere tra le due guerre, op. cit., p. 13.

### Note per una pedagogia dello spazio urbano

che obbliga tutti agli stessi doveri, agli stessi pensieri e perfino agli stessi sogni. Il loro messaggio è: «siamo tutti imprigionati e indifesi», quindi, occorre «allargare l'area della coscienza», ossia, trascendere se stessi, anche con le droghe e gli stimoli artificiali, per raggiungere uno stadio mentale dove non esistono più problemi. Vogliono stare, così, sulla "strada", ossia, *on the road*, perchè significa non stare da nessuna parte, vivere senza prospettive, assorbiti da un tempo presente che sembra dilatarsi all'infinito. *La strada non ha più nulla di pedagogico, è un luogo per chi non vuole ritrovarsi.* E' il riferimento simbolo dell'emarginazione, dell'esclusione o dell'autoesclusione<sup>9</sup>.

La meccanizzazione di massa, la cementificazione, l'incuria urbana, il turismo di mero consumo che riversa frotte incontenibili di gitanti, serpentoni umani che si snodano per le strade strette dei nostri centri storici, spesso senza passione per i luoghi e incantati più dai souvenir che dalle opere d'arte hanno fatto il resto. Le nostre "belle" città faticano a sottrarsi al destino di anonimi agglomerati di servizi, di scambi commerciali e quartieri dormitorio. Gli spazi di tutti sono trattati come se non appartenessero a nessuno. E, fra tutti, l'infanzia ha perduto di più.

Non basta colmare i grandi vuoti esistenti e accrescere i servizi per l'infanzia, occorre restituire *il diritto alla città e allo spazio ambientale*. La città e il reticolo delle strade si sono modellati sulle esigenze esclusive degli adulti e dell'efficienza produttivistica escludendo bambini, ragazzi, handicappati, anziani... che incontrano solo interdizioni, limiti, rischi...

Solo una città a misura di bambino è davvero una città per tutti. Occorre un *progetto dello spazio urbano* che non separi e recluda, ma si adatti ai molteplici bisogni collegati alle età della vita, alle esigenze dei bambini, dei giovani, degli adulti lavoratori, degli anziani; occorre una *città educativa* che non separi le generazioni, perchè il legame che le unisce è una linea pedagogica di rara efficacia; occorre restituire ad ognuno la piena "vivibilità" dei luoghi e dei contesti dell'ambiente urbano.

<sup>9</sup>Per una ricostruzione storica delle culture giovanili, si veda M. Melino, *L'età Ingrata*, Metafisiche della gioventù, Foggia, Leone Editrice, 2002; ID, *Umanesimo giovanile e società*, Relazione educativa e generazioni, Foggia, E\_le@rning edizioni, 2006.

Il presente atto di indirizzo recante le Linee guida per l'educazione sicurezza stradale trova il suo fondamento nelle seguenti norme e documenti:

*Protocollo di intesa* ( art. 7) sottoscritto dall'Ufficio scolastico Regionale per la Puglia e dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Puglia il 28 gennaio 2008, in cui si delega al gruppo di lavoro interistituzionale il compito di elaborare e definire linee guida di riferimento generale per gli interventi nel settore dell'educazione alla sicurezza stradale.

*Convenzione internazionale dei diritti dei bambini* (20 novembre 1989).

*Atto di indirizzo per l'attuazione di interventi ed iniziative di educazione alla sicurezza stradale* del Ministero alla Pubblica Istruzione (15 marzo 2007).

Legge regionale n.16 *Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano regionale dei trasporti* (23 giugno 2008).

Legge regionale n. 18 *Sicurezza nei trasporti stradali e nelle infrastrutture* (25 ottobre 2004).

Programma quadro *Guadagnare salute. Rendere facili le scelte salutari*, del Ministero della Salute (DPCM 4/05/2007), per la promozione di stili di vita in grado di contrastare, nel lungo periodo, l'incidenza delle malattie croniche e migliorare il benessere dei cittadini.

Annali della Pubblica Istruzione (N.119/2007) *L'educazione stradale nella scuola italiana* a cura di Raffaele Ciambrone.

*Documento di indirizzo per la sperimentazione dell'insegnamento di "Cittadinanza e Costituzione"* del Ministero della Pubblica Istruzione del 4 marzo 2009.

Legge nazionale n. 366 del 1998, art. 10 sulla mobilità ciclistica, che introduce l'educazione all'uso della bicicletta come attività obbligatoria nelle scuole di ogni ordine e grado.

Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" ( scheda sintetica sul sito <http://europa.eu/scadplus/leg/it/ivb/124007.htm>).

Legge n. 144 del 1999, art. 32, è stato istituito il Piano Nazionale della Sicurezza stradale, quale "sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti proprietari e gestori, di interventi infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi e organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza secondo gli obiettivi comunitari."

Rassegna bibliografica infanzia e adolescenza *Percorso di lettura i bambini e la città, anno 5, numero 4, ottobre-dicembre 2004*, Istituto degli Innocenti, Firenze.

*Kids on the move*, European Commission, GD Environment, 2002.

[http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/transport/index_en.html)

[http://ec.europa.eu/transport/wcm/road\\_safety/erso/index.html](http://ec.europa.eu/transport/wcm/road_safety/erso/index.html)

<http://www.trasporti.gov.it>

<http://www.pubblica.istruzione.it>

<http://www.puglia.istruzione.it>

<http://www.regione.puglia.it>

<http://www.arem.puglia.it>