



**Il futuro appartiene ai bambini? Dimostratelo!
Prendete oggi un'iniziativa per cambiare il modo in cui vostra città
si muoverà con le generazioni future.**

- 1 Verificare le tariffe dei trasporti pubblici per i bambini. Sono realmente preferenziali? Fino a quando un bambino può viaggiare gratuitamente?
- 2 Consultare le statistiche sugli incidenti che hanno coinvolto i bambini nella vostra città negli ultimi dieci anni o da quando è nato il vostro primo bambino, se ha più di 10 anni.
- 3 Farsi un'idea del numero e della lunghezza totale delle strade dove la velocità massima è adattata alla presenza di bambini (cioè 30 km/h).
- 4 Racogliere una documentazione generale sulla mobilità dei bambini.
- 5 Scegliere una persona che faccia per voi il giro dei siti Internet.
- 6 Scrivere a tutte le scuole della vostra città inviando loro una copia di questo opuscolo e proponendo di incontrare quelle che desiderano agire con voi per creare buone condizioni di spostamenti autonomi dei bambini (per ordinare questo opuscolo, cfr. pag. 2).
- 7 Ispirarvi per la vostra città alle campagne di sensibilizzazione esistenti (cfr. pag. 51).
- 8 Designare un responsabile «percorsi della scuola» nel vostro gruppo ed affidargli come primo compito lo svolgimento di un'indagine presso gli scolari (cfr. pagg. 21 e 58).
- 9 Designare un responsabile «Bambini e mobilità» nel vostro gruppo ed incaricarlo di indire una prima riunione di un gruppo di lavoro che riunisce i servizi di urbanistica e pianificazione, un istituto di sicurezza stradale, il mondo della scuola, le associazioni di genitori, rappresentanti dei giovani (movimenti giovanili, centri per i giovani ecc.), il settore sanitario, il mondo associativo (cfr. pag. 21).
- 10 Decidere di realizzare un parlamento dei bambini e un parlamento dei giovani.



UFFICIO DELLE PUBBLICAZIONI UFFICIALI
DELLE COMUNITÀ EUROPEE
L-2985 Luxembourg



14 7 KH-32-00-031-IT-C

Eppure i bambini si muovono



Eppure i bambini si muovono



COMMISSIONE
EUROPEA

Eppure i bambini si muovono

Distribuzione

Commissione europea, DG Ambiente
Fax (32-2) 299 61 98
Posta elettronica: env-pubs@cec.eu.int

Coordinamento: C. Bochu (DG Ambiente); posta elettronica: claud.bochu@cec.eu.int
Testo, redazione: U. Schollaert
Rilettura: C. Coppieters (Ecf), J. Dekoster (Lega delle famiglie), A. Tsouros e F. Racioppi (OMS)

Concezione e realizzazione grafiche: C. Hilgers, N. Muñarriz (EUR-OP)

Fotografie: fotografie dei grafici e dell'autore; i nostri ringraziamenti a Transport 2000 (pag. 8), Pro Vélo (pag. 12), Martin Leuzinger/VCS (Burgdorf, CH; pagg. 25, 28, 29), EvoBus Austria (pag. 27), Verkehrs-Club der Schweiz VCS (pag. 28), Verkehrs-Club-Österreich (pag. 30), Sustrans (pag. 30), Ecole Van Belle (Anderlecht) (pag. 36), Luc Degraer/GRACQ (pag. 35), Sustrans (pag. 35), Jacques Varlet/Énergie-Cités (pag. 37), municipio di Larissa (pag. 42), Vélo Québec (pag. 43)

Disegni di bambini al concorso «Settimana verde» 2001: Denise Assmann, Jessica Franke, Tanja Galdipuor, Kevin Löffler, Eleni Pantzartzi, Raffaele Scarlatti, There Schulz, Sofia Sironi
Disegno pag. 32: Erik Liebermann

Grazie ad Alessandro Yano per la sua collaborazione.

Numerose altre informazioni sull'Unione europea sono disponibili su Internet tramite il server Europa (<http://europa.eu.int>).

Una scheda bibliografica figura alla fine del volume.

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee, 2002

ISBN 92-894-1889-3
© Comunità europee, 2002

Riproduzione autorizzata con citazione della fonte.

Printed in Belgium

STAMPATO SU CARTA SBIANCATA SENZA CLORO



Eppure i bambini si muovono



COMMISSIONE EUROPEA

Direzione generale
dell'Ambiente



Margot **WALLSTRÖM**
Commissaria europea per l'Ambiente

Prefazione

Se siete un rappresentante locale eletto, un insegnante, un direttore scolastico, un genitore o se, semplicemente, volete seguire l'evoluzione dell'ambiente attorno a voi e vi interessa la mobilità e la salute di 90 milioni di bambini europei, questa nuova pubblicazione vi concerne.

Condividiamo lo stesso clima, la stessa aria e la stessa acqua dei bambini che come noi adulti subiscono gli effetti dell'inquinamento sull'aria che respiriamo o l'acqua che beviamo. I bambini non sono però adulti in miniatura. Spesso sono più vulnerabili al degrado dell'ambiente, in particolare nelle città, e pagano un tributo più pesante allo sviluppo non sostenibile.

Tuttavia, i bambini non devono apparire soltanto come le vittime innocenti della situazione attuale, poiché hanno un potenziale enorme, ancora troppo poco sfruttato, per creare un ambiente migliore e più sano. In base alla mia esperienza personale, posso affermare che i bambini sono in grado di svolgere un ruolo estremamente importante per la difesa dell'ambiente.

Nonostante le molte dichiarazioni internazionali o convenzioni, i bambini e i giovani non partecipano in genere attivamente al processo decisionale di pianificazione e hanno quindi poche possibilità di influire sul presente o di orientare il futuro. In altri termini, abbiamo, come adulti, una responsabilità enorme, responsabilità che dobbiamo assumere con molta più serietà di quanto abbiamo fatto finora.

Il presente opuscolo fornisce esempi pratici di ciò che è stato fatto per meglio tenere conto delle esigenze dei bambini, in materia di mobilità e di

ambiente, da alcuni enti locali e scuole. Alcune fra esse hanno adottato misure per invertire una tendenza recente particolarmente spiacevole, cioè la forte diminuzione, nel corso degli ultimi dieci anni, del numero di bambini che vanno a scuola in bicicletta o a piedi. Spero che questi esempi vi saranno utili.

Presenta un'iniziativa che ho lanciato alcuni anni fa in collaborazione con numerosi partners: la giornata europea senza auto, organizzata il 22 settembre di ogni anno, in centinaia di città e località di tutta Europa. Questo evento dà ai bambini la possibilità di apprendere e di partecipare al dibattito sul migliore modo di lottare contro uno dei principali pericoli della loro vita quotidiana: il traffico automobilistico.

I bambini apprezzano anche di potere usufruire, anche soltanto un giorno, di una libertà totale di movimento nella città senza che si debbano continuamente ricordare loro i pericoli della circolazione automobilistica. Dobbiamo creare un ambiente rispettoso dei bambini, poiché sono i futuri custodi dell'ambiente e i responsabili di domani. Ciò che è buono per i nostri bambini è buono per la società e il pianeta.



INDICE



I BAMBINI, I GIOVANI E LA CITTÀ

Ci si pensa poco, ma la grande maggioranza dei bambini e giovani vive «in città» e può così usufruire delle numerose e svariate possibilità di evoluzione personale che offre l'ambiente urbano. Il 15-20 % degli spostamenti è fatto da giovani!

Ma le nostre città sono troppo spesso luoghi concepiti senza tener conto dei bambini e dei giovani. Gli spazi pubblici e i mezzi di trasporto, pensati da adulti in buona forma fisica per adulti a loro volta in forma, trascurano le esigenze dei bambini e di altre «minoranze». L'autonomia dei bambini ne è minacciata, con un impatto

negativo sulle loro capacità di sviluppo e sul loro benessere.

Il degrado dell'ambiente si fa particolarmente sentire in città, dove l'inquinamento atmosferico e acustico preoccupa seriamente gli europei. Oggi, si sa che i bambini non sono semplicemente adulti in miniatura e sono più sensibili degli adulti agli effetti dell'inquinamento. Gli enti locali devono quindi intervenire con urgenza per ripristinare la qualità dell'ambiente urbano.

Pagina **10**



CHE COSA FARE?

Come tenere conto dei bambini? Non siamo in un vicolo cieco? Un ambiente «bambini ammessi» è concepibile? Effettivamente, i decisori e gli eletti locali devono operare delle scelte e hanno a loro disposizione una panoplia di strumenti.

Si pensa, naturalmente, in primo luogo al percorso casa-scuola. Questo approccio è facilitato dal fatto che si tratta di spostamenti quotidiani su tragitti comuni a molti bambini o verso destinazioni precise. Uno schema presenta questo approccio interessante e dove gli esempi di successo sono numerosi.

Non bisogna però trascurare il fatto che la maggioranza degli spostamenti dei bambini e dei giovani non è legata alla scuola (attività extrascolastiche, sport, svaghi, visite, gioco ecc.).

Pagina **20**



ESEMPI

I casi esposti in questo capitolo illustrano come un comune può diventare «bambini ammessi» grazie ad una serie di «attenzioni» rivolte specificamente alle esigenze dei bambini e dei giovani.

Si va dalla partecipazione dei giovani alla pianificazione urbana e alla concezione di particolari accorgimenti o sistemazioni stradali, fino a misure di discriminazione positiva a favore dei bambini! Società di trasporto pubblico usano Internet per contattare i giovani o organizzano tirocini per insegnare ai bambini come utilizzare al massimo la loro rete! Polizie locali trasformano quartieri in terreni d'apprendistato su scala naturale dove sono gli automobilisti a fare da cavie! In fondo, per inventare, basta chiedere proprio ai bambini...

Pagina **38**



RISORSE

Numerose associazioni (di città, di cittadini ecc.) che lavorano per la tutela dei diritti dei bambini possono aiutarvi.

Questo capitolo vi segnalerà anche numerose pubblicazioni, CD-ROM e siti Internet dove trovare argomentazioni ed idee per progredire efficacemente e rapidamente sulla strada dello sviluppo sostenibile nel vostro comune.

Pagina **50**





INTRODUZIONE

QUALI DIRITTI PER I NOSTRI BAMBINI?

Secondo voi, quale posto si lascia per i giochi dei bambini nella città, rispetto allo spazio accordato dai pubblici poteri al parcheggio o alla circolazione? Quali diritti hanno i bambini in materia di libertà di movimento e d'accesso a luoghi dove sviluppare una vita sociale e culturale, conoscenze, un benessere fisico? Esiste un diritto alla mobilità autonoma per i bambini? E quale è il suo peso di fronte alle scelte imposte da adulti che preferiscono spostarsi in automobile a tutti i costi?

Alcuni fatti: pensiamo tutti di dovere proteggere i bambini contro i maltrattamenti, gli abusi sessuali, lo sfruttamento economico. Certamente, sembra elementare proteggere l'integrità morale, psichica e fisica di un bambino da individui che «possono» fargli torto. Citiamo anche il diritto all'istruzione che deve essere garantito. La convenzione delle Nazioni Unite sui diritti del bambino, adottata nel 1989, è una prova tangibile del consenso su alcuni diritti fondamentali. Purtroppo, il diritto alla mobilità non ne fa ancora parte.

A parte questi diritti fondamentali, che cosa pensare del «potere» che ha il mondo adulto di fare valere le sue priorità e le sue esigenze a scapito delle attese, della salute e del benessere dei bambini?

Un sabato del 1997, nel Regno Unito, Darren, di 8 anni, è rimasto vittima di un incidente stradale mentre andava in bicicletta da un amico. C'è voluta la pressione di una campagna nazionale condotta da

un gruppo di persone fortemente motivate, a sostegno dei genitori straziati dall'accaduto, perché la società di assicurazioni dell'automobilista in causa rinunciasse infine a tentare di fare valere il «suo buon diritto» dinanzi ad un tribunale.

Quale buon diritto?

Quello di considerare che ricade sui genitori la presunzione di negligenza, dal momento che hanno l'imprudenza di autorizzare un bambino di questa età a spostarsi solo, in bicicletta e senza casco.

Se non si fa attenzione, saranno biasimati i genitori – in modo colpevolizzante e moralizzatore – per non aver previsto un accompagnatore, avere permesso un tipo di spostamento considerato «inadeguato», senza munire il bambino di un casco di protezione. Si passa invece sotto silenzio l'incoscienza o la «disattenzione» dell'automobilista, l'assenza di sistemazioni ciclabili soddisfacenti o di misure di moderazione della velocità. L'ambiente è quello che è, tanto peggio per il bambino... A seguire questa logica, tutti i pedoni dovrebbero presto munirsi di un casco e tutti i ciclisti di una struttura protettiva...

E nella vostra città? Quanti sono ogni anno i bambini vittime della strada? Quanti sono i bambini frustrati per non poter circolare o giocare in libertà?



«Bisogna ripensare la città in funzione dei bambini, da una visuale a un metro e dieci di altezza».

Walter Veltroni, sindaco di Roma



CAPITOLO 1

I BAMBINI, I GIOVANI E LA CITTÀ

Nei paesi dell'Unione europea, circa il 70-80 % della popolazione abita in ambiente urbano dove circa il 70-80 % dei bambini e giovani troveranno o non troveranno buone condizioni evolutive a seconda che esso sia stato concepito tenendo conto o meno di loro.

La città è naturalmente il luogo ideale di sviluppo dei bambini, poiché in essa si trovano a portata di mano il maggior numero di servizi e istituzioni che li concernono. La città può però risultare ostile ai bambini e ai giovani, che spesso non vi trovano il loro posto nello spazio pubblico o nell'offerta di mezzi di spostamento, in gran parte concepiti ed organizzati in funzione degli adulti e dell'automobile.

I giovani: un quinto della popolazione la cui mobilità dipende dall'andare a piedi o in bicicletta, dai mezzi pubblici... o da un genitore che li accompagna».

URGENZE

I bambini e gli adolescenti fino all'età di 18 anni rappresentano un po' più del 21 % della popolazione dell'Unione europea, con variazioni nazionali che vanno dal 15 al 24 %. Se si includono i giovani fino alla fine degli studi secondari, che corrisponde quasi all'età dove si può ottenere la patente di guida, si può considerare che — senza contare gli adulti che non si spostano in automobile — un quinto della popolazione europea per spostarsi è completamente dipendente dall'andare a piedi o in bicicletta, dai mezzi pubblici... o dai genitori che lo accompagnano in auto.



I bambini e i giovani sviluppano abitudini che generalmente conserveranno in età adulta. «Abituati» ad una mobilità condizionata dall'automobile dei genitori o ad un ambiente che dà la precedenza all'automobile, questi cittadini di domani tenderanno a prendere «naturalmente» l'automobile come riferimento.

D'altra parte, va constatato che il diritto alla mobilità dei bambini e dei giovani pone dei problemi. Ci si muove nella propria città per accedere a luoghi dove trovare beni e servizi, attività sociali e culturali, corsi di formazione di base e scolastica superiore, intellettuale, professionale o artistica, attività sportive e fisiche ecc. Questo diritto d'accesso alla

Il percorso casa-scuola

Un'indagine svolta dalla città di York tra 15 500 scolari (66 % della popolazione scolastica) è rivelatore.

Fra gli alunni della scuola elementare, il 34 % è accompagnato in automobile a scuola, ma appena il 15 % apprezza questo tipo di trasporto, il 40 % vorrebbe andare a scuola in bicicletta, mentre oggi lo fa soltanto il 3 %.

Nell'insegnamento secondario, il 15 % degli allievi è accompagnato in automobile. Gli atteggiamenti di questi giovani si avvicinano tuttavia alle inclinazioni degli adulti in termini di facilità e di comodità: l'automobile sarebbe per il 20 % di essi il modo preferito di trasporto. L'8,5 % utilizza attualmente la bicicletta, ma questo modo di trasporto potrebbe raggiungere il 15 %.

Interrogati su ciò che amano meno sul percorso casa-scuola, quasi il 60 % dei bambini delle elementari indica innanzitutto la congestione del traffico, seguita dall'eccessiva velocità delle automobili e dal timore di avere un incidente. Fra gli alunni della scuola secondaria, il 48 % dichiara che c'è troppo traffico e quindi anche per loro il ruolo dall'automobile individuale è il principale problema nel tragitto per recarsi a scuola



Quattro volte su dieci, la ragione di spostamento è la scuola

città è particolarmente importante nel gruppo dei giovani da cui dipende il futuro economico e sociale delle nostre società: per formare adulti che possono apportare il loro pieno contributo alla costruzione del futuro, è essenziale garantire loro un accesso facile a ciò che può costruire il loro futuro individuale.

Ma i bambini e i giovani sono spesso confrontati ad un ambiente urbano che tiene scarsamente conto delle loro esigenze di mobilità. Nelle città, in cui la densità e la varietà delle attività sono maggiori, le possibilità di un accesso autonomo a questa attività sono limitate da una politica degli spostamenti dettata dalle esigenze, dalle abitudini e dai mezzi degli adulti, in particolare quelli che si spostano in automobile.

I BAMBINI E I GIOVANI SI MUOVONO

I bambini e i giovani (5-18 anni) effettuano il 15-20 % di tutti gli spostamenti. Questa percentuale corrisponde più o meno alla parte della popolazione che rappresentano.

Durante la settimana, la scuola è il motivo di sette spostamenti su dieci. Se si includono i fine settimana e i giorni di vacanza, gli spostamenti verso la scuola hanno finalmente quasi lo stesso peso degli spostamenti per gli svaghi (si può stimare che due bambini su tre abbiano attività extrascolastiche) o per «questioni private»

(consultazioni mediche, visite alla famiglia o ad amici ecc.), cioè quattro spostamenti su dieci.

Sempre più spesso i bambini sono accompagnati da un adulto o accompagnati in automobile da un adulto.

Nel Regno Unito, ad esempio, nella fascia di età da 5 a 10 anni, solo un bambino su nove va ora a scuola da solo, rispetto a uno su cinque di appena dieci anni fa.

Il ministero britannico dei Trasporti ritiene che, nell'ora di punta della mattina, quasi il 20 % del traffico sia dovuto al trasporto in automobile dei bambini verso la scuola.

In un'indagine presso donne francesi di età compresa tra 25 e 49 anni, mentre il 74 % dichiara che la scuola è a meno di 5 km dal domicilio, il 46 % accompagna in genere i figli a scuola in auto. Ma, fra queste ultime, circa tre su dieci segnalano che avrebbero una soluzione di sostituzione completamente accettabile se non potessero accompagnare o far accompagnare i figli a scuola.

Si è constatato in Lussemburgo che l'accompagnamento di una persona rappresenta quasi il 9,5 % dei motivi di spostamenti degli adulti (18 anni e più); la grande maggioranza delle persone accompagnate sono indubbiamente bambini, poiché tre quarti degli spostamenti di «scorta» sono effettuati da adulti di età compresa tra 25 e 44 anni, cioè persone in età di essere genitori.



I CITTADINI PREOCCUPATI DALL'AMBIENTE

Secondo una parte degli europei, il livello di potere che dovrebbe impegnarsi maggiormente per garantire la tutela dell'ambiente è il comune: il 29 % attende in modo prioritario azioni dai poteri locali, il 22 % dal livello nazionale, il 10 % dal livello regionale e, rispettivamente, il 7 e 24 % dai livelli europeo e mondiale.

Ma tra il 1995 e il 1999 c'è stata una flessione nella fiducia che gli europei ripongono nei pubblici poteri in materia d'azione per la tutela del loro ambiente.

Parallelamente, i cittadini dell'Unione europea, in particolare gli abitanti di città, si dichiarano sempre più preoccupati dello stato del loro ambiente e della sua evoluzione futura.

Fra dieci fonti di preoccupazioni che riguardano l'ambiente del luogo di abitazione, le due più importanti riguardano prevalentemente l'ambiente urbano: l'intensa circolazione automobilistica e l'inquinamento atmosferico. Il rumore è in quinta posizione, dopo la problematica dei rifiuti e i danni causati al paesaggio. La questione della qualità dell'aria, che era «soltanto» la quinta preoccupazione degli europei nel 1995, è diventata la prima nel 1999...

I BAMBINI IN PERICOLO

Gli europei classificano la salute come la seconda grande preoccupazione dopo la violenza (rispettivamente, 66 e 79 % degli intervistati). L'ambiente viene al quinto posto (45 % degli intervistati) su un elenco di undici.

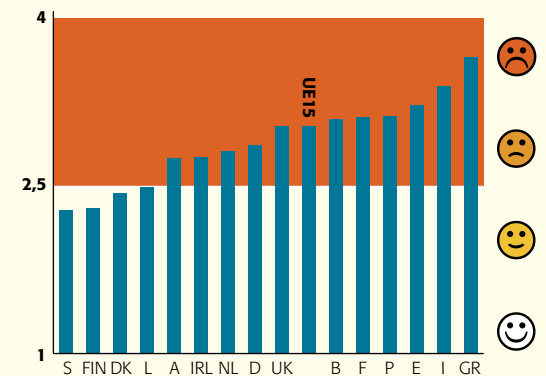
La cattiva qualità dell'aria è riconosciuta da tutti come una fonte tangibile di minaccia per la salute; ma anche il rumore si configura sempre più come un problema per la salute o il benessere.

Tenuto conto che i bambini sono generalmente più sensibili degli adulti all'inquinamento e che hanno particolarmente bisogno di un'aria respirabile – considerato che il loro organismo è in piena crescita – si può ritenere che le preoccupazioni generali degli europei in materia di salute sono certamente più vive con riferimento ai bambini.

È oggi difficilmente contestabile che l'aria inquinata nuoce alla salute e che il pubblico, pur se in parte di malavoglia, riconosce la necessità di misure di tutela generale della salute, anche se esse comportano cambiamenti alla mobilità. Oltre a questo buon senso comune, anche il buon senso economico impone di intervenire con decisione: in Svizzera, uno studio del dipartimento dei trasporti e dell'energia del ministero dell'Ambiente rivela che il solo inquinamento dovuto al traffico automobilistico privato causa costi di salute di circa 83 euro pro capite e all'anno.

Grafico 1.1

I problemi urbani



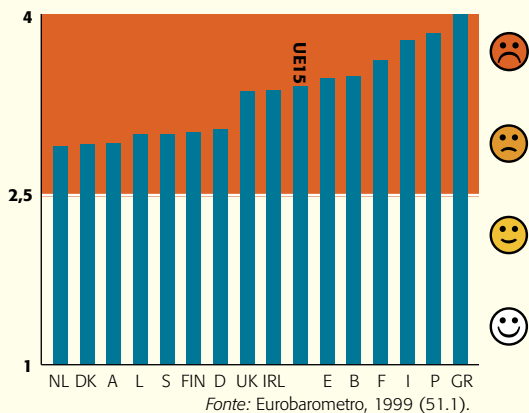
Fonte: Eurobarometro, 1999 (51.1).

Vi preoccupano i problemi urbani (circolazione, rumore, inquinamento)?

Per questa domanda che comportava quattro risposte possibili, il punto mediano si situa a 2,5 e corrisponde a «preoccupato, ma moderatamente». Si può ritenere che in tutti gli Stati membri la popolazione è come minimo ben consapevole dell'esistenza di un problema e interessata alle azioni dei pubblici poteri.

Grafico 1.2

L'inquinamento atmosferico



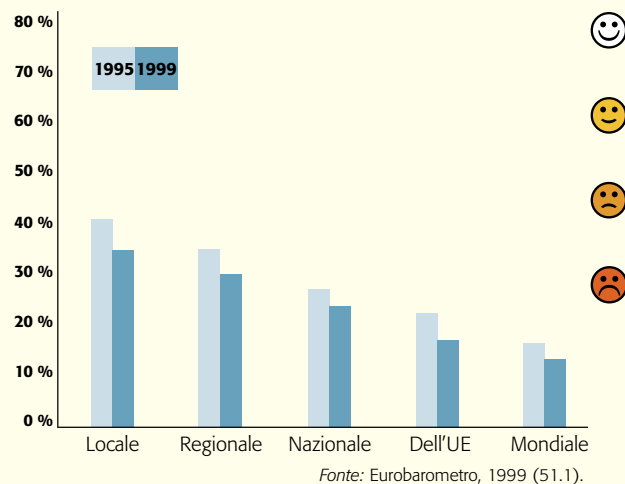
Vi preoccupa l'inquinamento atmosferico?

Per questa domanda che comportava quattro risposte possibili, il punto mediano si situa a 2,5 e corrisponde a «preoccupato, ma moderatamente».

Si può ritenere che in tutti gli Stati membri la popolazione è come minimo molto sensibilizzata e in attesa di azioni concrete e di soluzioni da parte dei pubblici poteri.

Grafico 1.3

Può fare meglio!



I pubblici poteri agiscono efficacemente per proteggere l'ambiente?

Nessun livello di potere è percepito come sufficientemente impegnato a proteggere l'ambiente. L'aumento delle preoccupazioni degli europei si riflette in un aumento del loro livello d'insoddisfazione quanto all'azione dei pubblici poteri tra il 1995 e il 1999.

Queste cifre sono confermate da studi a lungo termine condotti negli Stati Uniti e in Europa (cfr. «I costi esterni dei trasporti») e restano prudenti: ad esempio, non includono il costo dei tumori, mentre una parte delle sostanze inquinanti dovute al traffico automobilistico è fortemente cancerogena, come mostra uno studio americano del 1989 che mette in luce una correlazione tra la densità del traffico automobilistico e la frequenza dei tumori nei bambini [rischio di leucemia tre volte più elevato se il bambino abita in un luogo dove transitano più di 10 000 veicoli al giorno rispetto ad un luogo dove ne passano soltanto 100 (citato in *Gesundheitsrisiko Auto*)].

Bambini fisicamente non in forma

Le preoccupazioni per la salute aumentano con i progressi della ricerca scientifica. Nel settore della mobilità in particolare, si scoprono gradualmente i numerosi problemi per la salute e il benessere generale dei bambini.

Negli Stati Uniti, il 25 % dei ragazzi di età compresa tra 6 e 17 anni è affetto da obesità, cioè 1,5 volte di più che negli anni '60. Si constata una tendenza simile in Europa, dove due bambini su dieci sono in sovrappeso.

Nei bambini, l'obesità è meno legata alle abitudini alimentari che alla mancanza di esercizio. A breve termine essa provoca nei bambini che ne sono colpiti problemi



Integrare l'esercizio quotidiano nello stile di vita dei bambini è il migliore mezzo per perpetuare la pratica sana dell'esercizio in età adulta.

considerevoli di integrazione psicosociale. A lungo termine, prepara il terreno per l'obesità in età adulta, ma anche numerose affezioni connesse, a volte molto gravi (malattie cardiovascolari, problemi ormonali, problemi alle articolazioni ecc.).

Accanto all'obesità dichiarata, numerosi bambini sono in sovrappeso e presentano un cattivo sviluppo corporale a causa della mancanza di esercizio, con grave pregiudizio per il loro sviluppo corporeo.

L'esercizio fisico è naturalmente legato ad attività sportive o ludiche, ma una parte non trascurabile è frutto delle abitudini di spostamento acquisite nell'infanzia. Non è più contestato che l'integrazione dell'esercizio nel corso normale delle attività quotidiane durante l'infanzia è il migliore mezzo per garantire una quantità sufficiente d'esercizio quotidiano nello stile di vita dell'adulto. In altre parole, la tendenza attuale a trasportare i bambini in automobile va esattamente contro un'igiene sana di vita.

Disordini respiratori

I bambini accompagnati in auto sono esposti a tassi d'inquinamento estremamente elevati registrati nell'abitacolo, che superano le concentrazioni esistenti nell'aria all'esterno dove le sostanze inquinanti sono diluite

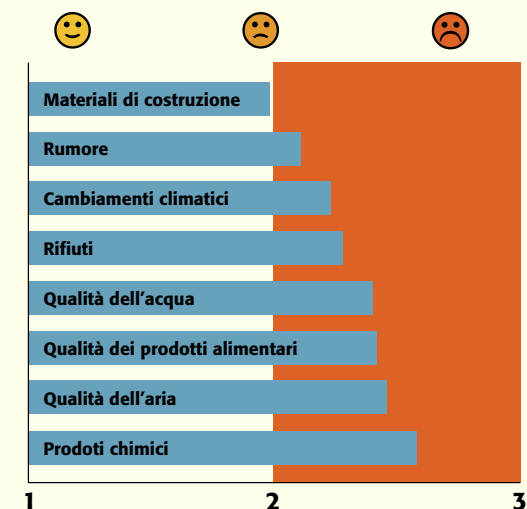
in una massa d'aria nettamente più grande e che si rinnova molto più rapidamente che in un'automobile.

Gli studi che comparano l'inquinamento subito da adulti mostrano che i ciclisti e i pedoni, anche quando respirano un volume d'aria più grande a causa dello sforzo fisico fornito se si spostano rapidamente, inalano complessivamente meno sostanze inquinanti dai gas di scappamento e sono solo marginalmente esposti ad alcune emissioni direttamente dovute al motore (e non al tubo di scappamento) e concentrate nell'abitacolo. Inoltre, il migliore stato generale di salute dei pedoni e dei ciclisti permetterebbe loro di reagire meglio agli effetti dell'inquinamento.

L'effetto salutare di un esercizio fisico quotidiano – come l'andare a scuola a piedi o in bicicletta – non può che essere benefico per molti bambini che soffrono di problemi respiratori direttamente collegati all'inquinamento atmosferico dovuto al traffico automobilistico. Il rischio di malattie respiratorie è aumentato di circa il 50 % nei bambini che vivono in prossimità di arterie a grande traffico (OMS 2000). Nel 1996 in Francia, Austria e Svizzera sono stati registrati nei bambini di meno di 15 anni 300 000 casi di bronchite e 160 000 di crisi asmatiche supplementari, unicamente dovute all'inquinamento dei trasporti (OMS). Il biossido di azoto (NO₂) aumenta la tosse e le infiammazioni respiratorie nei bambini e l'ozono (O₃) riduce la capacità

Grafico 1.4

I rischi di danno alla salute



Fonte: Eurobarometro, 1999 (51.1).

In quale misura ritiene che gli elementi seguenti potrebbero minacciare la sua salute in futuro?

Per questa domanda che comportava tre possibili risposte, il punto mediano si situa a 2 e corrisponde a «moderatamente». Gli europei si preoccupano quasi altrettanto dei rischi legati al degrado della qualità dell'aria che di quelli dovuti all'inquinamento chimico e alle ripetute crisi che hanno colpito l'agricoltura e il settore alimentare negli ultimi anni.

Tabella 1.1

Medie massime delle concentrazioni di sostanze inquinanti respirate in un'ora nello stesso momento da ciclisti e automobilisti su uno stesso tragitto

	Ciclisti ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Automobilisti ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)
Monossido di carbonio (CO)	2 670	6 730
Biossido di azoto (NO_2)	156	277
Benzene	23	138
Toluene	72	373
Xilene	46	193

Fonte: The exposure of cyclists, car drivers and pedestrians to traffic-related air-pollutants, Van Wijnen/Verhoeff/Henk/Van Bruggen, 1995 (Int. Arch. Occu pag. Environ. Health 67: 187-193).

Questo studio, come molti altri, rivela che gli automobilisti sono esposti a livelli di inquinamento elevati. Anche tenuto conto dello sforzo (un ciclista respira in media un volume 2,3 volte più considerevole di un automobilista), il ciclista esce vincente dal raffronto, tanto più che l'esercizio fisico rafforza la sua capacità di resistenza agli effetti dell'inquinamento. Le cifre sono ancora più favorevoli per i pedoni, che sono più distanziati dalla carreggiata (dove l'inquinamento è massimo) o scelgono strade con meno traffico.

Nel Regno Unito, la National Asthma Campaign esorta gli asmatici a fare pressione sui politici perché si adoperino a migliorare la qualità dell'aria e a tutelare quindi la loro salute.

polmonare, in particolare nei giovani e soprattutto nei bambini. Le particelle microscopiche riducono la capacità polmonare e sono direttamente legate all'aumento di affezioni respiratorie come la bronchite e l'asma. Quest'ultima colpisce circa il 20 % degli adolescenti e uno studio britannico segnala che la frequenza è quasi raddoppiata tra il 1974 e il 1986! Tra il 1971 e il 1991 è triplicato il numero di adulti britannici che consultano il loro medico per problemi d'asma.

Sviluppo ed equilibrio psichici

La salute mentale è una questione di grande importanza. Numerosi bambini ed adolescenti accusano disordini emozionali e mentali chiaramente definiti e diagnosticati (preoccupazione, depressione ecc.), suscettibili di portare al consumo di droghe. L'esercizio fisico ha il grande vantaggio di combattere la comparsa e lo sviluppo di tali disordini. Studi hanno dimostrato che l'esercizio fisico ha effetti a volte del tutto simili ad un lavoro psicoterapeutico (James F. Sallis e Neville Owen, Physical Activity and Behavioral Medicine, Sage publications, 1999). Ciò si spiega con il fatto che le attività fisiche hanno un effetto sull'immagine di sé, sull'amor proprio, sul sentimento di efficienza, altrettanti fattori che influenzano il successo scolastico o lo sviluppo di comportamenti antisociali.

🔄 Gli spostamenti dei bambini

L'accompagnamento sistematico dei bambini sul percorso casa-scuola o altre destinazioni abituali fino ad un'età avanzata, e in particolare il fatto di trasportarli, ha impatti considerevoli sul loro sviluppo psicomotorio:

- i bambini restano dipendenti dai genitori, cosa che nuoce all'apprendistato dell'autonomia e riduce la capacità di adattamento a nuove situazioni;
- i bambini perdono numerose occasioni di socializzazione (frequenza di altri bambini con cui stringere legami, frequenza di altri genitori ed adulti sul percorso casa-scuola, scoperta dell'ambiente ecc.). Ciò contrasta il loro sviluppo psicosociale;
- in automobile, i bambini sviluppano atteggiamenti apatici, mancano di tonicità e di attenzione; ciò influisce in particolare sui loro risultati scolastici, poiché la mancanza d'esercizio ha un effetto sull'umore e la capacità di concentrazione, come risulta da studi che comparano la capacità lavorativa di «pendolari» automobilisti e ciclisti; nel Regno Unito, il ministero dei Trasporti finanzia ricerche sul legame tra capacità conoscitive e modo di trasporto (cfr. capitolo «Risorse»); in automobile, i bambini subiscono lo stress del conducente; i bambini in tenera età sono d'altra parte sottoposti a stimoli troppo rapidi che



«Non si può tollerare che, in occasione dei picchi estivi di smog, i bambini debbano restare bloccati in casa mentre le automobili escono dai garage!».

Ekin Deligöz, deputato al Parlamento federale tedesco

non riescono ad assimilare e diventano frustrati, nervosi, poco fiduciosi nelle loro capacità.

➔ I giochi

Ancora prima che un bambino raggiunga l'età scolastica, dove si porrà la questione degli spostamenti quotidiani, il suo sviluppo psicologico e psicosociale può risentire seriamente di un ambiente dominato dall'automobile individuale.

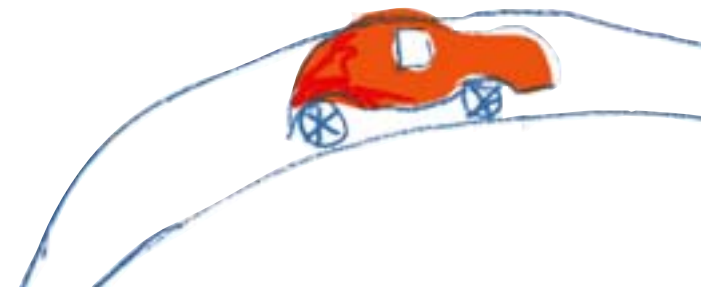
Uno studio approfondito sui bambini di 5 anni a Zurigo rivela che i bambini che possono giocare in strada giocano molto più a lungo e «meglio» di quelli che sono confinati all'interno o in un giardino e che possono uscire soltanto accompagnati da un adulto.

L'indagine segnala che non è la personalità dei genitori o la natura della loro relazione con i figli (iperprotettrice o meno) a determinare se i giochi nella strada sono autorizzati o no. Il fattore principale è la percezione del pericolo dovuto alla circolazione automobilistica.

In un ambiente non dominato dall'automobile (ad esempio, misure di moderazione della velocità e/o del traffico, o marciapiedi sufficientemente ampi per permettere i giochi), i bambini possono approfittare interamente dell'esercizio fisico e psicosociale che è il gioco. Proprio attraverso l'attività ludica, i bambini stringono legami, si fanno dei compagni,

imparano a risolvere i conflitti ecc. I giochi facilitano anche i contatti fra genitori che possono sostenersi a vicenda. Lo studio di Zurigo constata che i bambini che giocano nella strada hanno una cerchia di amici più ampia e che anche i loro genitori hanno relazioni più estese. Sottolinea che è il fatto di giocare nella strada che è determinante: le variabili sociologiche e il carattere dei bambini o genitori non sono correlati a questa caratteristica.





Il peso del traffico nella vita di un bambino

Uno studio approfondito sui bambini di 5 anni a Zurigo (Svizzera) sottolinea le restrizioni che subiscono i bambini che abitano in una strada «non favorevole», dove il traffico automobilistico costituisce un ostacolo e una minaccia per i giochi (cfr. programma nazionale di ricerca «Città e trasporti» n. 70, «Lebensräume für Kinder»).

Il **grafico 1.5** indica la percentuale dei bambini di 5 anni che giocano di solito un'ora, una- due ore o più di due ore nel loro quartiere, che siano accompagnati o no. Fra quelli che abitano in strade «non favorevoli», il 50 % non gioca mai all'esterno; invece, più del 50 % di quelli che abitano in una strada «favorevole» giocano regolarmente più di due ore nel quartiere. La disparità tra i due gruppi riflette il fatto che non si può contare sulla disponibilità di un genitore che li sorvegli (50 % di casi dove non ci sono uscite) e che, se c'è un genitore disponibile, lo è soltanto per una durata limitata (solo il 10 % di uscite supera due ore): moltiplicare i parchi giochi non basta quindi a contrastare l'effetto della supremazia del traffico nelle strade. Esiste inoltre una precisa correlazione tra la frequenza e la durata dei giochi all'esterno in funzione del tipo di strada e la frequenza delle interazioni che

plasmano le abilità sociali (giocare in bande, fare visita ad altri bambini, conoscere e parlare con altri adulti, essere affidato ad altri adulti per svolgere attività). Inversamente, l'esistenza di interazioni sociali «forti» non dipende dalle variabili esplicative classiche (origine etnica, sesso, categoria socio-professionale, genitori che lavorano). Infine, si constata che i genitori dei bambini che escono meno hanno automaticamente meno contatti con altri genitori e sono quindi più sfavoriti in termini di possibilità di babysitting. Anche in questo caso la correlazione è legata al tipo di strada e non ad altre variabili classiche.

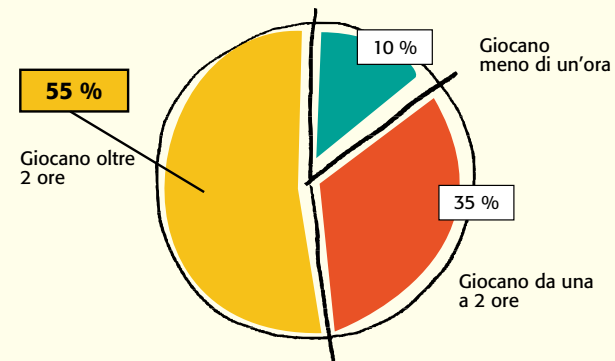
Il **grafico 1.6** indica i tipi di attività o di giochi dei bambini abituati a frequentare soltanto parchi giochi e di quelli abituati a giocare anche nella loro strada. Questi ultimi hanno esperienze nettamente più differenziate e più ricche.

Grafico 1.5

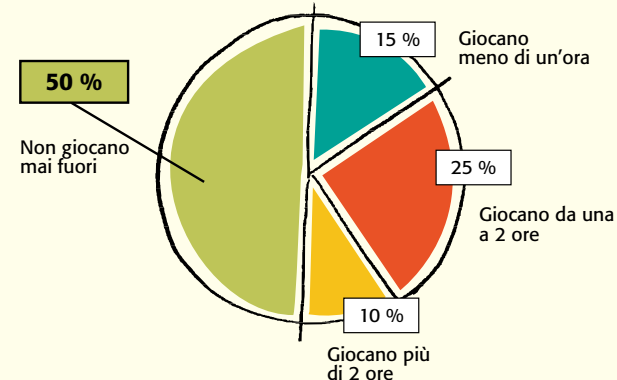
Frequenza dei bambini (accompagnati o no) che giocano regolarmente un'ora, una-due ore al giorno o più di due ore nel loro quartiere



Strada «favorevole» ai giochi dei bambini

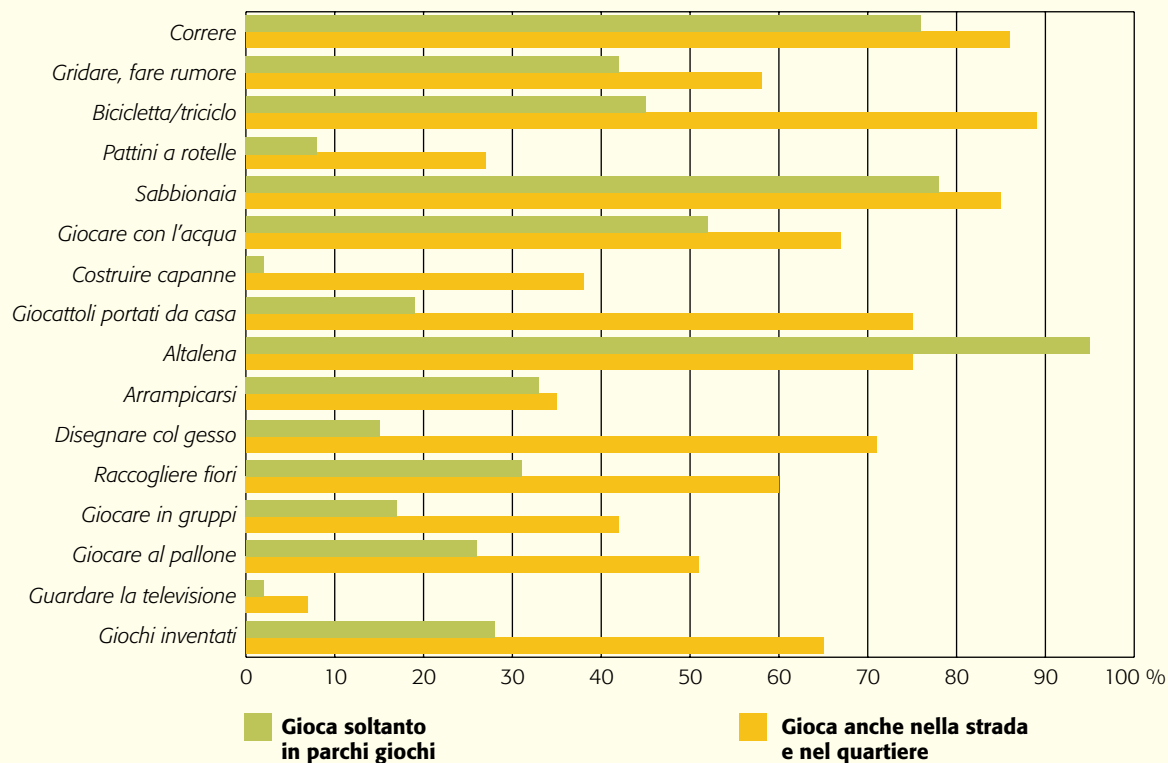


Strada «non favorevole» ai giochi dei bambini



**Grafico 1.6****I giochi dei bambini di 5 anni a Zurigo**

Giochi e attività citati da bambini abituati a frequentare soltanto parchi giochi o abituati a giocare anche nella loro strada.

**Il rumore, una fonte di inquinamento**

Nell'Unione europea si ritiene che 80 milioni di cittadini siano esposti al loro domicilio a livelli di rumore superiori a 65 db (A), potenza sonora inaccettabile e potenzialmente pericolosa per la salute e 170 milioni a livelli di rumore che causano un fastidio innegabile («L'ambiente europeo» – Relazione Dobbris e il libro verde «Politiche future in materia di inquinamento acustico» della Commissione europea, 1996). Una parte di questo rumore è dovuta al traffico stradale. Nei Paesi Bassi, ad esempio, il 27 % della popolazione accusa un disturbo reale a causa del rumore del traffico stradale e questa percentuale rischia di aumentare con l'aumento del traffico prevedibile in assenza di interventi entro il 2030 (Inter-Noise 2001, Nijland, Rijn). In Svezia, il rumore è il secondo problema ambientale citato da insegnanti e alunni.

Il rumore ha effetti sui bambini e sui giovani. L'esposizione al rumore cronico rallenta l'apprendimento della lettura nei bambini (Inter-Noise 2001, Hygge). Il rumore è fonte di disordini del sonno e può incidere sui risultati scolastici. Il rumore in classe influenza la capacità di concentrazione e la comunicazione orale. Molti studi segnalano che il rumore cui sono esposti i bambini a casa aumenta la loro pressione arteriosa, con conseguenze non ancora studiate. Gli adolescenti sottoposti a rumori di fondo invasivi sviluppano disturbi del comportamento.

La moderazione della velocità e del traffico ha un effetto considerevole sulla qualità dell'ambiente sonoro, poiché il rumore del traffico è il principale inquinamento acustico causato dai veicoli in città.



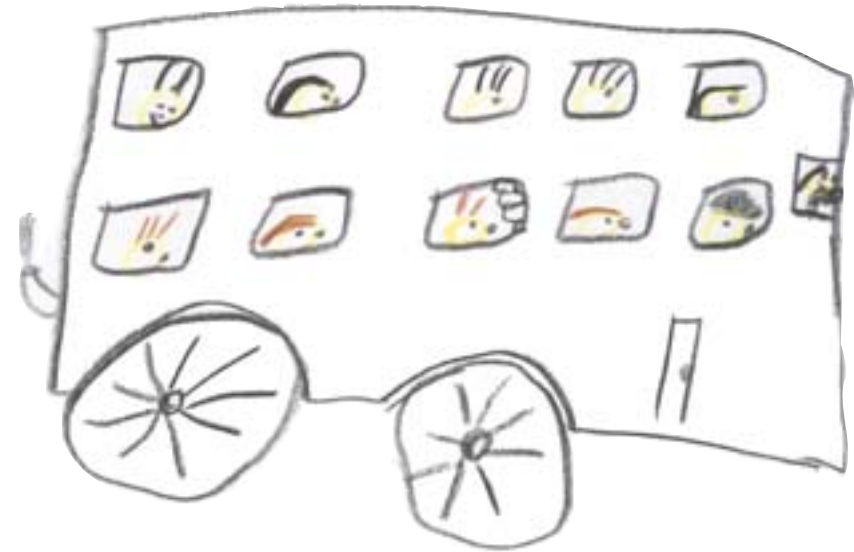




CAPITOLO 2

CHE COSA **FARE?**

Le constatazioni fatte sopra indicano quanto l'ambiente urbano è un luogo di vita importante per i bambini e i giovani, ma anche come, sotto il profilo della gestione della mobilità, quanto sia inadatto alle loro esigenze. La gioventù vede la sua autonomia rimessa in causa, la sua salute minacciata. Anche le basi dello sviluppo psicosociale, ad un livello così fondamentale come il gioco, sono minacciate dalla dominanza dell'automobile in città.



La non rispondenza della città alle esigenze dei bambini e dei giovani non è un dato inevitabile del mondo moderno. La città non è in sé un ambiente ostile al bambino, anzi! Si moltiplicano gli esempi di città che restituiscono spazio ai loro abitanti, giovani, adulti o anziani, ridefinendo lo spazio umanamente ed economicamente accettabile per il trasporto individuale in automobile (cfr. capitoli 3 e 4). Nel Regno Unito, in alcuni anni di azioni tra il 1995 e il 2001, la quota degli scolari di età compresa tra 6 e 11 anni trasportati in automobile è passata dal 37 al 36 % e quella da 11 a 16 anni è passata dal 21 al 19 %. Una tendenza apparentemente inevitabile è stata non solo fermata, ma invertita!

I progressi possibili in materia di spostamenti scolastici riscuotono facilmente successo presso i mass media. Inoltre, affrontare la questione della mobilità e dell'ambiente dal punto di vista dei bambini e dei giovani presenta il vantaggio di attenuare alcune opposizioni. Sarà difficile

trovare un gruppo di pressione che vorrà opporsi ad una politica che mira a difendere i diritti dei bambini.

Nelle pagine che seguono sono presentati schematicamente il contenuto concettuale di un programma di azioni a favore di una mobilità «bambini ammessi» e una descrizione generica di ciò che può essere fatto, in una politica degli spostamenti, per rispettare i diritti dei bambini e dei giovani in materia di mobilità e di benessere in città. Ciascuno vi troverà il suo cavallo di battaglia, le sue priorità, in un programma di adattamento della città ai bambini.

Dopo questo capitolo una serie di esempi più specifici è destinata a stimolare l'immaginazione illustrando l'inventiva di cui danno prova alcune città, spesso con il contributo dei bambini stessi.



Un vantaggio in più...

Tabella 2.1

Il contenuto concettuale di un programma «Mobilità bambini ammessi»

1 DECISIONI DI PRINCIPIO

1 Riconoscimento politico della realtà del problema: la mobilità dei bambini è un fattore di qualità della vita per gli adulti e i bambini e quindi un fattore d'attrazione e di competitività per la vostra città.

➔ Tale dichiarazione di principio oltre a situare il tono riguardo ai mass media e a tutti i soggetti interessati, raccoglierà anche l'unanimità di un'ampia parte dello spettro politico.

2 Impegno politico: per marcare concretamente il riconoscimento del problema, la vostra città può fissare obiettivi di principio (dimezzare il numero di vittime, sviluppare il ricorso ai modi di spostamento positivi per i bambini sul percorso casa-scuola ecc.), associarsi ad un club di città attive, creare una commissione politica multipartito sul tema.

➔ Questi primi atti generali forniscono un quadro che prepara e facilita le azioni concrete.

2 MISURE DI INQUADRAMENTO

3 Legittimazione delle azioni: per cogliere bene i problemi, le attese, gli spunti frontali più interessanti per la vostra politica, è ottimale un'indagine generale presso gli alunni di tutte le scuole; con tale indagine, si può caratterizzare la mobilità dei bambini sul percorso casa-scuola (40 % dei motivi di spostamento) e per altre ragioni.

➔ Un'indagine su grande scala rivolta contemporaneamente a tre categorie: bambini, istituzioni scolastiche e genitori. È questa una misura di sensibilizzazione, che servirà anche a far emergere i potenziali aderenti all'iniziativa (è essenziale lavorare con fautori convinti della vostra causa).

4 Strutture: per garantire un coordinamento a lungo termine delle varie azioni, è preferibile prevedere un responsabile (o un gruppo di segreteria), ma anche un forum che riunisca regolarmente tutti i soggetti.

➔ Queste strutture, anche se inizialmente sembrano pesanti, sono il mezzo migliore per catalizzare

tutte le energie pronte a contribuire all'avanzamento di un progetto su grande scala e a lungo termine.

Misura degli effetti: sono opportune delle valutazioni per fare il punto sui risultati conseguiti (cfr. progetto di indicatori di sviluppo sostenibile) o gli adattamenti necessari.

➔ Un programma di valutazione può fungere da incentivo per garantire una migliore partecipazione al programma di azioni, grazie ad un certo spirito di concorrenza che si può suscitare nei giovani.

3 AZIONI

5 Pianificazione e urbanistica: città compatta (urbanistica dei tragitti brevi), trattare le zone di accesso alle scuole, trattare i quartieri (zone a 30 km/h, soppressione del traffico di transito parassitario), adattare le infrastrutture sui grandi assi.

➔ Un approccio basato su «trattamenti di fondo» di questo tipo contribuisce contemporaneamente a molti obiettivi pubblici (sicurezza dei bambini e degli adulti, qualità della vita per tutti gli abitanti, migliore accessibilità dei negozi nelle vicinanze ecc.).

6 a) Organizzare un concorso tra scuole (ad esempio sul tema di un piano di spostamenti per gli alunni o per gli insegnanti...).

➔ Organizzare un concorso richiede energia, ma suscita un'emulazione, e... c'è sempre un vincitore nella vostra città!

6 b) Partecipare ad eventi esistenti («In città senza l'automobile», il 22 settembre, «A l'école pedibus» o «Walk to School

Day», settimane della sicurezza stradale ecc.).

➔ Gli eventi esistenti forniscono in genere un quadro in cui è abbastanza facile inserirsi e ciò vi garantisce risorse, appoggi, il vantaggio dell'esperienza altrui, una diffusione mediatica.

6 c) Organizzare esperienze pilota (trasporto scolastico in bicicletta, organizzazione di un «pedibus»).

➔ Si può raggiungere una grande efficacia con queste azioni mirate, circoscritte, che possono incanalare le buone volontà e permettono di riprodurre l'esperienza in seguito su vasta scala.

6 d) Partecipare a contributi esistenti (temi: il percorso casa-scuola, scuola ed ambiente ecc.).

➔ Le energie da mobilitare sono ridotte: si tratterà ad esempio di sostenere una scuola che si lancia in un concorso nazionale.



Il contenuto concettuale di un programma «mobilità bambini ammessi»

Questa tabella illustra i vari livelli cui bisogna prestare attenzione e situa le azioni in un quadro concettuale.

Il rischio è grande, quando ci si lancia in un programma di azioni, di passare direttamente alle azioni specifiche e scoprire lungo il percorso i vari risvolti sul piano delle decisioni di principio e delle misure di inquadramento.

Non è necessario avere fin dall'inizio un programma molto strutturato e completamente finalizzato. Molto spesso, si avranno effettivamente soltanto i mezzi e l'energia per lanciare un'azione specifica, realizzabile principalmente grazie al volontariato. Tuttavia, con un minimo di preparazione sugli altri livelli, si faciliterà lo svolgimento di questa esperienza avendole dato un quadro di riferimento politico e strutturale.

Prendiamo l'esempio di un'esperienza «pedibus». Si potrà facilitare molto il compito dei volontari che organizzeranno l'azione dando una legittimità politica all'esperienza con la sua presentazione al consiglio comunale e garantendo un supporto amministrativo mediante la designazione di un funzionario che desidera contribuire al progetto. Questi due interventi possono aprire molte porte e molti ambiti e fornire al contempo un segnale di riconoscimento che stimoli i promotori volontari.

Questi pochi sforzi supplementari «inquadrano» e motivano il lavoro concreto in loco. Rompere l'impressione

d'isolamento aiuta al buon svolgimento delle operazioni, soprattutto quando l'azione comporta un lungo periodo di tempo di preparazione e di attuazione. La partecipazione ad un concorso o ad un evento esistente presenta precisamente questo vantaggio: un quadro prestabilito.

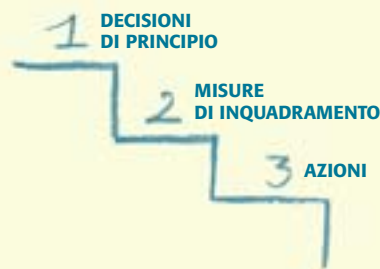








Tabella 2.2

In caso di conflitto tra le esigenze dei ciclisti/pedoni/trasporti pubblici e quelle degli automobilisti nella gestione del traffico, chi bisogna privilegiare?

	+ 	+ 	+ 
Belgio	77,8	86,7	74,3
Danimarca	86	87	78,6
Germania	72,1	81,1	85,1
Grecia	71,5	85,4	85,7
Spagna	66,3	88,9	90,5
Francia	69,2	81,2	75,8
Irlanda	68,3	75,4	67
Italia	78,4	89,5	89,5
Lussemburgo	71,1	82,1	84,8
Paesi Bassi	86,6	85,5	84,9
Portogallo	54,8	86,4	90,1
Regno Unito	75	86,8	82,6
Europa (12)	73,1	85,1	83,8

Privilegiare: +  = ciclisti +  = pedoni +  = trasporti pubblici

Fonte: Eurobarometro, 1991.
(1 000 persone per paese; eccetto Austria, Svezia, Finlandia).

Le principali iniziative per risolvere i problemi legati alla circolazione automobilistica

Quasi il 24 % degli europei crede ancora che occorra costruire più infrastrutture stradali per risolvere i problemi di circolazione. Una percentuale uguale di europei ritiene invece che occorra limitare fortemente il parcheggio nei centri urbani e il 42 % ritiene che si debba limitare fortemente la circolazione delle automobili. Ciò è un buon motivo per rispondere alla forte richiesta di migliorare le tre altre alternative all'automobile: i trasporti pubblici, l'andare a piedi e in bicicletta.

A questo riguardo, non bisogna dimenticare che un'urbanistica dei tragitti brevi (città compatta) è il mezzo più efficace per rendere l'automobile superflua per la maggior parte degli spostamenti (cfr. raccomandazioni del libro verde sull'ambiente urbano della Commissione europea).

Tabella 2.3

A vostro parere, quale tra queste iniziative permetterebbe di risolvere meglio i problemi ambientali legati al traffico automobilistico nelle città?

➔ Migliorare i trasporti pubblici	68,3 %
➔ Creare più spazi pedonali	45,7 %
➔ Limitare fortemente la circolazione delle automobili	42,2 %
➔ Creare più piste ciclabili	32 %
➔ Limitare fortemente le possibilità di parcheggio in centro città	24,1 %
➔ Costruire nuove strade rapide urbane	23,8 %

Tabella 2.4

Come giudicate l'azione delle autorità in materia di gestione della circolazione?

	Soddisfacente	Troppo favorevole all'automobile	Troppo contraria all'automobile
Belgio	21,5	53	25,5
Danimarca	44,9	35,4	19,7
Germania	22,5	49,3	28,1
Grecia	21,9	54,3	23,8
Spagna	28,4	50,6	21
Francia	32,5	47,1	17,7
Irlanda	36,2	48,3	15,5
Italia	16	56,7	27,3
Lussemburgo	33,2	48	18,8
Paesi Bassi	30,2	43,7	26,1
Portogallo	36,3	46,2	17,5
Regno Unito	29,7	49,4	20,9
Europa (12)	26,9	49,5	23,6

UN AMBIENTE URBANO BAMBINI AMMESSI

Quasi sette cittadini europei su dieci pensano che la tutela dell'ambiente e la lotta contro l'inquinamento costituiscano problemi immediati ed urgenti e un po' più di cinque cittadini su dieci ritiene che occorra modificare a fondo il nostro modo di vita e di sviluppo se si vuole fermare il degrado dell'ambiente.

Una città compatibile con i bambini è anche una città che soddisfa le legittime richieste di tutela della salute e della qualità della vita di tutti i suoi abitanti. Molte autorità locali hanno mostrato la strada decidendo di soddisfare le esigenze del traffico automobilistico soltanto nella misura in

cui non è in contraddizione con il diritto ad un ambiente sano. Tali iniziative che consentono ai bambini di poter nuovamente giocare in città sono spesso attese dalla maggioranza dei genitori per autorizzare i figli a spostarsi soli, in particolare sul percorso casa-scuola.

Per risolvere più efficacemente i problemi ambientali legati alla circolazione delle automobili in città, è necessario combinare misure di stimolo e misure restrittive (metodo del bastone e della carota, in inglese pull and push): la cosa migliore è programmare ed introdurre gradualmente misure come una migliore osservanza delle aree riservate a pedoni, ciclisti e trasporti pubblici mediante il rafforzamento dei controlli di polizia; riqualificare gli spazi urbani mediante la riduzione delle possibilità di parcheggio o creando zone

pedonali – almeno di giorno – in alcune strade che formano una rete; migliorare la velocità commerciale dei trasporti pubblici mediante la riduzione dello spazio riservato all'automobile, creando corsie riservate ai trasporti pubblici; migliorare la rotazione del parcheggio nei quartieri commerciali con un sistema di tariffazione del parcheggio ecc.

Naturalmente, bisogna curare molto la comunicazione con il pubblico. Questo lavoro di comunicazione è necessario, anche se dalle indagini risulta già che le misure più attese dal pubblico per migliorare le condizioni di vita in città sono precisamente il miglioramento dei trasporti pubblici, la creazione di aree ciclabili e le restrizioni alla circolazione delle automobili (cfr. Eurobarometro).



Moderare la velocità

Il traffico automobilistico provoca più morti tra i bambini di altre forme di aggressione. Per tre bambini morti sulla strada, si conta un bambino che è stato vittima di violenza. Nei paesi dell'OCSE, il 41 % dei decessi di bambini di meno di 14 anni è dovuto ad incidenti stradali: due volte su tre il bambino andava in bicicletta o a piedi e, una volta su tre, era a bordo di un'automobile. La quota dei decessi dovuti alla violenza è del 14 %.

La gravità delle ferite e il rischio di decessi aumentano fortemente con la velocità d'urto. Nelle città e nei quartieri dove la velocità è limitata a 30 km/h al di fuori dei grandi assi si constata un calo della frequenza e della gravità degli incidenti che coinvolgono pedoni o ciclisti.

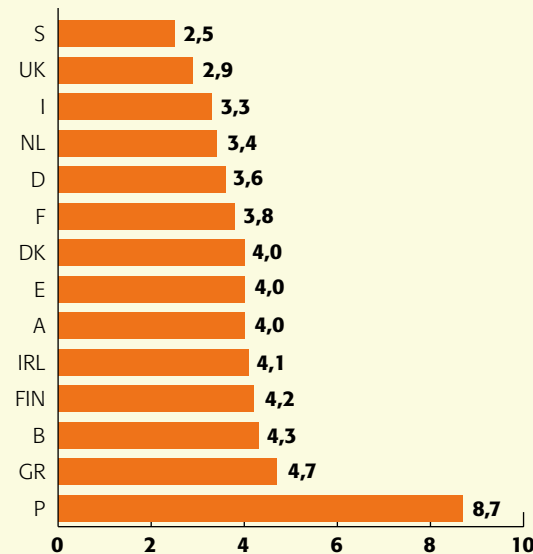
La frequenza degli incidenti può essere ridotta dal 20 all'80 %. Ridurre la velocità in generale significa anche ridurre la gravità delle lesioni subite da tutte le vittime del traffico automobilistico, con un vantaggio nettamente superiore rispetto ad una misura isolata come l'uso obbligatorio del casco per i soli ciclisti.

Il guadagno di sicurezza tramite una moderazione della velocità non è affatto in conflitto con le «esigenze» del traffico automobilistico: la moderazione della velocità non influenza l'accessibilità dei quartieri e ha soltanto un effetto minimo sulla velocità media degli automobilisti.

Grafico 2.1

I bambini da 1 a 14 anni di età morti in incidenti stradali nell'Unione europea

(bambini morti/100 000 bambini/anno)



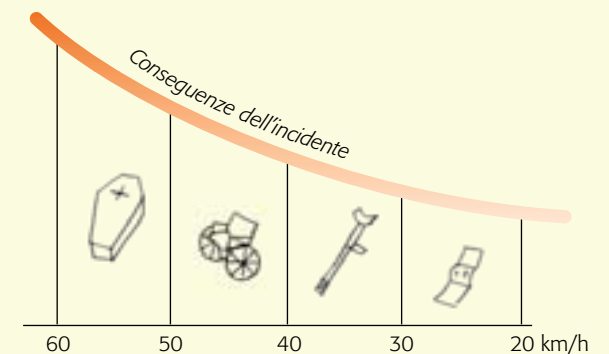
Fonte: Tabella sui decessi dei bambini a seguito di lesioni nelle nazione ricche (Unicef).

Gli incidenti stradali sono la prima causa di mortalità fra i bambini. Per tre bambini vittime di incidenti, si conta una vittima d'aggressione. Le vittime di incidenti sono passeggeri di automobili in un caso su tre. Fra i ciclisti e i pedoni, i ragazzi sono sovrarappresentati. Si constata un'evoluzione favorevole del numero delle vittime della strada, ma essa è almeno in parte dovuta al fatto che i bambini «sono meno esposti», poiché sono sempre più spesso trasportati in automobile. Questo «vantaggio» ha quindi conseguenze pesanti sul piano della qualità della vita (perdita d'autonomia, deterioramento della salute fisica e mentale). Una revisione radicale delle politiche di trasporto e di sicurezza si impone.



Grafico 2.2

Relazione tra velocità e gravità dell'incidente



La velocità dell'impatto è legata in modo esponenziale ai rischi incorsi dalla vittima. Moderare la velocità è il migliore mezzo per garantire la sicurezza.

Adolescenti e ciclomotori

Soprattutto nei paesi meridionali, i ciclomotori sono un tipo di trasporto frequentemente usato dagli adolescenti fin dall'età di 14 anni. Apprezzati dai giovani possono sembrare una soluzione ideale, tra l'automobile, troppo costosa, e la bicicletta che offre una minore autonomia.

Ma i ciclomotori, e in particolare i modelli con motori a due tempi, sono rumorosi ed inquinanti (particelle, benzene, composti organici volatili).

Inoltre, il bilancio dei ciclomotori è catastrofico sul piano della sicurezza. Questo tipo di trasporto è di gran lunga nettamente più pericoloso della bicicletta, indipendentemente dal paese considerato. In Italia, il paese dove il numero di ciclomotori è il più alto, nel 2000 vi sono stati circa 45 000 incidenti, con più di 45 000 feriti (di cui 43 % di meno di 20 anni) e 574 morti (di cui 30 % di meno di 20 anni). Questa situazione è in particolare dovuta alla velocità raggiunta da questi veicoli e al fatto che possono generalmente essere utilizzati senza un'educazione stradale rigorosa.

Le situazioni che fermano o rallentano il traffico in città sono le manovre per parcheggiare, i semafori, dare la precedenza ecc. A Graz (Austria), dove si è adottato il principio della «città a 30 km/h» (i 50 km/h sono autorizzati soltanto sui grandi assi), misure precise effettuate durante l'elaborazione del piano di moderazione della velocità hanno dimostrato che un tragitto che dura in media quindici minuti è prolungato appena di un minuto quando sulle strade locali vige il limite di velocità di 30 km/h. Questo fatto è stato sfruttato nella campagna d'informazione che ha preceduto la generalizzazione del limite di 30 km/h, istituita in una notte, alla vigilia della ripresa scolastica: a Graz, il rispetto del limite di 30 km/h è stato ottenuto non grazie a sistemazioni costose – a parte i cartelli stradali e la segnaletica orizzontale – ma mediante controlli radar accompagnati da una grande sensibilizzazione del pubblico.

Si è potuto dimostrare che la moderazione della velocità e del traffico ha un effetto benefico sulla vita commerciale locale e dei centri-città: gli abitanti sono incoraggiati a fare i loro acquisti a breve distanza da casa (cfr. Strasburgo, ma anche uno studio del 1991 del Deutsches Institut für Urbanistik che riguarda trentotto località). Andare a fare alcuni acquisti, depositare una lettera alla posta o ritirare un apparecchio che si è fatto riparare nel quartiere sono i tipici compiti che si possono affidare ad un bambino quando

l'ambiente è sicuro e sono compiti che contribuiscono a responsabilizzarlo e fargli acquisire sicurezza in sé stesso.

Moderare il volume del traffico

Moderare il traffico significa soprattutto incanalare il traffico su alcune arterie principali ed impedire il transito delle automobili nei quartieri residenziali o nelle zone sensibili come i centri-città o le zone attorno alle scuole.

La chiusura di strade o l'organizzazione della circolazione secondo circuiti, ad esempio, contribuiscono fortemente a rendere sicuri gli spostamenti o i giochi dei bambini. Il traffico automobilistico può così essere limitato ad un traffico principalmente locale e può trasformarsi in un traffico ridotto e meno rapido di quello di transito.

La moderazione del volume del traffico è preferibile su vasta scala, nel quadro di un piano di circolazione. Ma può anche essere fatta puntualmente, a titolo d'esperienza. Si possono chiudere le strade che danno accesso a scuole la mattina e la sera per evitare la loro ostruzione con le automobili dei genitori (organizzando eventualmente zone d'attesa in strade vicine) o vietare un senso di circolazione a queste ore. Si possono anche chiudere strade o grandi assi (come i viali lungo la Senna a Parigi) alla circolazione per alcune ore, durante alcuni giorni, o per alcuni periodi dell'anno (vacanze scolastiche d'estate) per favorire i giochi nelle



strade di quartiere o la passeggiata in bicicletta, a piedi o con i pattini a rotelle in tutta una città.

Reti pensate in funzione dei bambini

➔ Trasporti pubblici

Molti dettagli possono contribuire a rendere i trasporti pubblici attraenti per i genitori con figli, i bambini che si spostano da soli, gli adolescenti e i giovani.

L'introduzione di veicoli a pianale ribassato e di marciapiedi alla salita che permettono un accesso facile ai piccoli o ai genitori con passeggini è fondamentale, poiché soddisfa anche le esigenze di numerosi altri gruppi di persone con difficoltà (persone anziane, cariche, sofferenti, malvedenti, con valigie a rotelle ecc.). Lo stesso vale per gli accessi alle stazioni sotterranee o in superficie (ascensori, scale mobili, scale fornite di scivoli o rampe per i passeggini). Tutto quanto contribuisce alla comodità e al comfort dei passeggeri assume un valore particolare per i bambini (ripari, buona illuminazione, frequenze, lotta contro l'affollamento nei veicoli, spazi di sistemazione, sorveglianza ecc.).

Ma accanto a queste esigenze tecniche non bisogna soprattutto trascurare la comunicazione.

I bambini e i genitori con figli devono sentirsi «desiderati», ben accolti, considerati.

Questa comunicazione può assumere molte forme. La più semplice consiste nel pubblicare gli orari dei trasporti pubblici nelle scuole, ad esempio. Ma si può andare fino ai messaggi pubblicitari da presentare alla giovane clientela, o agli inviti agli utenti di dare la precedenza ai bambini o ai genitori. Alcune società di trasporto pubblico mettono in servizio autobus ad hoc o decorati, nella fascia oraria di entrata o di uscita delle lezioni, oppure su determinate linee.

Soprattutto, bisogna rendere interessanti le tariffe per i bambini. Un bambino dovrebbe potere viaggiare gratuitamente almeno finché è in età di essere accompagnato. La gratuità dovrebbe eventualmente essere estesa al primo grado dell'insegnamento secondario, intorno a 14-15 anni, età alla quale gli adolescenti iniziano a frequentare scuole fuori del loro quartiere e devono quindi avere un abbonamento, valido anche per gli spostamenti non scolastici. Il governo della regione di Bruxelles-Capitale, ad esempio, ha appena preso una decisione in questo senso.



Un autobus decorato e personalizzato secondo i desideri dei bambini.



Intermodalità: dal parcheggio per biciclette alle stazioni o ai capolinea di tram e autobus.

E ancora abbastanza tempo per fare i compiti: pubblicità dei trasporti pubblici viennesi.





Bisogna inginocchiarsi per immaginarsi meglio la strada vista da un bambino. Quando si misura appena un metro, gli angoli di visione sono molto diversi: occorre una visibilità perfettamente sgombra (parcheggio arretrato almeno di cinque metri prima di un passaggio pedonale, ad esempio).

Un'automobile vista da un bambino è come questa automobile vista da un adulto.



➤ **Attraversamenti pedonali e spazi di vita e di giochi**

Camminare è in ultima analisi il modo di spostamento di tutti. Nelle città c'è anche sempre un grande numero di persone che si spostano soprattutto a piedi, perché possono soddisfare l'essenziale delle loro esigenze quotidiane nella zona. L'andare a piedi rappresenta generalmente il 25-35 % di tutti gli spostamenti in ambiente urbano, in funzione della dimensione della città, della sua struttura e degli spazi dedicati alla bicicletta.

I bambini sono molto spesso pedoni «puri», poiché partecipano ad infrastrutture in genere bene distribuite nel tessuto urbano (in particolare gli istituti scolastici, sportivi e culturali) e vivono piuttosto nel loro quartiere, dove ci sono i compagni di classe, gli amici, ma anche i negozi di prima necessità dove i genitori possono inviarli a fare alcuni acquisti.

Vedere la città e il traffico dalla prospettiva di un bambino è rivelatore: bisogna farsi piccoli (inginocchiarsi) e disfarsi della propria dimensione di adulto per cominciare a capire quanto le nostre città siano piene di ostacoli per i bambini.

Si capisce allora perché bisogna sistematicamente pensare ad impedire il parcheggio per alcuni metri prima di ogni attraversamento pedonale; a fornire isole di traffico su arterie veloci che permettano un attraversamento in due

tempi; a prevedere semafori con pulsante agli incroci pericolosi e tenere conto dei bambini nella programmazione dei semafori; ad allargare i marciapiedi agli incroci e nei punti affollati come le fermate di trasporti pubblici; ad abbassare i marciapiedi agli incroci (per i passeggini, ma anche per i bambini che possono andare in bicicletta sui marciapiedi); a collocare l'arredo urbano fuori dai passaggi e liberare i marciapiedi dai segnali stradali destinati al traffico automobilistico; a fornire un passaggio comodo e sicuro per i pedoni su ogni lato della strada in caso di cantieri; a prevedere un rivestimento comodo, ben mantenuto, senza cavità propizie alle pozzanghere; a stabilire dispositivi che impediscono l'invasione di veicoli e furgoni in sosta quando manca un controllo reale delle infrazioni ecc.

I marciapiedi sono posti di passaggio per i pedoni ma sono anche spazi di giochi e di incontro. La larghezza dei marciapiedi è proporzionale alla larghezza della strada? Ci sono degli slarghi o mini spazi pubblici in corrispondenza di ogni strada? Si è cercato di moderare la velocità del traffico per consentire senza pericolo i giochi, in particolare i giochi in bicicletta, sulla carreggiata?

Infine, tra il modo di spostamento e il gioco, non bisogna dimenticare pattini a rotelle, skateboard e monopattini. I pattini a rotelle sono apprezzati dai bambini e dai giovani, ma si scopre a volte che il codice stradale non prevede



questi utenti... o che le società di trasporti pubblici proibiscono l'accesso ai loro veicoli ai pattinatori! Tuttavia, dal momento che il rivestimento dei marciapiedi o delle piste ciclabili è adattato, i pattini da svago diventano un modo di spostamento molto efficace sulle brevi e medie distanze, che alcuni preferiscono alla bicicletta.

➔ Sistemazioni ciclabili e scolarità

I bambini amano la bicicletta che è contemporaneamente un gioco, uno strumento di indipendenza, un mezzo per sviluppare attitudini psicomotorie e fisiche.

Il codice della strada autorizza generalmente la circolazione sui marciapiedi fino ad una certa età e vieta ai bambini di circolare sulla carreggiata. Si deve tener conto di ciò nella sistemazione specifica dei marciapiedi in prossimità delle scuole o di centri sportivi e ricreativi.

A livello di quartieri, la moderazione della velocità e del traffico e la riduzione del parcheggio sui posti pubblici permettono sia il libero svolgimento dei giochi in bicicletta che gli spostamenti in bicicletta per destinazioni locali.

A livello di città, sono naturalmente i grandi assi e le piste ciclabili che permettono ed incoraggiano gli spostamenti in bicicletta. La situazione più logica è quella dove si predispongono sulle grandi arterie itinerari ciclabili pur

sviluppando per quanto possibile una rete parallela di itinerari ciclabili «calmi» lungo strade locali attraverso i quartieri: è un approccio seguito a Colonia, ad esempio.

È importante tenere conto del fatto che i giovani ciclisti sono fra i più vulnerabili. A metà strada tra due gruppi di adulti, le «lepri» e le «tartarughe»: hanno spesso l'energia e la rapidità dei primi, ma le attitudini «stradali» (livello d'attenzione, capacità di prevedere in anticipo ecc.) dei secondi, senza averne la prudenza e la circospezione. Le statistiche dimostrano del resto che i ragazzi, generalmente più sbadati o fanfaroni delle ragazze, formano la maggioranza delle vittime di incidenti di bicicletta. Le attrezzature devono quindi essere adattate a questa categoria nella misura del possibile e in particolare sui tragitti dove transitano molti giovani.

Parallelamente all'attenzione da conferire alle sistemazioni, bisogna comunque organizzare un programma di formazione alla bicicletta. L'apprendistato della bicicletta è un obiettivo complesso che esige un programma articolato su più anni scolastici (cfr. capitolo «Risorse») e che appunto in questo quadro sarà facile da organizzare e continuare.

In primo luogo, la sicurezza dei ciclisti dipende dalla capacità di gestire le situazioni complesse che si presentano nella circolazione, dalla padronanza tecnica della bicicletta e dalla sensazione di sicurezza. Quest'ultima è un fattore



Inversione del diritto di precedenza — In Belgio, il codice della strada impone ormai agli automobilisti di dare la precedenza ai pedoni che manifestano l'intenzione di attraversare su un passaggio protetto. È quindi il marciapiede che diventa «continuo», mentre precedentemente era considerata preminente la carreggiata, e quindi il traffico automobilistico. La misura è ancora rafforzata dal fatto che, per principio, un automobilista belga è ritenuto responsabile della morte e delle lesioni subite da un pedone o un ciclista in caso d'incidente. Tale inversione della preminenza generalmente accordata al traffico automobilistico si è anche prodotta in molti paesi con (re)introduzione dei sensi unici aperti a doppio senso per i ciclisti o con l'introduzione della limitazione di velocità a 30 km/h. Questi esempi di rimozione di barriere istituzionali esprimono un capovolgimento di tendenza a favore dei modi di spostamento detti «soft».



Nella vostra città non dovrebbe esistere alcun posto che renda la vita difficile ai bambini, ai genitori con passeggini (o alle varie categorie di persone a mobilità ridotta).



Circolare in bicicletta è un modo di spostamento che piace alle ragazze: vi trovano autonomia, libertà, sicurezza. Nella circolazione, il loro comportamento è più ragionevole di quello dei ragazzi.



Una buona metà dei genitori che conducono i bambini a scuola in automobile torna direttamente a casa.

importante: il timore è un cattivo consigliere (quanto l'intrepidità) e un ciclista «pauroso» non può essere «prudente», poiché la sua mente non si concentra sulla guida e sull'attenzione da portare alla circolazione e all'ambiente. In Austria, ad esempio, dove tre bambini da 10 a 12 anni di età su quattro passano un esame organizzato dalla polizia (prova dell'entusiasmo per la bicicletta a quest'età), il 62 % di quelli che hanno superato l'esame «si sentono abbastanza sicuri»; questa percentuale è pari al 52 % tra gli altri, ma si può supporre che ci sia fra loro una parte di intrepidi, che sono in realtà male informati dei rischi reali non avendo beneficiato dei consigli di uno specialista della circolazione.

La sicurezza dei ciclisti dipende anche da una buona conoscenza e da una buona comprensione delle norme sul diritto di precedenza. Gli studi condotti in Austria (università tecnica di Vienna e Istituto di sicurezza stradale) sottolineano che questo elemento è una delle maggiori fonti di pericolo (ciò vale del resto anche per gli adulti). L'apprendistato di queste norme e la loro messa in pratica è essenziale in una formazione degli scolari. Anche le sistemazioni devono rendere evidente il diritto di precedenza. Al riguardo, gli studi tendono a mostrare l'utilità di una revisione dei regolamenti (ad esempio, è dimostrato che la segnaletica al suolo che indica sistematicamente il

diritto di precedenza nel Regno Unito è un'informazione molto più visibile dei cartelli stradali).

Una volta predisposto l'apprendistato teorico e tecnico della bicicletta, la pratica deve assolutamente avere luogo nella strada e non su tracciati appositi. Il Lussemburgo applica questo metodo da molto tempo.

La formazione di istruttori in numero sufficiente per rispondere alla domanda è raramente prevista. Citiamo al riguardo la Regione vallona che ha appena realizzato una «Scuola vallona di istruttori di bicicletta».

La città di York (175 000 abitanti) dispone di dodici istruttori ad orario ridotto, cosa che rappresenta un bilancio di due posti di lavoro a tempo pieno. Gli istruttori sono formati nel corso di un ciclo di cinque-sei settimane. All'inizio dell'anno scolastico, un istruttore accompagnato da uno o due genitori può assistere sei bambini. I genitori accettano volentieri di pagare la tariffa di 15 euro per bambino per vari anni di seguito, nella misura in cui la formazione richiede «revisioni» prima che le abitudini siano perfettamente assimilate. Da poco tempo a York sono offerte anche lezioni in famiglia.

Strade e luoghi per giocare e incontrarsi

Spesso alcune strade vengono chiuse al traffico per alcuni giorni in occasione di un mercato. Di conseguenza, perché



Alt! Zona pedonale, bambini che giocano!!

non si potrebbero temporaneamente chiudere strade per autorizzare i giochi di bambini il fine settimana o in periodo di vacanze? Questa misura a carattere temporaneo è talvolta addirittura integrata nel codice della strada (Belgio).

Meglio ancora, in quartieri particolarmente «calmi» dove si trovano soprattutto abitazioni, le strade possono essere riorganizzate completamente per integrare contemporaneamente la moderazione del traffico e della velocità. La circolazione automobilistica e il parcheggio non sono vietati, ma la circolazione è subordinata alle esigenze dei pedoni e in particolare ai giochi dei bambini. Questo modello è in particolare previsto nel codice della strada dei Paesi Bassi (ove il principio woonerf è stato inventato), nel Regno Unito (home zones) e in Belgio (zone résidentielle).

Non è logico riservare al parcheggio i luoghi che hanno spesso una funzione di «nodi» nei quartieri. Essi devono

restare sgombri e utilizzabili, in particolare per i giochi dei bambini.

L'indagine scolastica di York ha rivelato che più del 20 % degli incidenti segnalati dai bambini sul percorso casa-scuola hanno avuto luogo dinanzi all'edificio.



IL TRAGITTO VERSO LA SCUOLA

La mobilità autonoma degli scolari come programma

Una politica degli spostamenti scolastici può offrire molto.

Gli scolari che chiedono una maggiore autonomia sono vettori dinamici che possono contribuire a sensibilizzare i genitori.

Spesso pronti a mobilitarsi attorno a progetti legati all'ambiente, gli scolari ricavano grandi vantaggi dalla partecipazione ad un progetto di mobilità attorno alla loro scuola. Lo studio dei tragitti scolastici, delle difficoltà e delle soluzioni, la partecipazione all'organizzazione di giornate d'informazione, la trasmissione dell'informazione ai genitori sono altrettante occasioni di formazione intellettuale e di formazione alla cittadinanza attiva.

Un progetto ben concepito e che entusiasma beneficerà automaticamente della collaborazione essenziale dei genitori, che possono assumere compiti disinteressati nella preparazione e nell'esecuzione del progetto e che possono inoltre fungere da tramite verso il resto della popolazione.

Gestire gli spostamenti scolastici è un'operazione complessa (cfr. schema pagine 34 e 35).

La designazione di un responsabile dei tragitti scolastici presso la scuola o l'amministrazione permette di incanalare al massimo l'interesse e le energie dei genitori e dei bambini pronti ad impegnarsi. È anche il migliore mezzo per partire alla ricerca di finanziamenti che permettano un lavoro fondamentale a lungo termine.

Nel Regno Unito, ad esempio, bilanci, pubblicazioni e responsabili incaricati della mobilità degli scolari contribuiscono all'applicazione di una politica a livello locale. La città di York è andata oltre: destinando circa 15 000 euro ad un'indagine approfondita presso gli scolari (15 000 bambini interessati), ha non soltanto posto le basi di un'azione sistematica, ma ha anche manifestato chiaramente l'importanza che attribuisce ai bambini e ai giovani.

Sistemazioni sicure nei dintorni delle scuole

Le zone di accesso alle scuole sono luoghi importanti per i genitori e i bambini. È qui che si forma l'impressione che il bambino è in sicurezza sul percorso casa-scuola.

Migliorare la sicurezza davanti alle scuole è indubbiamente una priorità. È certo che la presenza di persone che sorvegliano la circolazione alle ore d'arrivo e d'uscita degli alunni garantisce un aumento di sicurezza.



Le isole del traffico per l'attraversamento in due tempi facilitano e assicurano i bambini: tutta la zona attorno alle scuole ne dovrebbe sistematicamente essere dotata. Anche gli anziani ne approfitteranno...

Tuttavia, il ricorso a questa sorveglianza non giustifica che ci si astenga da realizzare sistemazioni o moderare la velocità o il volume del traffico.

Oltre alla creazione di ampi marciapiedi con divieto di sosta, l'installazione di semafori e di dossi artificiali, la creazione di isole del traffico che permettono di attraversare la carreggiata in due tempi ecc., è importante eliminare il pericolo che rappresentano le automobili dei genitori che accompagnano o vanno a prendere i figli. È possibile gestire queste operazioni con un'altra entrata o con un sistema di paletti amovibili, ma la soppressione di qualsiasi possibilità di sosta davanti alla scuola è il migliore mezzo per mettere tutti i bambini su un piano d'uguaglianza: creando una zona di sosta in un'altra strada, ad esempio, si potrà liberare l'entrata della scuola dalle ostruzioni e l'accompagnamento dei bambini in automobile, senza essere vietato, non sarà più privilegiato.

Partire dagli spostamenti a piedi... o in pattini

Camminare è una buona opzione per bambini che abitano ad una distanza da 1 a 2 km dalla loro scuola.

Gli esempi di raccolta scolastica a piedi (*pedibus*, con riferimento al concetto inglese *walking autobus*) sono ora numerosi. È un po' il vecchio approccio degli anni '60, ma questa volta organizzato dai genitori stessi.

Questo tipo di iniziativa può essere attuata molto rapidamente, poiché non richiede neppure la riorganizzazione della zona attorno alla scuola. Questa forma molto semplice di collaborazione dei genitori richiede principalmente un investimento di tempo modesto. La scuola può limitarsi ad organizzare la riunione dei genitori e suddividere i compiti con un sistema di rotazione. Una garanzia di funzionamento del *pedibus* può essere data dalla messa a disposizione di un numero di telefono di emergenza, o di un telefono mobile e un membro del personale garantirà il cambio in caso di impedimento.

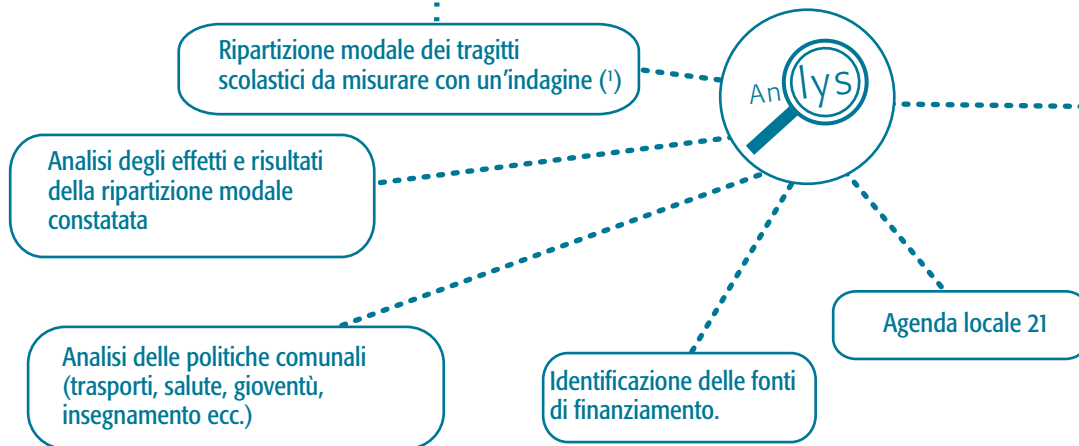
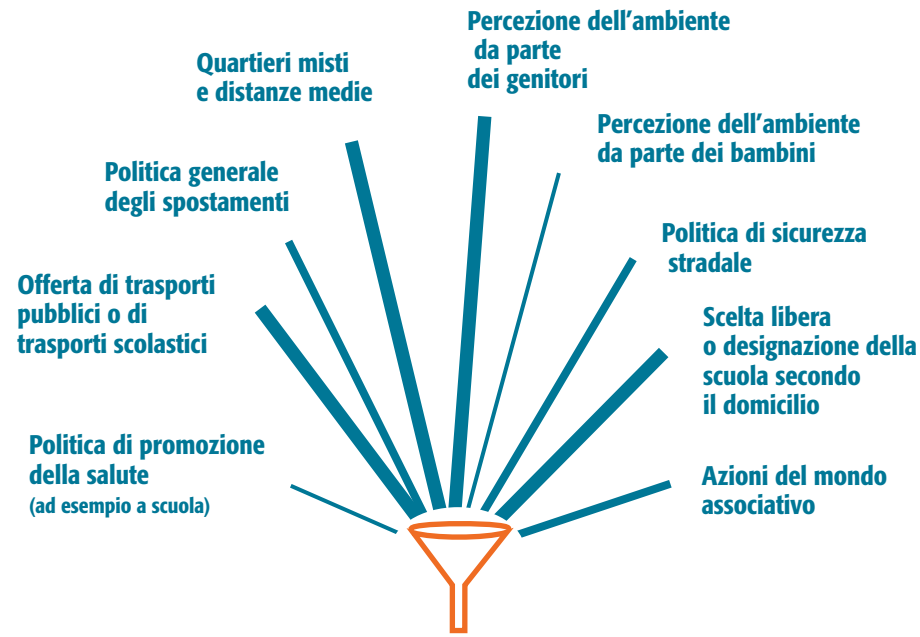
Su questa base, si potranno aggiungere degli «extra», come un carrello per il trasporto delle cartelle — il carrello potrà essere decorato con le sembianze di un animale dai bambini stessi! — o rivestimenti fluorescenti, o un rafforzamento della sorveglianza della polizia ad alcuni incroci difficili in presenza di un gruppo di bambini. E perché non immaginare un *pedibus* a pattini con zainetti fluorescenti?

Eliminare gli ostacoli all'uso della bicicletta

Il trasporto scolastico in bicicletta (alcuni utilizzano il termine «bicicletta-autobus»), molto apprezzato dai bambini e molto efficace vista la rapidità di questo mezzo di spostamento in città, richiede una certa organizzazione. Bisogna garantirne la permanenza come nel caso di un *pedibus*, sapendo che il numero di genitori ciclisti rischia di porre rapidamente limiti. I genitori senza esperienza di bicicletta hanno delle apprensioni che li portano a scartare questa soluzione. La bicicletta è inoltre un investimento che i genitori desiderano vedere opportunamente protetto contro il furto.

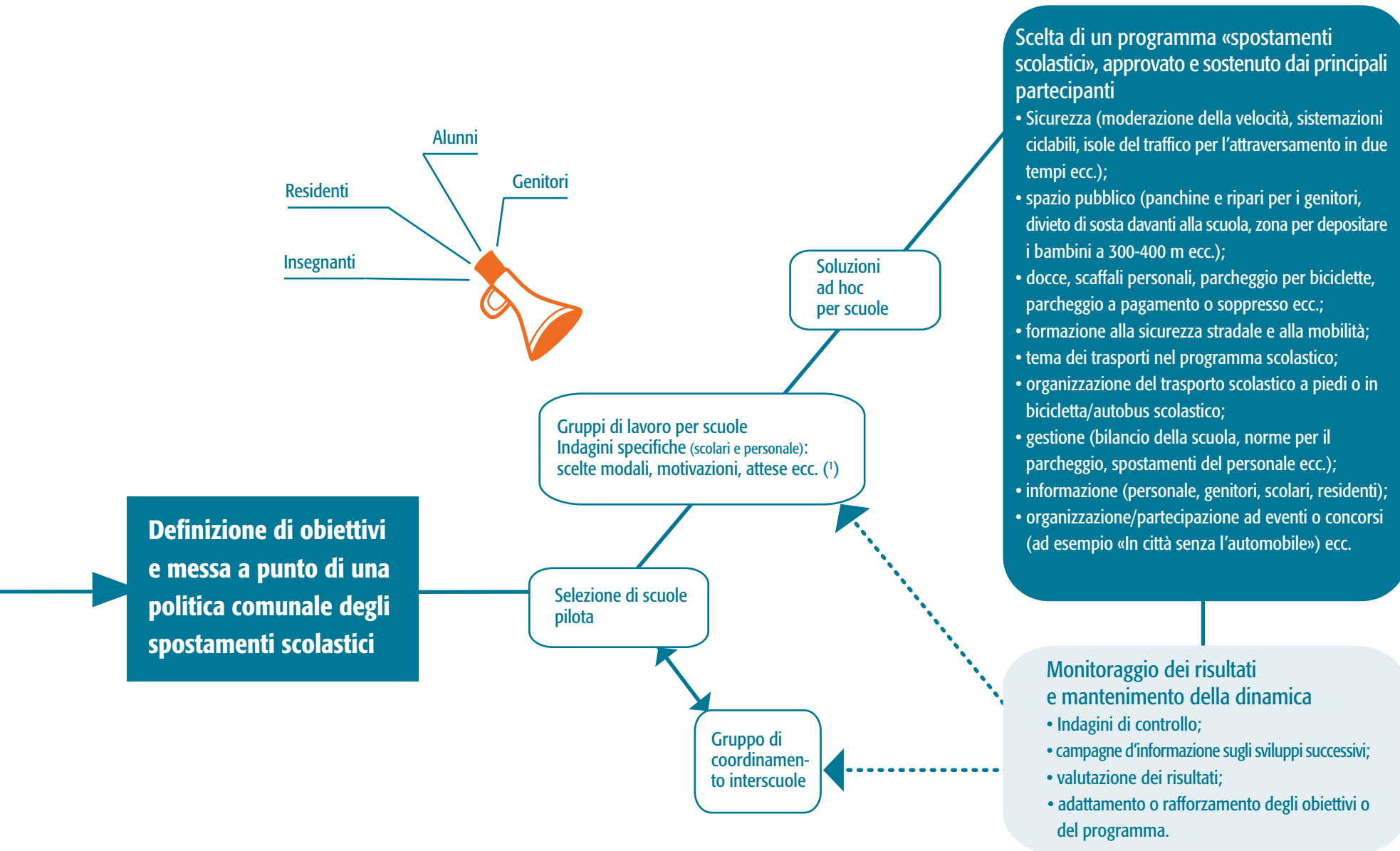
Secondo l'età dei bambini che desiderano partecipare ad una «raccolta in bicicletta», bisognerà prevedere una formazione alla circolazione in bicicletta. La scuola dovrà dotarsi di adeguati parcheggi per biciclette, ben sorvegliati e preferibilmente coperti e prevedere scaffali per sistemare il materiale (mantella, casco). In questa maniera i quaderni o i libri possono restare a scuola, poiché il loro peso può costituire un ostacolo serio all'andare a piedi o in bicicletta. Si dovrebbe prevedere, parallelamente all'introduzione del sistema, la collaborazione attiva della polizia (possibilmente in bicicletta...): ciò rassicurerebbe i genitori, darebbe credibilità «ufficiale» all'iniziativa e inculcherebbe abitudini di rispetto e di prudenza negli automobilisti che incrociano o seguono il percorso dei bambini.

GLI SPOSTAMENTI SCOLASTICI



Responsabile degli spostamenti domicilio-scuola a livello comunale | **Gruppo di lavoro sugli spostamenti domicilio-scuola a livello comunale**

(1) Indagine sugli spostamenti scolastici: cfr. indicatori comuni europei (capitolo «Risorse») (fonte: ispirato da *School travel strategies and plans*).



«Rallenta, sei vicino alla mia scuola!»



Il costo dell'inquadratura dei bambini sul percorso casa-scuola

La ragione essenziale di accompagnare un bambino a scuola è proteggerlo dai pericoli. Ma quale è il costo sociale di questa «prestazione» indotta dal rischio dovuto al traffico automobilistico? Esistono alcuni punti di riferimento che permettono di farsi un'idea dell'ampiezza dei servizi così forniti gratuitamente dalle persone che «compensano» il pericolo. Ad esempio, in una città austriaca di 9 000 abitanti, si è potuto calcolare che l'accompagnamento rappresenta in media due ore alla settimana per bambino di età fino a 12-13 anni. Nel Regno Unito, per circa 1 356 milioni di ore d'accompagnamento nel 1990 il costo sociale oscillava tra 15 e 25 miliardi di euro. In Svizzera, sulla base di una forcella di 40-60 milioni di ore d'accompagnamento all'anno, e supponendo che la metà soltanto sia dovuta alla sensazione del pericolo, il costo sociale dell'accompagnamento raggiunge lo stesso ordine di grandezza del costo sociale degli ingorghi. Queste cifre vanno raffinate, ma sono sufficienti a far suonare il campanello d'allarme. Esse appesantiscono ulteriormente i costi sociali del traffico automobilistico.

Fonte: «Institutionnelle Hindernisse im Fuss- und Veloverkehr» (programma federale svizzero di ricerca, n. 41, trasporto e ambiente).



Garantire trasporti pubblici attraenti

Si sa che i trasporti pubblici non rispondono alle esigenze degli scolari. Le domande da porsi sono: le fermate sono dotate di pensilina d'attesa? Gli incroci sono perfettamente sicuri? Le fermate sono ben situate rispetto alle scuole? I tragitti sono ben adattati a scuole, la cui ripartizione in una città non risponde generalmente a logiche di spostamento radiale, bensì più spesso a logiche di spostamenti periferici? I veicoli sono concepiti perché un bambino anche piccolo si senta a suo agio e non soffocato da una massa di adulti? Bisogna predisporre un controllo specifico per le ore d'inizio e di fine delle lezioni per evitare fenomeni come litigi o aggressioni? Le fermate sono dotate di un parcheggio per le biciclette?

In alcuni casi, l'introduzione di autobus scolastici che garantiscono un servizio specifico (ore d'inizio e di fine delle lezioni, linea che passa per molti istituti o centri sportivi e culturali utilizzati da scuole) può essere una soluzione interessante, sia in ambiente rurale che in città.

Bisogna anche esaminare la questione dei costi. L'acquisto di più abbonamenti può incidere pesantemente su un bilancio (famiglie monoparentali, famiglie numerose, famiglie a basso reddito). Il prezzo degli abbonamenti è realmente percepito come molto interessante? Tutti i periodi di vacanze scolastiche sono inclusi nell'abbonamento?

Non favorire il trasporto in automobile

Le misure che si adottano a favore di modi di trasporto *soft* (marcia a piedi, bicicletta, trasporti pubblici ed intermodalità tra questi modi) non sono in genere pienamente efficaci se non rientrano in un insieme coerente di misure combinate che includono restrizioni eventuali all'uso dell'automobile per gli spostamenti scolastici. Chiaramente non si può organizzare tutto allo stesso tempo, a meno che esistano una volontà politica molto marcata e risorse umane e finanziarie adeguate al progetto. È preferibile elaborare un progetto di programmazione in cui si susseguono diverse misure ad un ritmo, ad esempio, di sei mesi o un anno.

Tale programmazione è auspicabile per preparare il terreno in vista di introdurre con un massimo d'efficacia e un minimo di resistenza misure restrittive nei confronti degli automobilisti.

Queste misure restrittive possono essere più o meno intense: possono andare dal semplice divieto di stazionare nelle immediate vicinanze della scuola alla chiusura pura e semplice della strada predisponendo una zona di sosta e di attesa per i genitori ad una certa distanza dalla scuola, dall'introduzione della sosta a pagamento fino alla soppressione completa della sosta di automobili nell'area della scuola.



Incoraggiare le formule di car sharing/car pooling

Sulla base di una mini-indagine che permette di eseguire la cartografia dei domicili, la scuola può scrivere ai genitori le cui abitazioni sono prossime per informarli della possibilità di condividere a turno l'automobile. I genitori che manifestano interesse per questa formula possono in seguito organizzarsi per la ripartizione eventuale delle spese o dei compiti. Offrire un aiuto all'organizzazione di questo sistema sarà un modo intelligente per rendere ancora più accettabili misure che scoraggiano l'accompagnamento dei bambini in automobile (cfr. sopra).

Si può anche ricorrere a taxi, preferibilmente veicoli di otto-dieci posti. In questo caso, i genitori sono completamente liberati dal trasporto scolastico, ma devono pagare questo servizio. In genere è possibile ottenere una tariffa preferenziale dal momento che si garantiscono circa 300 corse per anno scolastico, soprattutto se la scuola funge da

intermediario. Il prezzo della corsa condiviso tra quattro o cinque famiglie può diventare molto concorrenziale tenuto conto del tempo risparmiato o della possibilità di non dover usare sempre la propria auto...

L'esistenza di un sistema di *car sharing* (auto in multiproprietà, distribuite in tutti i quartieri e che gli abbonati al sistema possono affittare ad ore) offre ulteriori possibilità e vantaggi complementari.







CAPITOLO 3

ESEMPI

Molte città sono state già ispirate dai bambini e dai giovani e apportano testimonianze e consigli concreti su iniziative che volete sperimentare. Sarebbe quindi peccato trascurare le reti che si stanno formando che sono un canale di scambi particolarmente ricco.

La piccola selezione di temi ed esempi qui ripresi dovrebbe soprattutto aiutarvi a determinare quale «cocktail» vorreste programmare – poiché non bisogna dimenticare che, a lungo termine, potrete sfruttare al massimo ogni idea programmando un insieme di misure concertate e che si completano man mano che sono messe in atto.

In un progetto strategico come la considerazione delle esigenze dei bambini e dei giovani nella vostra politica di mobilità, la cosa migliore è intervenire contemporaneamente (eventualmente combinandoli, se possibile) sui quattro piani strategici seguenti:

- E = EDUCATION** = istruzione/informazione;
- E = ENGINEERING** = sistemazione/urbanistica;
- E = ENCOURAGEMENT** = incoraggiamento/discriminazione positiva;
- E = ENFORCEMENT** = controlli/regolamentazione.



ALL'ASCOLTO DEI BAMBINI E DEI GIOVANI

I bambini e i giovani in assemblee

Le indagini presso i bambini e i giovani non sono il solo mezzo per includerli in un processo partecipativo. Un modo indiretto, ma simbolicamente molto forte, di insegnare loro il senso civico e di ascoltarli consiste nel creare un parlamento di bambini e un parlamento di giovani. Questo «organo» di consultazione hanno una perennità e una regolarità che conferiscono una dimensione viva alla partecipazione.

Consigli comunali di bambini esistono, ad esempio, a Helsinki (Finlandia), Lilla (Francia), Londra (dove una risoluzione relativa alla mobilità dei bambini e dei giovani è stata direttamente indirizzata al primo ministro...). In Svezia esiste un parlamento di bambini e di giovani a livello nazionale. In Italia, la prima sessione del congresso nazionale dei bambini e dei giovani – organizzata nel 1994 a Bologna con più di 300 partecipanti – indirizzava all'insieme della classe politica una risoluzione in cui si chiedevano, tra l'altro, la moderazione della velocità nelle città, sistemazioni ciclabili e marciapiedi sgombri da automobili.

Un'urbanistica partecipativa

A Lipsia (Germania), i bambini dispongono di una struttura che li associa direttamente alla pianificazione dell'assetto urbano.

A Empoli (Italia), il piano regolatore generale si ispira allo sviluppo sostenibile, alle esigenze dei giovani e alla qualità della vita. La partecipazione è specialmente imperniata sui bambini e i giovani per discutere temi come lo spazio pubblico, i poli scolastici, un polo di esposizione e di attività per la gioventù, come pure gli orientamenti futuri per lo sviluppo e la gestione della città. È organizzata da una rete di laboratori pilota su scala ridotta (tre in classi dell'insegnamento elementare e secondario, uno in ogni istituto superiore, uno in ambiente extrascolastico e due con adulti). C'è stato un consolidamento dei legami tra gli abitanti e l'amministrazione e un'appropriazione dei progetti da parte dei residenti. Gli abitanti e i giovani hanno apportato un contributo concreto all'aspetto qualitativo dei dettagli di realizzazione di alcuni progetti che hanno permesso di superare un approccio inizialmente tecnico e quantitativo. E un asse stradale è diventato una strada residenziale con moderazione del traffico...

Informazioni:

Comune di Empoli, assessorato all'urbanistica

Tel. (39) 05 71 75 79 40

E-mail: cittasostenibili@minori.it

Indagini su Internet

Un'indagine come quella condotta a York presso quasi tutta la popolazione scolastica dà ovviamente risultati molto precisi e molto affidabili (cfr. pagina 12). Un'indagine in un sito Internet non può pretendere alla stessa rappresentatività, ma presenta alcuni vantaggi: l'indagine è permanente, facile da aggiornare, permette raffronti nel tempo e permette di immaginare un questionario in più parti, con un nucleo quantitativo per uso statistico e un allegato a carattere qualitativo riguardante la ricerca di opinioni, percezioni ecc.

«Young Transnet» (National Children's Bureau, Regno Unito) è un progetto ambizioso il cui sviluppo è durato oltre tre anni. Incoraggia i bambini a contribuire ad un sito Internet e li invita a partecipare ad indagini informatiche sulle loro scelte modali per gli spostamenti verso la scuola, con l'obiettivo di creare una banca di dati nazionale. Anche gli insegnanti sono considerati come un pubblico target. I risultati delle indagini e dei referendum sono consultabili in rete. Decisori e urbanisti possono consultarli per orientare il loro lavoro. Il sito comprende giochi legati alla mobilità. Un

«Insomma, vogliamo potere decidere ciò che li osserva!»

(Conclusione della risoluzione finale presa dal primo congresso nazionale italiano dei bambini e dei giovani, Bologna, 1994)

gioco intitolato «Immagina Londra», sostenuto da «King's Fund», invita i giovani ad esprimere le loro idee sulla questione dei trasporti nella capitale. Un calcolatore tascabile, «Carbonio», permette ai ciclisti di convertire i chilometri che percorrono in bicicletta in equivalenti di gas a effetto serra evitati!

Estendendo questa esperienza, la NCB ha lanciato recentemente un referendum in dodici lingue destinato ai bambini, ai giovani e a scuole di tutta Europa (Netd@ys 2001).

A Berlino, l'approccio è molto diverso: la città «è stata ricostituita» in un sito Internet specialmente dedicato ai bambini e ai giovani che possono partecipare alla sua elaborazione indicando possibili attività, modalità di spostamento e i miglioramenti necessari dal punto di vista dei giovani.

Informazioni:

Internet: <http://www.youngtransnet.org.uk>

Internet: <http://www.youngtransnet.org.uk/netdays2001>



«Bugiardo!»

Il comune richiamato all'ordine dai bambini!

I bambini hanno un potere di persuasione con cui gli adulti non possono competere. Hanno un certo «diritto» di non girare in tondo e di parlare senza peli sulla lingua. Un funzionario romeno è stato richiamato all'ordine da bambini di età compresa tra 10 e 15 anni disposti a molto per raggiungere i loro scopi ambientali...

Che cosa volevano? Buoni trasporti pubblici, sistemazioni per i pedoni e i ciclisti, la libertà di giocare nella strada, spazi pubblici sgombri da auto in sosta, un ambiente che permetta loro non di doversi sorbire i genitori appena mettono il naso fuori di casa. Tutte idee che si sono cristallizzate attorno ad un «peccato originale» del comune: il progetto di trasformare in strada a quattro corsie, senza sistemazioni ciclabili e con marciapiedi ristretti per fare posto al traffico, la strada tranquilla in cui si trovava la scuola...

Quello che era cominciato come una domanda innocente, in difesa di interessi molto specifici è diventato un'azione nella quale i giovani hanno mostrato una motivazione e un impegno degni di attivisti adulti, trascinando nella loro scia gli insegnanti e i genitori! Sulla base di un semplice sostegno logistico da parte di due organizzazioni non governative, i giovani

hanno sviluppato le loro analisi, i loro interrogativi sui problemi di trasporto e di ambiente e le loro strategie di organizzazione, ripartizione dei compiti, comunicazione e valutazione.

Una lettera inviata dai bambini sul loro progetto famoso era rimasta senza risposta da settimane. Un giorno gli attivisti in erba decidono spontaneamente una spedizione in comune! Il responsabile dell'urbanistica, poco abituato al dialogo, tenta di fermarli facendo osservare che non avevano preso appuntamento. Ma che cosa può fare un servizio di guardia di fronte a quindici bambini che aspettano una risposta? Per sbarazzarsene si promette loro di incontrarli nel pomeriggio del giorno dopo.

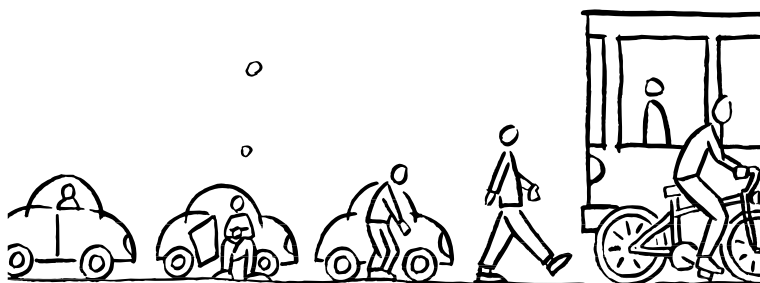
Trenta bambini si presentano all'appuntamento e scoprono che sono stati bidonati: decidono immediatamente di trovarsi il giorno dopo alla stessa ora davanti al domicilio di quel funzionario. Barricato dietro la porta di casa, il responsabile dell'urbanistica chiama la polizia... che non può che sorridere per essere stata chiamata alla riscossa in tali circostanze. Alcuni passanti si fermano. La stampa è messa in allarme. Un dibattito ha luogo direttamente sul marciapiede e il

responsabile dell'urbanistica cede: i piani saranno rivisti! Ma i bambini ormai lanciati gli fanno altre domande. Perché si costruiscono garage nel parco che è dietro la scuola? Risposta: non ci saranno più nuovi garage fin dal mese prossimo... E i bambini: «Allora, possiamo fare graffiti e scriverci sopra "illegale", se poi faranno nuovi garage? E possiamo demolirli? Mio fratello conosce una banda di sfasciatori... E le auto parcheggiate sul marciapiede davanti alla scuola? Possiamo salirci sopra, poiché è illegale?! E perché non punite il poliziotto che non fa nulla?».

Dopo breve tempo, i bambini di un'altra scuola hanno scritto al sindaco: l'indomani stesso, un delegato del comune si è recato in questa scuola per iniziare il dialogo.

Informazioni: Posta elettronica: office@ccn.ro
Internet: <http://www.ccn.ro>

"In town,
without my car!"



GIORNATE SENZA AUTO

La giornata europea senza auto del 22 settembre

Alla fine dell'anno 2001 una trentina di Stati europei si erano impegnati a sostenere l'organizzazione di questo evento tramite i «loro» enti locali.

Lanciata dalla commissaria europea per l'Ambiente — la signora Wallström — sulla base dell'esperienza acquisita in Francia e in Italia, la giornata europea senza auto riunisce da due anni più di un migliaio di città che, per l'occasione, riservano una parte del loro territorio a modi di trasporto rispettosi dell'ambiente. Questa giornata molto popolare presso il pubblico (indice di gradimento superiore all'80 %) è l'occasione per discutere e sperimentare in buone condizioni mezzi di spostamento diversi dall'automobile individuale. È anche l'occasione per un comune di farsi

un'idea più precisa delle reazioni della popolazione ad una nuova sistemazione di viabilità, ad un piano di circolazione, ad una nuova linea d'autobus, ad un itinerario ciclabile, ad una riduzione dei parcheggi ecc.

È interessante constatare che, gradualmente, gli enti locali hanno colto l'occasione di questa giornata per annunciare misure permanenti nel settore della mobilità sostenibile. Molte città hanno anche messo l'accento sugli spostamenti dei bambini.

La città di Larissa (Grecia, 150 000 abitanti), molto attiva in materia di promozione della «città senza auto», ha dedicato una parte importante del suo ambizioso programma di azione «22 settembre» ai bambini. Gli scolari e i giovani sono stati un obiettivo centrale della campagna di promozione: 25 000 volantini erano destinati a loro. Una lotteria gigante ha permesso a 400 bambini di vincere una bicicletta nuova e altre venti biciclette sono state date a bambini minorati. Una passeggiata attraverso la città era programma esclusivamente per loro. Un festival di una settimana sul tema della bicicletta ha permesso loro di scoprire 10 km di nuove piste ciclabili e nuovi parcheggi per circa 750 biciclette.

Le scuole sono state massicciamente coinvolte nella concezione e preparazione delle giornate senza auto. Risultato? Alla sera del 22 settembre 2000 i bambini



avevano organizzato una manifestazione simpatica intitolata «E gli altri 364 giorni?».

Il comune, non contento di iniziare i preparativi per il 22 settembre successivo, si è messo ad organizzare domeniche senza auto: ve ne sono state tre tra settembre 2000 e settembre 2001. Una di esse è stata interamente dedicata al tema «I bambini e l'ambiente».

Informazioni:

Posta elettronica: dhmlar1@larissa-dimos.gr

Internet: <http://www.mobilityweek-europe.org>

Montreal: «B-Day»

Vélo Québec, la principale organizzazione di difesa e di promozione della bicicletta nella provincia del Québec, è conosciuta per avere organizzato un evento annuale, il «Giro dell'isola di Montreal», che riunisce decine di migliaia di ciclisti da ormai quasi vent'anni. L'evento ha molto rapidamente assunto una tale importanza che Vélo Québec ha creato un ramo autonomo, il «Giro dell'isola di Montreal», dedicato al tour dell'isola e ad altri eventi.

Così, dieci anni fa è stato lanciato un altro «megaevento», il tour dei bambini, riservato esclusivamente alla fascia di età da 6 a 12 anni: nessun genitore vi è ammesso! Il successo è



immenso: ogni anno vi partecipano tra 8 000 e 10 000 giovani ciclisti.

Il «Giro dell'isola di Montreal» cura anche una campagna di marketing sociale destinata in particolare ad incoraggiare gli alunni delle elementari a recarsi a scuola in bicicletta. Attualmente, circa il 4 % dei bambini della regione di Montreal usa la bicicletta sul percorso casa-scuola (ma il 66 % di essi va in bicicletta ogni settimana nel quadro dei loro svaghi!). La maggior parte delle scuole incoraggia anche ad andare alle lezioni in bicicletta!

Questa mobilitazione, chiamata «Giornata della bicicletta» (B-Day), comprende un grande evento mediatico al quale sono associati molte importanti società private, mass media di primo piano, molti ministeri e agenzie governative come pure la città di Montreal. L'evento comporta anche una mobilitazione in loco di insegnanti, genitori e alunni. Per prendere contatto con le scuole, gli organizzatori si avvalgono dei legami sviluppati in particolare nell'organizzazione del tour dei bambini.

Il B-Day si svolge nel quadro della Fiera della bicicletta di Montreal, una settimana intera dedicata alla bicicletta e alla città, che inizia con il tour dei bambini (ultima domenica di maggio) e culmina con il «Giro dell'isola di Montreal» (prima domenica di giugno). Una prima edizione test del B-Day si è svolta il 1° giugno 2000. Ha avuto immenso

successo anche se era ancora rivolta soltanto alle imprese. L'edizione 2001 ha integrato le scuole elementari in questa promozione della bicicletta come mezzo di trasporto.

Nel 2002 il B-Day figurerà nel calendario delle attività scolastiche del più importante distretto scolastico di Montreal. Sarà inoltre elaborato, con l'aiuto di insegnanti e di consulenti pedagogici, un programma sulla bicicletta che gli insegnanti potranno utilizzare in classe. Nelle scuole, il B-Day fornirà l'occasione di organizzare durante tutto il mese di maggio attività sul tema generale della bicicletta, un mezzo eccellente per sensibilizzare l'ambiente scolastico ad una mobilità più ecologica. Per le imprese, l'obiettivo sarà di aumentare durante tutta l'estate il numero di persone che si recano al lavoro in bicicletta.

Informazioni:

Internet: <http://www.velo.qc.ca>

«Bimbibici – I bambini alla riconquista della città in bicicletta»

Dal 1996 sono organizzate in Italia domeniche senza auto. Nel 2001 centocinquanta città tra cui Roma, Bologna, Napoli e Palermo hanno vietato la circolazione delle automobili su una parte del loro territorio il 10 giugno.

In compenso, è soltanto da alcuni anni che gli insegnanti iniziano a parlare della mobilità sostenibile come argomento

d'insegnamento. La Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB) svolge un ruolo importante in questa presa di coscienza.

Dal 2000 la FIAB conduce una nuova azione nazionale sotto il nome di «Bimbibici». Il pubblico target sono i bambini da 3 ad 11 anni, considerati come i più aperti ai messaggi portati da questa campagna. Nel 2001 il tema scelto è stato: «In sicurezza sul cammino verso la scuola» (ispirato dal «Safe Routes to School» promosso da Sustrans nel Regno Unito).

Circa quaranta comuni, tra cui Roma, Napoli, Bologna e Ferrara, hanno partecipato all'evento: una grande passeggiata attraverso ogni città, tradizionalmente organizzata una domenica in maggio, indipendentemente quindi dalla domenica senza auto «tradizionale». Per questa seconda edizione, undici comuni avevano deciso di assumere a proprio carico le operazioni, pur facendo ancora capo all'attività benevola dei membri del FIAB. Il ministero dell'Ambiente e l'Agenzia nazionale per la protezione dell'ambiente (ANPA) hanno nuovamente apportato il loro sostegno a questa azione lanciata sulla base del volontariato.

La passeggiata è un'ottima occasione per rimettersi in sella. Ma in margine a questa festa della bicicletta che è «Bimbibici», la FIAB dà agli insegnanti e agli alunni l'occasione di partecipare ad un progetto educativo di



sensibilizzazione alla mobilità alternativa. Alcune città hanno deciso di includere queste formazioni nel loro curriculum e finanziano ormai questo lavoro nelle loro scuole. Altrove sono organizzate sessioni ridotte a dieci ore al di fuori delle ore di lezione. Tuttavia, in quattro scuole elementari, sono state organizzate formazioni per un totale di novanta ore incluse nel programma scolastico! Il materiale didattico sviluppato per questi corsi è conservato nelle scuole anche in previsione degli anni successivi.

«Bimbibici» inizia già a diventare una tradizione: alla manifestazione del 2002 parteciperà un maggiore numero di città.

Informazioni:

Posta elettronica: info@fiab-onlus.it

Internet: <http://bimbibici.org>

I PARCHEGGI SOTTO TERRA, I BAMBINI SOPRA

La moderazione del traffico implica in particolare la chiusura di strade per impedire il transito. Ma è raro che si decida di eliminare la carreggiata (e quindi le aree di sosta!) per trasformare tutto lo spazio pubblico in uno spazio destinato ai giochi, al riposo e al verde, soprattutto in piena città e quando non ci sono negozi che giustificano la trasformazione in zona pedonale.

Barcellona conta un certo numero di questi nuovi spazi pubblici riacquistati da strade «classiche». I parcheggi sono solo sotterranei, negli scantinati delle costruzioni. L'unica strada carrozzabile che esiste serve soltanto alle entrate di questi parcheggi e al passaggio dei ciclisti. Tutto spazio guadagnato per la vita urbana e in particolare per i giochi dei bambini nel quartiere.

PENSARE COME PEDONI, IN PRIMO LUOGO NEI DINTORNI DELLE SCUOLE

Ercolano (Italia) prosegue un programma intitolato «Trasformare la città in base ai bambini» attraverso due obiettivi prioritari: migliorare le condizioni di spostamento a piedi per i bambini con una «rete di percorsi sicuri», che includono tutti i luoghi di destinazione dei bambini, e aggiungervi una serie di (piccole) aree verdi destinate ai giochi e al riposo.

I commercianti sono associati al progetto, in particolare nei dintorni delle scuole, considerati come luoghi dove si concentra una parte della vita sociale ed emozionale dei bambini.

Un piano direttivo della rete guida la riorganizzazione progressiva della città mediante una combinazione di misure simbolicamente forti (trasformazione in zona pedonale di strade, corsi urbani autorizzati ai giochi e dove

la velocità è limitata a 10 km/h, accessi delle scuole interamente ripensati, strade secondarie a 30 km/h) e di microinterventi (qualità dei materiali, dell'illuminazione, della segnaletica, delle piantumazioni, dell'arredo urbano) in tutta la città e che intervengono parallelamente all'apertura di cantieri di qualsiasi natura.

Secondo le raccomandazioni del libro verde sull'ambiente urbano del 1990 e della comunicazione sulla politica urbana del 1998 della Commissione europea, la rete sarà soprattutto il prodotto di un approccio intersettoriale e trasversale, concretizzata da un comitato di accompagnamento del progetto che riunisce consulenti e servizi amministrativi.

Naturalmente, i bambini partecipano al progetto: da un questionario distribuito a 1 500 bambini delle scuole elementari è emerso che i bambini avevano l'impressione di contare meno delle automobili... Gli scolari sono stati invitati a pronunciarsi sugli edifici scolastici nel quadro di un progetto didattico riguardante l'architettura e gli spazi verdi!

Informazioni:

Tel. (39) 08 17 88 12 19

Atti del congresso «Azioni per città a misura di bambini»



I TRASPORTI PUBBLICI SI FANNO ADOTTARE DAI GIOVANI

Ad Essen (Germania), la società di trasporto pubblico (Evag) sfrutta diversi strumenti per attirare e mantenere la giovane clientela.

Per la fascia di età da 12 a 14 anni, Evag propone una campagna di adozione degli autobus da parte di classi di scolari. Uno degli scopi è ridurre il vandalismo. Ma la familiarizzazione e l'«identificazione» con i trasporti pubblici hanno certamente un effetto sulla percezione di un modo di trasporto che faccia presa sui giovani. L'adozione di un autobus offre dei vantaggi (fotografie e nomi dei bambini esposti nell'autobus, uscite scolastiche fatte con questo veicolo, feste di compleanno, partecipazione alla manutenzione dell'autobus nelle officine ecc.) e conferisce delle responsabilità (distribuzione di regali ai passeggeri in occasione di giorni speciali come il compleanno dell'autobus o un miglioramento degli orari ecc.).

Per i giovani a partire da 15 anni è stato allestito un sito Internet specifico con l'obiettivo di informare i giovani sui servizi di trasporto pubblico, ma anche conoscere i loro atteggiamenti in materia di mobilità. Il sito comprende carte ove sono indicate le mete più popolari tra i giovani e i mezzi di trasporto pubblico per raggiungerle, un servizio d'orario personalizzato e d'informazione sugli autobus in servizio di

notte, *guests list* di una discoteca con sconti per gli utenti dei trasporti pubblici, estratti di riviste, una «scatola a sorprese» (premendo un tasto, si riceve a caso un'informazione su un'attività o un luogo insoliti), un questionario e link verso altri siti non commerciali.

Informazioni:

Posta elettronica: guido.mueller@ils.nrw.de

MOLTO PRIMA DELLA SCUOLA GUIDA IMPARARE AD USARE I TRASPORTI PUBBLICI

Ad Amburgo, le alternative all'automobile individuale sono oggetto di un lavoro pedagogico in classe e sono anche oggetto di esperienze in situ. I bambini sono in particolare portati a scoprire e provare i trasporti pubblici attraverso raduni o circuiti di scoperta dove fanno l'esperienza di spostarsi in maniera autonoma.

Circa il 70 % degli scolari amburghesi da 9 a 13 anni di età partecipa ogni anno a tale programma. Tra i 14 e i 16 anni, gli scolari trattano la questione della mobilità per mezzo di un manuale scolastico pubblicato congiuntamente dal dipartimento dell'istruzione della città e dalla società di trasporto pubblico. I trasporti sono trattati con riferimento a molti corsi: geografia, scienze, educazione civica, educazione religiosa/filosofica. Alla fine delle scuole secondarie, il tema

della mobilità è riproposto ai giovani tramite progetti di ricerca su temi generali come i «grandi viaggi» o una «visione del futuro».

Informazioni:

Posta elettronica: gunter.bleyer@bsjb.hamburg.de

Internet:

<http://www.hamburger-bildungsserver.de/verkehrserz/>

TRASPORTI PUBBLICI (QUASI) GRATUITI

Tradizionalmente un po' ovunque sono proposti abbonamenti scolastici a prezzo ridotto. Tuttavia, l'abbonamento è a volte visto come una spesa inutile (i bambini sono accompagnati a scuola) o il suo costo costituisce un ostacolo, in particolare quando ci sono molti bambini o se la situazione della famiglia è precaria (disoccupazione, separazione o divorzio che gravano sul bilancio, basso reddito).

Per ridurre ulteriormente la «soglia d'accesso» ai trasporti pubblici assicurandosi che tutti i bambini e i giovani abbiano un abbonamento, la città di Bonn prevede l'acquisto «collettivo» di abbonamenti da parte di tutte le scuole, con un forte sconto (50 %) sul prezzo ordinario di un abbonamento scolastico! Esattamente come un'impresa che negozierebbe una tariffa preferenziale per i suoi dipendenti...



AUTOBUS + TAXI = TRASPORTI PUBBLICI

Che cosa è più naturale di una collaborazione tra trasporti pubblici e taxi per garantire la mobilità dei giovani senza rischi e a prezzo moderato quando si è fatto molto tardi?

L'idea di partenza è che è preferibile interrompere relativamente presto le linee d'autobus meno frequentate (ad esempio, alle 23.30 a Salisburgo). Sostituendole con un servizio di taxi collettivi (o «taxi-bus»), le cui località di partenza in centro città sono fisse, ma i cui punti di deposito dei clienti sono a richiesta, si garantisce per un bilancio equivalente un servizio molto più apprezzato dalla clientela. Il sovraccosto (prezzo del tragitto: circa 2,5 euro) è compensato dalla qualità del servizio (elasticità, sicurezza, orari fino alla una e mezza del mattino in settimana e fino alle 3 del mattino i giorni di «uscita»).

Tale sistema, con numerose alternative secondo la situazione (dimensione e morfologia della città), esiste in numerose città, soprattutto in Germania e in Austria.

Informazioni:

Salzburger Stadtwerke (Verkehr) et UITP

PROVARLO, È ADOTTARLO

Non si associa facilmente il trasporto dei bambini piccoli all'asilo e l'uso della bicicletta. Tuttavia, c'è un potenziale! Vi ha pensato il comune di Odense (Danimarca).

Odense è una vera città ciclabile dove più del 60 % degli scolari si sposta in bicicletta. La sua esperienza positiva è stata trasmessa a York tramite un gemellaggio di scuole. I giovani inglesi, sedotti dal piacere dell'autonomia in bicicletta, si sono in seguito attivati per poter andare anch'essi in bicicletta a scuola! Questa cifra colpisce tanto più sapendo che la legge danese impone la valutazione preliminare della sicurezza sul tragitto domicilio-scuola di ogni scolaro. Odense è ben equipaggiata sul piano delle sistemazioni ciclabili e applica in gran parte i principi della moderazione della velocità e del traffico, tutti elementi che creano un ambiente sufficientemente sicuro perché il trasporto di bambini piccoli diventi anche uno sbocco per la bicicletta.

Il comune ha quindi messo gratuitamente a disposizione dieci rimorchi per il trasporto dei bambini in modo che i genitori potessero sperimentarli prima di prevedere questo acquisto costoso, ma che presenta il vantaggio di aumentare considerevolmente le possibilità della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani che per la passeggiata. Un terzo dei centocinquanta asili della città ha aderito all'operazione. La campagna ha interessato non meno di 3 000 bambini e i loro genitori in alcuni mesi. I ciclisti di Odense ne hanno certamente avvertito le ripercussioni economiche.

Citiamo ancora una campagna «Fun Family Cycling», che mira a raggiungere gli adulti tramite i loro bambini, e il «ciclo

Duckie» (Paperino della bicicletta), mascotte di una campagna per contrassegnare le biciclette che fa concorrenza in popolarità con Babbo Natale presso alcuni bambini!

Odense si rivolge al pubblico dei giovani adulti (17-25 anni) con una campagna «Life stile», con slogan diversi per i due sessi.

Informazioni:

Troels Andersen

Posta elettronica: TA@odense.dk

LA STRADA COME CIRCUITO D'APPRENDIMENTO

A livello di apprendimento, si può affermare che l'unico metodo pratico veramente valido consista nel fare circolare i bambini nella strada, e non su circuiti appositi.

Uno studio inglese ha apportato le prove scientifiche degli errori che i bambini memorizzano quando «imparano» a circolare in un parco dove nulla corrisponde alla realtà (larghezze di viabilità, complessità delle situazioni e varietà delle manovre degli automobilisti, posizione e leggibilità della segnaletica, presenza di veicoli di tipo diverso, presenza di pedoni ecc.).

A Rumst (Belgio), la polizia organizza ogni anno una formazione alla guida della bicicletta per i bambini di 12-13



anni. Dalla metà degli anni '80, la parte pratica si svolge in strada, in condizioni reali di circolazione.

Un quartiere relativamente calmo ma che presenta al massimo le situazioni critiche per i ciclisti in erba viene trasformato in «zona di apprendimento» per tutto un giorno. La polizia fa appello alla collaborazione degli abitanti del quartiere, dei genitori e dei funzionari dell'amministrazione comunale. Nelle strade d'accesso al quartiere sono apposti pannelli per prevenire i conducenti di una situazione un po' insolita. Si modificano e si aggiungono i segnali stradali o la segnaletica al suolo in più punti, in modo da creare le alternative eventualmente mancanti (incroci a precedenza variata, strade a senso unico con o senza eccezione per i ciclisti, piste ciclabili ecc.); i residenti sono naturalmente informati in anticipo di questa situazione eccezionale.

I test di reperimento e di conoscenza si svolgono simultaneamente. L'unico ordine per i bambini è circolare liberamente in tutto il quartiere, passando davanti a punti di controllo prestabiliti e ritornare al punto di partenza al segnale dato da una sirena alla fine del test. Ordini a «sorpresa» sono impartiti ad ogni bambino che si avvicina ad un punto di controllo (girare a sinistra ad un incrocio, prendere una strada che è forse a senso vietato, passare davanti ad auto in sosta per verificare che il ciclista mantenga una distanza di sicurezza rispetto a portiere che si

possono aprire ecc.), ma controllori ambulanti sorvegliano anche i giovani ciclisti a loro insaputa.

Gli insuccessi non sono rari, a dimostrazione della validità dell'esercizio. Succede abbastanza spesso che bambini sbagliano negli esercizi perché la loro bicicletta non è adatta alla loro taglia (telaio troppo alto, manopole del freno troppo distanti per le mani). Ciò serve a ricordare ai genitori il fatto che una bicicletta non è un giocattolo, ma uno strumento che deve essere adattato al bambino...

Informazioni:

K. Vanderlinden, polizia di Rumst, Markt 1, B-2840 Rumst
Tel. (32-3) 888 00 67

AZIONI PER I GIOVANI IMMIGRATI

A Tilburg (Paesi Bassi), il Centrum voor Buitenlandse Vrouwen ha organizzato un programma di formazione alla bicicletta specificamente destinato alle ragazze di famiglie immigrate.

È frequente che queste ragazze siano «private» di mobilità autonoma e la bicicletta può avere per loro un effetto importante per l'autonomia o l'emancipazione.

Le specificità di questo gruppo sono in particolare una certa fragilità sociale (famiglie immigrate, o rifugiate, con pochi mezzi, in particolare per il trasporto), la mancanza

d'esercizio fisico e quindi una certa difficoltà a controllare la bicicletta, ma anche una preferenza marcata, da parte dei genitori, a mantenere le ragazze in un ambiente principalmente femminile.

Questo lavoro si è basato su iniziative già realizzate per i giovani ragazzi immigrati, non esposti agli stessi atteggiamenti restrittivi delle ragazze, ma che hanno tutto sommato poca familiarità con la bicicletta perché questo modo di trasporto non fa parte della loro cultura.

Informazioni:

Centrum voor Buitenlandse Vrouwen Tilburg
Tel. (31-13) 535 90 43,
E-mail: avdkloof@planet.nl

PEDIBUS E BICIBUS

Nell'agglomerazione di Grenoble (Francia), una scuola elementare in un comune periferico è stata scelta per una prima esperienza in materia di spostamenti scolastici, ispirata dall'esempio della campagna «Safe Routes to School» (Sustrans, Regno Unito).

In un ambiente favorevole (nessun rilievo, distanze brevi, traffico ridotto, ambiente sicuro), quasi il 50 % degli alunni residenti a meno di 400 m dalla scuola e quasi l'80 % di quelli residenti a meno di 900 m erano accompagnati a scuola in auto! La perdita di tempo era invocata come un

freno all'accompagnamento in bicicletta o a piedi. Ma, a distanza uguale, è risultato che il tempo di percorrenza era equivalente, a prescindere dal modo di trasporto. L'indagine presso i genitori rivelava anche che, man mano che i bambini crescevano, continuavano ad essere accompagnati a scuola per abitudine e non per timore del pericolo (circolazione) o insicurezza (aggressioni).

Il divieto di sosta a meno di 50 m dalla scuola, la creazione di un parcheggio per biciclette, un lavoro pedagogico nelle classi e la sensibilizzazione dei genitori, l'introduzione di un sistema *bicibus* (cfr. pagina 33) e *pedibus* (bus a piedi, cfr. pagina 33) sono tutte misure leggere che hanno modificato le abitudini. Gli automobilisti sono diventati rispettosi della sicurezza e di una certa disciplina nei dintorni della scuola. E in appena due anni l'uso dell'automobile si è dimezzato, con un passaggio quasi totale alla bicicletta.

Il principio del *pedibus* o del *bicibus* è semplicemente la rivisitazione delle file scolastiche, questa volta sotto la sorveglianza di genitori. La scuola aiuta genitori che vivono nello stesso quartiere ad incontrarsi ed organizzarsi per garantire in modo permanente l'accompagnamento di bambini che si incontrano ad un punto dato. Secondo la dimensione del gruppo o il modo di spostamento, è necessaria una permanenza di uno o più adulti. Grazie ai telefoni portatili, è facile segnalare al responsabile del *pedibus* l'assenza di un bambino malato o che è in ritardo e

che quel giorno non sarà presente. La scuola deve anche intervenire nel caso (eccezionale) in cui un genitore ha un impegno e non trova un sostituto.

Informazioni:

Progetto «Alternativement vôtre» della Metro Rhône-Alpes
Posta elettronica: david.djigaouri@la-metro.org
Internet: <http://www.rhonalpennergie-environnement.asso.fr/Pages/experi14.htm>

RITIRARE TRE AUTOMOBILI, PARCHEGGIARE CINQUANTADUE BICICLETTE

A Leicester, l'esperienza comparata di tre scuole che hanno scelto soluzioni diverse per il parcheggio delle biciclette mette in luce l'interesse del parcheggio nella strada:

- lo spazio è disponibile: basta realizzare il parcheggio per biciclette in sostituzione di aree per automobili ed aumentarlo in funzione della domanda; lo spazio non può mai essere guadagnato a scapito dei pedoni, poiché ciò dà un cattivo segnale di «concorrenza» tra modi di trasporto *soft*; spesso si è più limitati in termini di spazio e di possibilità d'estensione se si prevede il parcheggio sui terreni stessi della scuola;
- il parcheggio nella strada è una misura molto «pubblicitaria», poiché molto visibile;
- il parcheggio per biciclette di una scuola può essere utilizzato in altri momenti da altri utenti, cosa che non succede se è nel cortile della scuola;
- l'ubicazione deve essere ben pensata con riferimento al controllo sociale (visibile dalla segreteria o eventualmente da molte classi) e si consiglia l'uso di una telecamera; quando il parcheggio per biciclette è sul terreno della scuola, è preferibile uno spazio chiuso ed accessibile soltanto a richiesta, cosa che è meno comoda per gli utenti ma auspicabile per evitare il rischio di vandalismo (oppure va prevista una telecamera);
- il parcheggio deve essere coperto; si può scegliere un arredo urbano classico su catalogo per la copertura e sul modello «U rovesciato» per gli archetti;
- le idee devono essere sviluppate con la partecipazione degli alunni e di uno o più fautori convinti della causa dei ciclisti (un genitore, un insegnante o un altro membro del personale). È comunque indispensabile chiedere il parere di un tecnico per non commettere errori sull'ubicazione o la scelta delle apparecchiature. La scuola di Leicester che ha avuto il più grande successo ha visto rapidamente aumentare il numero dei ciclisti da 0 al 10 % dopo la creazione di un grande parcheggio coperto per cinquantadue biciclette in sostituzione di tre posti di parcheggio.



Informazioni:

Leicester City Council

E-mail: slads001@leicester.gov.uk

Internet: <http://www.saferoutestoschools.org.uk>

ACCOMPAGNATORI IN AUTO: ATTENDERE...

Alla Waingel Copse School, vicino a Reading (Regno Unito), non si può dire che i genitori che accompagnano i figli a scuola guadagnino in tempo o in comodità. Il trasporto dei bambini in automobile è infatti scoraggiato da tre misure:

- tutti i bambini sono invitati ed incoraggiati a venire a piedi o in bicicletta per ragioni di salute e d'igiene;
- il parcheggio dove si può accompagnare o andare a prendere un bambino in automobile è a circa 400 m dall'ingresso della scuola; ergo nessun fastidio per i residenti che abitano vicino alla scuola, né per i bambini stessi;
- i genitori che scelgono comunque di accompagnare i figli in automobile fino alla scuola pagano questa scelta in quanto devono attendere a volte quindici minuti al parcheggio della scuola prima che si sollevi la barra che blocca l'uscita, cioè il tempo che tutti gli altri scolari abbiano lasciato i luoghi senza problemi. Il personale della scuola garantisce il rispetto di questo regolamento.

Informazioni:

Waingel Copse School, Wokingham District Council

Tel. (44-118) 974 63 04

Internet: <http://www.saferoutestoschool.org.uk>

GLI INSEGNANTI CI RIMETTONO DI TASCA LORO!

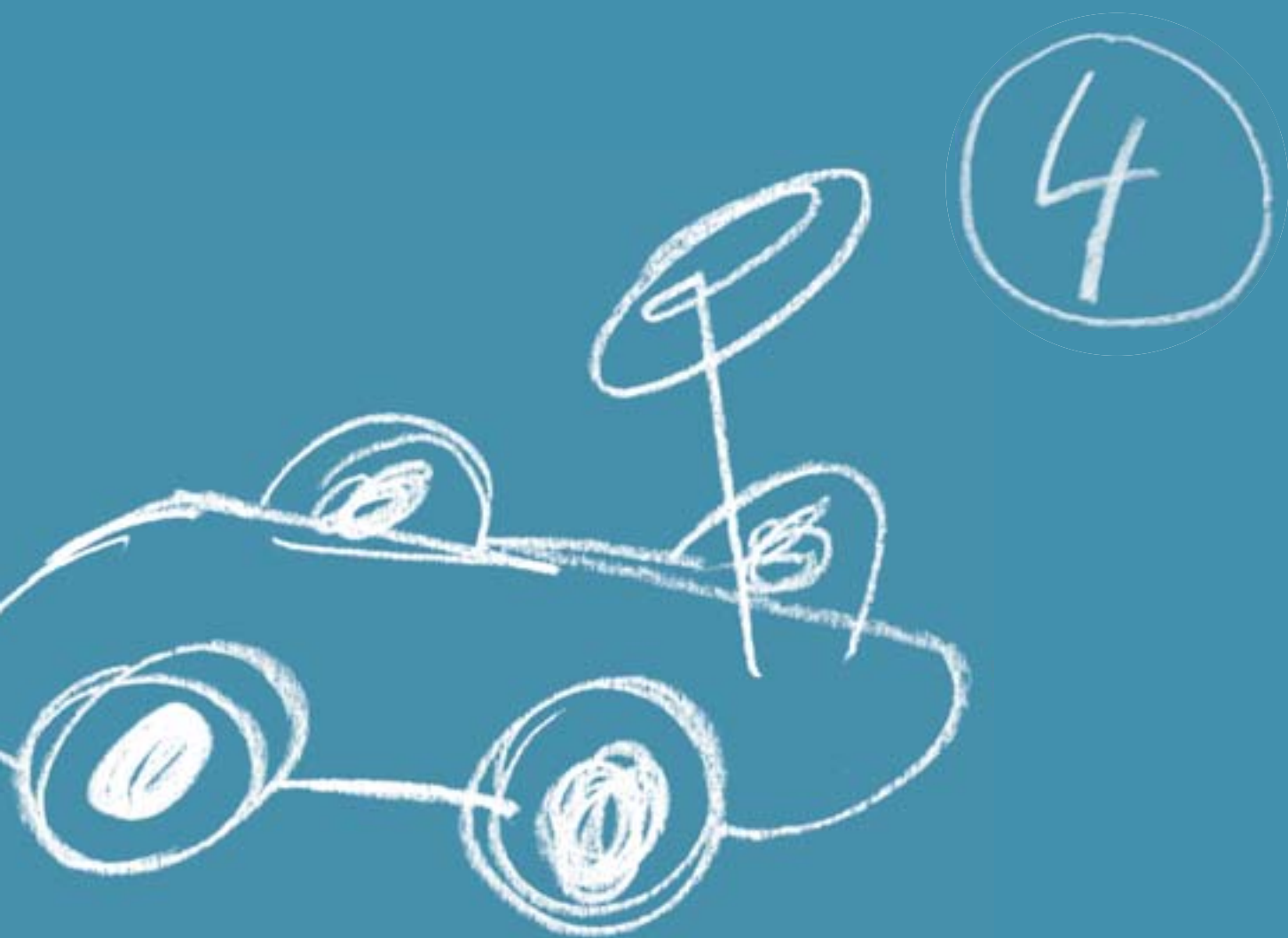
Si può immaginare un'impresa che, pur avendo l'obiettivo di prestare servizi di riparazione e di emergenza per gli automobilisti, lancerebbe un concorso destinato... a ridurre l'uso dell'automobile individuale? Invece sì! «Rac Motoring Services» (Regno Unito) è il principale promotore di «Grass Routes Challenge». I gruppi di scolari – a volte di appena 14 anni – sono invitati a sviluppare progetti di mobilità per le loro scuole. Si basano su una documentazione di base loro fornita, ma in seguito è lasciata libera la loro immaginazione.

Nel 1998/99 il primo premio era di più di 6 000 euro. Nel nord della Scozia (Caithness), due scolari hanno avuto un premio di consolazione di 1 500 euro per la loro scuola grazie ad un'idea per lo meno radicale: un'indagine ha rivelato loro che gli insegnanti stessi, che abitano nella stessa città o fuori, ricorrevano in maniera massiccia all'automobile. I due hanno indotto la scuola ad instaurare il parcheggio a pagamento e i redditi contribuiscono a finanziare misure a favore di altri modi di spostamento

(ripari per biciclette, ripari e panchine per i genitori che aspettano all'uscita della scuola, segnaletica, modifica della zona attorno ad uno degli accessi della scuola)!

Informazioni:

Internet: <http://www.rac.co.uk>



CAPITOLO 4

RISORSE

Indirizzi di contatto e siti Internet



Campagna delle città europee sostenibili

Più di 1 200 comuni aderiscono alla campagna Città sostenibili lanciata alla conferenza di Ålborg nel 1994 a seguito dell'adozione di Agenda 21 da parte dell'Unione europea e degli Stati membri nel 1992 al vertice di Rio. La campagna delle città sostenibili si articola in una dozzina di grandi reti di comunità locali.

Rue de Trèves 49-51
Bte 3
B-1040 Bruxelles
Tel. (32-2) 230 53 51
E-mail: campaign.office@skynet.be
Internet: <http://www.sustainable-cities.org>

Car Free Cities 'ACCESS'

Car Free Cities è una rete di città che scambiano esperienze ed informazioni su una politica degli spostamenti che promuove attivamente i modi alternativi all'automobile. CFC ha sviluppato

multi settori d'attività ed organizza regolarmente seminari.

c/o Eurocities
Square de Meeûs 18
B-1050 Bruxelles
Tel. (32-2) 552 08 74
E-mail: cfc@eurocities.be
Internet: <http://www.eurocities.org>

Healthy Cities (Organizzazione mondiale della sanità)

La rete Healthy Cities dell'OMS conta 43 membri, ma ci sono più di 1 000 comuni membri di reti nazionali nei vari Stati europei.

Dr. Agis Tsouros
WHO Regional Office for Europe
Healthy Cities & Urban Governance
Centre for Urban Health
E-mail: ats@who.dk

Claire Mitcham
WHO Regional Office for Europe
Urban planning and transport
E-mail: cmi@who.dk
Internet: <http://www.who.dk/healthy-cities/>

Francesca Racioppi
Transport, environment and health programme
Regional Office for Europe dell'OMS, Roma
E-mail: frr@who.it
Internet: <http://www.euro.who.int/transport>

Cities for cyclists

Questo club europeo di città ciclabili raccoglie trentun comuni che si sono impegnati ad adottare una politica attiva di promozione della bicicletta.

c/o Dansk Cyclist Forbund
Romersgade 7
DK-1362 København K
Tel. (45) 33 32 31 21
E-mail: cfc@dcf.dk
Internet: <http://www.cities-for-cyclists.org>

The Climate Alliance of European Cities

Questi 900 comuni (48 milioni di abitanti) hanno un progetto di lotta contro il cambiamento climatico che supera gli impegni internazionali: mirano a ridurre la loro produzione di CO₂ del 50 %, anziché dell'8 % previsto. L'alleanza ha sviluppato un catalogo di misure ed indicatori di sviluppo sostenibile.

Galvanistrasse 28
D-60486 Frankfurt-am-Main
Tel. (49-69) 71 71 39 21
E-mail: info@klimabuendnis.org
Internet: <http://www.klimabuendnis.org>

EPA — Associazione europea dei genitori di alunni

Rue du Champ de Mars 1a
B-1050 Bruxelles
Tel:(32-2) 514 05 99
E-mail: infos@epa.be
Internet: <http://www.epa-parents.org>

European Children's Network

Uno dei principi di Euronet è che «i bambini hanno diritto a che le loro esigenze e i loro interessi siano considerati come priorità dagli enti locali, regionali e nazionali e dalle istituzioni europee ed internazionali». Euronet è una coalizione di reti e di organizzazioni che lottano per la difesa degli interessi e dei diritti dei bambini, come definiti nella convenzione delle Nazioni Unite sui diritti del bambino. Grazie al lavoro di Euronet, il trattato di Amsterdam del 1997 per la prima volta ha esplicitamente fatto riferimento ai bambini nella storia dell'Unione europea.

Euronet
Rue Montoyer 39
B-1000 Bruxelles
Tel. (32-2) 512 45 00/512 78 51
E-mail: savechildbru@skynet.be
Internet:
<http://europeanchildrensnetwork.gla.ac.uk/>

ECF — Federazione europea dei ciclisti

La ECF riunisce le associazioni che lavorano alla promozione della bicicletta. Le associazioni membre hanno a volte pubblicato lavori di riferimento o hanno organizzato programmi di formazione. La ECF e i suoi membri possono anche orientarle verso associazioni locali o metterle in contatto con città che hanno già un'esperienza della promozione della bicicletta, in particolare con bambini e giovani.

Rue de Londres 15/3
B-1050 Bruxelles
Tel. (32-2) 512 98 27
E-mail: ecf_brussels@compuserve.com
Internet: <http://www.ecf.com>

European Federation of Asthma and Allergy Associations

Internet: <http://www.efanet.org>

Énergie-cités – Association européenne des pouvoirs locaux pour une politique énergétique durable sur le plan local (Associazione europea dei poteri locali per una politica energetica sostenibile sul piano locale)

Bureau de Bruxelles
Rue Paul-Émile Janson 29
B-1050 Bruxelles

Tel. (32-2) 544 09 21
E-mail: energie-cites.bxl@euronet.be
Internet: <http://www.energie-cites.org>

ETSC – European Transport Safety Council

Rue du Cornet 34
B-1040 Bruxelles
Tel. (32-2) 230 41 06
E-mail: Info@etsc.be
Internet: <http://www.etsc.be>

FEVR – Fédération européenne des victimes de la route (Federazione europea delle vittime della strada)

Case postale 2080
CH-1211 Genève 2 Dépôt
E-mail: fevr@worldcom.ch
Internet: <http://www.fevr.org>

Forum européen de la jeunesse (Forum europeo della gioventù)

Federazione delle associazioni nazionali di giovani degli Stati membri dell'Unione e anche della maggior parte degli Stati europei

Rue Joseph II 120
B-1000 Bruxelles
Tel. (32-2) 230 64 90

Fax (32-2) 230 21 23
E-mail: youthforum@youthforum.org
Internet: <http://www.youthforum.org>

IPA – International Association for the Child's Right to play

Internet: <http://www.ipaworld.org>

INCHES – International Network on Children's Health, Environment and Safety

Marie Louise Bistrup
E-mail: marie.bistrup@get2net.dk

Peter van den Hazel
E-mail: pvdhazl@inter.nl.net
Internet: www.inchesnetwork.org/about.html

ISDE – International Society of Doctors for the Environment

ISDE raccoglie 400 associazioni nazionali di medici per l'ambiente (35 000 membri individuali). L'organizzazione internazionale e i suoi membri trattano l'informazione del pubblico, dei medici e dei politici sui diversi legami tra l'ambiente e la salute (inquinamento atmosferico, rumore, sostanze inquinanti chimiche, cambiamenti climatici ecc.).

Le Château
CH-1374 Corcelles-sur-Chavornay
Tel. (41-24) 441 56 50

Fax (41-24) 441 56 51
E-mail: info@isde.org
Internet: <http://www.isde.org>

Research Centre Childhood and society

Il centro prepara attualmente un piano sulla partecipazione dei bambini all'assetto del territorio.

Internet: <http://www.ndo.be/kinds/index.htm>

Transport et environnement (Trasporto e ambiente)

«Transport et environnement» – Federazione delle associazioni che promuovono la tutela dell'ambiente attraverso una politica dei trasporti sostenibile.

Boulevard de Waterloo 34
B-1000 Bruxelles
Tel. (32-2) 502 99 09
E-mail: info@t-e.nu
Internet: <http://www.t-e.nu>

Union internationale des transports publics (UITP)
(Unione internazionale dei trasporti pubblici)

Rue Sainte Marie, 6
B-1080 Bruxelles
Tel. (32-2) 673 61 00
Fax (32-2) 660 10 72
Internet: <http://www.uitp.com>

European Child Friendly Cities Network

Nieuwenlaan 63
B-1860 Meise
Tel. (32-2) 272 07 50
E-mail: jvangils@ndo.be
Internet: <http://www.ndo.be/kinds/>

Siti Internet creati dall'Unione europea

o su iniziativa o con il sostegno della direzione generale dell'Energia e dei trasporti e della direzione generale dell'Ambiente della Commissione europea



Bambini e ambiente

Internet:
http://europa.eu.int/comm/environment/youth/index_en.html

Buone pratiche in materia di gestione urbana e sostenibilità

Internet: <http://europa.eu.int/comm/urban>

CORDIS

Progetti di ricerca (Community research and development information service)

Internet: <http://www.cordis.lu>

ELTIS – European Local Transport Information Service

Internet: <http://www.eltis.org>

EPOMM – European Platform On Mobility Management'

Internet: <http://www.epommweb.org>

LEDA – Legal and Regulatory Measures for Sustainable Transport in Cities

Internet: <http://europa.eu.int/comm/transport/extra/ledaia.html>

Indicatori europei di sviluppo sostenibile

Internet: <http://www.sustainable-cities.org/indicators/>

Sviluppati nel quadro del gruppo di esperti della Commissione europea sull'ambiente urbano, in stretta concertazione con i rappresentanti di enti locali, questi indicatori devono permettere di misurare i progressi eventuali di un ente locale in materia di sviluppo sostenibile. La gamma di indicatori copre in particolare i trasporti e gli spostamenti dei bambini verso la scuola (indicatore B.6).

La scelta dei genitori di permettere ai loro bambini di spostarsi in maniera autonoma in bicicletta o a piedi è direttamente influenzata

dalla percezione della sicurezza stradale e della sicurezza personale. Questa scelta ha anche un effetto diretto sulla qualità dell'ambiente. Le indagini devono non soltanto misurare la scelta modale, ma anche le motivazioni della scelta e quindi le basi di un cambiamento eventuale. I dati statistici dovranno basarsi su indagini annuali. Da notare: nel quadro del progetto di ricerca Tapestry, molti aspetti riguardano in particolare la messa a punto di questionari specificamente destinati ai bambini, che esigono un approccio molto diverso da quelli destinati agli adulti

Per maggiori informazioni:

Andrew Cook
University of Westminster, London
E-mail: cookaj@westminster.ac.uk

MOST – Progetto di sviluppo e di valutazione di strategie di gestione della mobilità che riunisce più di trenta partner che lavorano a circa venti casi d'applicazione.

Provider – Progetto di ricerca sulla gestione della mobilità nelle scuole e inclusione di questo tema nei corsi (Austria, Francia, Germania, Italia, Portogallo, Regno Unito e Romania)

Risorse Tapestry – Progetto di ricerca per analizzare come organizzare nel modo migliore campagne d'informazione o progetti di comunicazione allo scopo di incoraggiare o sostenere la scelta di modi di trasporto sostenibili. Gli studi comprendono tre aspetti: promozione delle alternative all'automobile, marketing dei trasporti pubblici e ricorso ai temi della salute e dell'ambiente:

Internet: <http://www.eu-tapestry.org>

LIFE, lo strumento finanziario per l'ambiente

Internet:
<http://europa.eu.int/comm/life/home.htm>

Altri siti Internet



www.research.dtlr.gov.uk/research/index.htm

Informazioni sugli studi finanziati dal ministero britannico dei Trasporti e che riguardano i legami tra il modo di spostamento verso la scuola e lo sviluppo delle capacità conoscitive nel bambino.

www.whi.org.uk/home.asp

Informazioni su studi finanziati dalla Walking your way to health initiative (Regno Unito) alla Oxford Brookes University e alla Loughborough University.

Organizzazione mondiale della sanità

Due programmi dell'OMS promuovono azioni volte a migliorare la salute dei bambini attraverso politiche di trasporto che incoraggiano l'andare a piedi e in bicicletta in

collegamento con i trasporti pubblici. Questi programmi, intitolati «Transport, environment and health» e «Children's health and environment», sono gestiti dal Centro europeo per l'ambiente e la salute, che fa parte dell'Ufficio regionale per l'Europa dell'OMS.

Carta sul trasporto, l'ambiente e la salute

Internet:
<http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/Progs/TRT/Home>

Dichiarazione della terza conferenza ministeriale sull'ambiente e la salute (1999)

Internet:
<http://www.euro.who.int/eprise/main/WHO/Progs/TRT/Home>

Rassegna delle prove scientifiche dell'impatto dei trasporti sulla salute (2000)

Internet:
<http://www.who.dk/document/e72015.pdf>

Costi per la sanità pubblica dell'inquinamento atmosferico dovuto al traffico stradale (Francia, Austria e Svizzera)

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

Raccomandazioni in materia di rumore

Internet:
<http://www.who.int/peh/noise/guidelines2.html>

Serie di articoli dal titolo «Transport, environment and health in Europe: evidence, initiatives and examples»

Internet: http://www.who.dk/healthy-cities/UrbanHealthTopics/20010912_1

www.kids-and-bikes.de

Questo sito (in tedesco) permette di scaricare un programma per insegnare ai bambini come andare in bicicletta.

Documenti/CD-ROM/Video



«Best practice to promote cycling and walking», CD-ROM, 1998

Questo CD-ROM riprende i risultati del programma di ricerca Adonis (*Analysis and development of new insight into substitution of short car trips by cycling and walking* – Progetto della DG Energia e trasporti della Commissione europea). Presenta numerosi esempi di misure adottate in diverse città europee. Questa relazione è anche disponibile in versione su carta.

Danish Road Directorate
Niels Juels Gade 13
PO Box 1569
DK-1020 København K
Tel. (45) 33 93 33 38
E-mail: vd@vd.dk

«Car Free Cities», CD-ROM

Cfr. elenco di indirizzi (sotto «Car Free Cities»).

«Mobirom», CD-ROM

Gioco interattivo che familiarizza i bambini e i giovani con le questioni di mobilità (in tedesco, inglese e olandese).

Forschungsgesellschaft Mobilität (FGM) & Austria
Mobility Research (AMOR), Graz (Austria)
Tel. (43-316) 81 04 51 20
E-mail: pilz@fgm-amor.at
Internet: <http://www.fgm-amor.at>

«Energy Kids on their Way to School», CD-ROM

Sei servizi fotografici appassionanti che mescolano avventure, amicizie e autonomia sul percorso casa-scuola, completati da informazioni dettagliate su diverse azioni (in tedesco, inglese e italiano).

Cfr. indirizzo sopra.

«Velo-city 2001», CD-ROM

L'edizione 2001 della conferenza biennale della Federazione europea dei ciclisti è stata organizzata secondo cinque grandi temi, tra cui «I bambini e la mobilità» e «Salute e benessere». Gli atti di questa conferenza saranno disponibili sotto forma di CD-ROM.

Velo-city Conference 2001
Conference Secretariat

C/o Meeting Makers
Jordanhill Campus
76 Southbrae Drive
Glasgow G13 1PP
United Kingdom
E-mail: velo_city@meetingmakers.co.uk
Internet: <http://www.velo-city2001.org>

«The Greening of Urban Transport: Planning for Walking and Cycling in Western Cities», 1997 (seconda edizione, 504 pagine), ISBN 04-719-6993-1

Questo lavoro presenta i principi del trasporto sostenibile, affronta le questioni ambientali, sociali, economiche ecc., legate ai trasporti, analizza gli ostacoli allo sviluppo del trasporto sostenibile e i concetti di gestione della mobilità, descrive le strategie di sviluppo dell'andare a piedi e in bicicletta e riporta numerosi esempi di realizzazioni.

«A League Table of Child Deaths by Injury in Rich Nations», 2001 (25 pagine)

Questa relazione sulla mortalità dei bambini nei paesi dell'OCSE sottolinea il peso degli incidenti stradali e le differenze tra paese (da 2,5 morti su 100 000 bambini di età tra 1 e 14 anni in Svezia a 8,7 in Portogallo).

Unicef Innocenti Research Centre
Piazza SS. Annunziata, 12

I-50122 Firenze
Tel. (39) 05 52 03 30
E-mail: florence.orders@unicef.org
Internet: <http://www.unicef-icdc.org>

«La giornata europea senza auto, 22 settembre», video (4 minuti)

Commissione europea
Direzione generale dell'Ambiente
Centro de'informazione
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 299 61 98
E-mail: env-pubs@cec.eu.int

«Strade verdi», video (8 minuti)

Questo video riguarda la rete europea delle strade verdi. Illustra lo sviluppo e le caratteristiche di questa rete destinata in particolare agli svaghi in bicicletta.

Cfr. indirizzo sopra.

«I costi esterni dei trasporti: costi degli incidenti, dell'ambiente e della congestione in Europa occidentale», 2000 (riassunto di 28 pagine)

Questo studio aggiorna e completa studi precedenti e giunge a risultati nettamente superiori di quanto considerato possibile alcuni anni fa. Copre i quindici Stati membri dell'UE, la

Norvegia e la Svizzera. Per il 1995, costi di congestione esclusi, i costi esterni dei trasporti raggiungono 530 miliardi di euro (7,8 % del PIL), di cui il 91,5 % imputabile al trasporto stradale (persone e merci). A ciò si aggiungono 128 miliardi di euro in costi di congestione, attribuibili esclusivamente ai trasporti stradali (cioè 1,9 % del PIL).

Communauté des chemins de fer européens (CCFE/CER)
Tel. (32-2) 525 90 70
Fax (32-2) 512 52 31
E-mail: guy.hoedts@cer.be
Internet: <http://www.cer.be>

«STAG Report»

La relazione dello School Travel Advisory Group segue l'evoluzione degli spostamenti scolastici in Inghilterra (un'analoga relazione riguarda la Scozia) e fa il punto su tutte le misure prese. Grazie agli sforzi già intrapresi, e che sono lunghi dall'essere generalizzati, è stato possibile ridurre l'uso dell'automobile per gli spostamenti verso la scuola tra il 1995-1996 e il 2000-2001.

Internet: <http://www.local-transport.dft.gov.uk/schooltravel/index.htm>

«A safer Journey to School» (28 pagine)

Questo opuscolo si rivolge più specialmente agli insegnanti e ai genitori.

Realizzato da The Transport 2000 Trust

The Impact Centre
12-18 Hoxton Street
London N1 6NG
United Kingdom
Tel. (44-207) 613 07 43
Internet: <http://www.transport2000.org.uk>
Distribuito da The Department for Education and Employment
Fax (44-845) 603 33 60

«School Travel – Strategies and plans – A best practice guide for local authorities», 1999 (70 pagine)

Questo documento descrive l'elaborazione di una politica comunale degli spostamenti scolastici e dei piani degli spostamenti scolastici. Presenta molti esempi di misure concrete accompagnati da commenti pratici per attuarli altrove.

Department of the Environment, Transport and the Regions (con il sostegno anche del Department for Education and Employment)
Eland House
Bressenden Place
London SW1E 5DU
United Kingdom
Tel. (44-207) 944 30 00
Internet: <http://www.local-transport.dft.gov.uk/schooltravel/index.htm>

«Increasing Bus Use for Journeys to School – A Guide to Best Practice within Existing Legislation», 2001 (70 pagine)

Questa relazione molto completa è parzialmente orientata alla legislazione in vigore nel Regno Unito, ma è tuttavia ricca di buoni esempi e di idee innovatrici.

Department of the Environment, Transport and the Regions (con il sostegno anche del Department for Education and Employment)
Cfr. indirizzo sopra.

«Personal Security Issues in Pedestrian Journeys», 1999 (162 pagine)

Questa relazione è basata su indagini svolte in sette tipologie di quartiere. Tratta soprattutto la questione della «sensazione di sicurezza» di diversi gruppi di pedoni (scolari, donne/uomini, persone immigrate, persone anziane) e il loro legame con le scelte di modo di trasporto. Sono anche illustrate le strategie di diverse città in materia di spostamenti a piedi, in particolare gli spostamenti scolastici (York, Edimburgo, Glasgow ecc.).

Department of the Environment, Transport and the Regions (DETR)
Cfr. indirizzo che appare sopra.
Mobility Unit:
Internet: <http://www.mobility-unit.dft.gov.uk>

«Grass Routes»

Il contributo «Grass Routes» è organizzato e finanziato da Rac Motoring Services, una società privata che garantisce un servizio di riparazione e di emergenza per gli automobilisti. Il fascicolo informativo comprende una decina di schede che fanno riferimento a tutte le materie del programma scolastico in cui si può sfruttare come strumento pedagogico la questione dei trasporti.

RAC House
1 Forest Road
Feltham TW13 7RR
United Kingdom
Tel. (44-208) 917 27 55 (Rachel Rice, External Affairs Manager)
E-mail: rarice@rac.co.uk

«Improving Bicycle Safety (without making helmet-use compulsory)», 1998 (16 pagine)

Questo breve opuscolo eminentemente istruttivo espone tutte le argomentazioni pro e contro l'uso del casco. Raccomanda una sicurezza stradale che tratti le cause degli incidenti piuttosto che i sintomi. Indispensabile per farsi un'opinione ragionata sull'opportunità di rendere obbligatorio l'uso del casco per i pedoni e gli automobilisti, o al contrario su quella di garantire una moderazione generale della

velocità in ambiente urbano (disponibile in inglese, spagnolo, francese e sloveno).

Cfr. sito ECF Internet: <http://www.ecf.com>.

«Municipal Climate Protection Profiles», 2000 (80 pagine)

Relazione d'attività dell'alleanza climatica delle città europee (cfr. elenco di indirizzi).

Walking and cycling in the city – WHO Report, Series Town Planning, 1998

Internet: <http://www.who.dk>

«Concern for Europe's Tomorrow», 1995

European Centre for Environment and Health (Organizzazione mondiale della sanità)

European Series, n. 53

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

«Transport, environnement et santé», 2002 (64 pagine.)

Questo opuscolo dell'ISDE, basato sul lavoro dell'OMS (cfr. articoli sul trasporto e l'ambiente nel sito dell'OMS), è destinato a diffondere sotto una forma comprensibile per il grande pubblico i risultati della ricerca scientifica sulle relazioni tra la salute e i trasporti.

(Disponibile in tedesco, inglese, francese e italiano, versione ridotta in danese).

Cfr. elenco di indirizzi.

Supporti di comunicazione sul tema «andare a scuola in bicicletta»

Opuscolo per i decisori + poster e volantino per i bambini.

Fédération des usagers de la bicyclette (FUBicy)

Tel. (33) 388 75 71 90

E-mail: velocite@fubicy.org

«Jugend & Mobilität», 1999 (48 pagine)

Questo opuscolo del VCÖ è estremamente completo e molto ben documentato. Sottolinea le specificità della domanda di trasporto dei giovani e le numerose ragioni (sicurezza, salute, costo sociale, spese individuali) di facilitare loro gli spostamenti con mezzi alternativi all'automobile individuale. Disponibile soltanto in tedesco.

Verkehrsclub Österreich (VCÖ)

Tel. (43-1) 893 26 97

E-mail: service@vcoe.at

«Mobilitätsmanagement für Schulen – Wege zur Schule neu organisieren», 2001 (52 pagine)

Questo documento molto ben fatto illustra in modo approfondito tutti gli aspetti degli spostamenti domicilio-scuola e descrive molti esempi innovatori. Disponibile soltanto in tedesco.

Verkehrsclub Österreich (VCÖ)

Tel. (43-1) 893 26 97

E-mail: service@vcoe.at

«Gesundheitsrisiko Auto», 1995 (160 pagine), ISBN 39-254-9987-3

Mabuse-Verlag GmbH

Kasseler Str. 1 a

D-60486 Frankfurt-am-Main

Tel. (49-69) 70 50 53

«Lebensräume für Kinder» – Relazione n. 70 del programma nazionale di ricerca «Città e trasporti» (Svizzera)

Internet:

http://www.snf.ch/en/rep/nat/nat_nrp.asp

«Theoretische und praktische Ansätze zur Mobilitäts- und Umwelterziehung im Kindergarten» (43 pagine)

Questo opuscolo illustra il possibile ruolo della bicicletta fra altri esercizi di motricità per i bambini della scuola materna. Comprende una parte generale sullo sviluppo e la salute dei bambini con riferimento alla mobilità.

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (ADFC)

Bayern

Tel. (49-89) 55 35 75

E-mail: kontakt@adfc-bayern.de

ADFC-Pädagogisches Projekt Fahrrad

Tel. (49-89) 55 86 90 09

E-mail: ppf@adfc-bayern.de

«Searching for Evidence-based Research Literature on Asthma», 1999 (8 pagine)

Informazioni sull'asma a cura della National Asthma Campaign (Regno Unito).

Tel. (44-207) 704 22 60

Internet: <http://www.asthma.org.uk>

«York School Travel Survey Report», 2000 (39 pagine)

Questa relazione è un buon esempio d'informazione sulle abitudini e le domande

degli scolari. Contiene un modello di questionario molto completo.

Daniel Johnson
TravelWise Officer
City of York Council
Tel. (44-1904) 55 13 28
E-mail: Daniel.Johnson@york.gov.uk
Internet: <http://www.york.gov.uk>

«Énergie-Cités Info»

Cfr. in particolare il supplemento al n. 17 di «Énergie-cités Info» sulla qualità dell'aria (aprile 1999) e il supplemento al n. 20 sulla giornata europea «In città senza auto» (ottobre 2000)

Cfr. elenco di indirizzi.

«Safe Routes to School Newsletter»

Bollettino di collegamento della campagna Srs nel Regno Unito

Sustrans Head Office
35 King Street
Bristol BS1 4DZ United Kingdom
Tel. (44-117) 926 88 93
E-mail: info@sustrans.org.uk
Internet: <http://www.sustrans.org.uk>

Commissione europea

«L'UE e l'aria pulita», 2000 (18 pagine)

ISBN 92-828-4805-01 (disponibile nelle undici lingue ufficiali), Commissione europea.

«La direttiva quadro sulla qualità dell'aria ambiente – Un'aria pulita per le città europee», 1998 (18 pagine)

ISBN 92-828-1601-X (disponibile nelle undici lingue ufficiali, in ungherese e polacco), Commissione europea.

Informazioni generali sugli obblighi imposti alle agglomerazioni di almeno 250 000 abitanti (100 000 abitanti in alcuni Stati membri): valutazione periodica, misure in caso di superamento dei valori limite e delle soglie d'allarme, pubblicazione da parte della Commissione europea di una lista nera delle città dove la qualità dell'aria è insoddisfacente.

«Verso un quadro della sostenibilità a livello locale: Indicatori comuni europei» 2000 (11 pagine)

ISBN 92-828-9495-9 (disponibile nelle undici lingue ufficiali e nelle lingue dei paesi

d'adesione), Commissione europea. Relazione tecnica sul progetto di indicatori europei di sviluppo sostenibile delle città. Uno degli indicatori proposti è la ripartizione modale per gli spostamenti domicilio-scuola.

«Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire», 2000 (60 pagine)

ISBN 92-828-5726-3 (disponibile in tedesco, inglese, spagnolo, francese, greco, italiano, portoghese, catalano, croato, ungherese, polacco, serbo e sloveno), Commissione europea.

Questo opuscolo informativo generale sulla bicicletta espone in dettaglio tutte le ragioni per sviluppare una politica a favore dei ciclisti e riporta numerosi esempi di successo.

«Città sostenibili europee»

Relazione del gruppo di esperti sull'ambiente urbano, 1996 (240 pagine), ISBN 92-828-4200-2, Commissione europea.

«L'ambiente europeo», relazione Dobbris, Copenaghen, Agenzia europea dell'ambiente, 1995.

«Politiche future in materia di inquinamento acustico», libro verde della Commissione europea, doc. COM(96) 540 def., 1996.

«Libro verde sull'ambiente urbano», doc. COM(90) 218 def., Commissione europea, 1990.

«Quadro d'azione per uno sviluppo urbano sostenibile nell'Unione europea», doc. COM(1998) 605, Commissione europea, 1998.

Direzione generale dell'Ambiente
Centro d'informazione
Rue de la Loi 200
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 299 61 98
E-mail: env-pubs@cec.eu.int
Internet:
http://europa.eu.int/comm/environment/index_it.htm

Eventi internazionali



L'organizzazione di manifestazioni sul tema della mobilità dei bambini (raduni a livello di scuola o di città o giornata a scuola in bicicletta ecc.) è un buono strumento di comunicazione e di sensibilizzazione del pubblico. Potete naturalmente lavorare a livello della vostra città, in maniera indipendente, ma è spesso più facile associarsi ad altre città o eventi già sperimentati altrove.

Nella maggior parte dei paesi, ci sono eventi nazionali regolari o sporadici ai quali la vostra città può associarsi con particolare riferimento ai bambini. I temi sono, ad esempio, la sicurezza stradale (cfr. Road Safety Week nel Regno Unito), una «giornata senza auto» a scuola [cfr. Autofreies (Hoch-)Schultag in Germania], una giornata o una settimana «al lavoro in bicicletta» (per il personale insegnante, cfr. Regione fiamminga in Belgio,

Danimarca, Regno Unito), una settimana «pedibus a scuola» (Walk to School Week nel Regno Unito), una settimana della bicicletta associando diversi temi (cfr. National Bicycle Week nel Regno Unito), le domeniche senza auto (cfr. Italia), un giorno di trasporti pubblici (cfr. giornata train/tram/bus in Belgio).

Come conoscerli? Contattando l'associazione nazionale membro, per il vostro paese, le diverse federazioni europee o internazionali (cfr. elenco di indirizzi), la vostra associazione di città e comuni, l'istituto della sicurezza stradale del vostro paese, il ministero dei Trasporti o il ministero dell'Ambiente ecc.

«In città senza auto!» (Giornata europea senza auto, 22 settembre)

(Cfr. pag. 42)

Questa giornata ormai paneuropea offre un'occasione rara di testare in situ le alternative all'automobile dei genitori per recarsi a scuola. Suggerisce anche temi comuni di dibattito e attività per tutti i bambini d'Europa.

In alcuni paesi, esiste ormai un materiale didattico per preparare la giornata con gli scolari che sono molto entusiasti. L'occasione è sfruttata per esposizioni e scambi tra classi. Ai

bambini sono proposti diversi tipi di animazioni: circuiti di scoperta della città, apprendistato della bicicletta, sensibilizzazione al problema dell'inquinamento o anche «asili all'aperto» nelle piazze cittadine!

Un «manuale europeo per i poteri locali» riprende consigli ed informazioni per l'organizzazione dell'evento.

Informazioni:

Internet: <http://www.mobilityweek-europe.org>

Pedibus verso la scuola (giornata internazionale, inizio ottobre)

In molti paesi anglofoni esistono da alcuni anni «Walk to school days». Il 4 ottobre 2001 è stata la prima giornata internazionale, con la partecipazione di Australia, Canada, Irlanda, Nuova Zelanda, Regno Unito e Stati Uniti.

Il sito Internet comprende in particolare:

- esempi di programmi nazionali, idee e risorse riprese un po' ovunque;
- link con siti che trattano temi connessi;
- contatti nei diversi paesi;

- schede d'informazione scaricabili;

- controlli di qualità degli spostamenti pedonali;

- legami con numerose scuole che permettono agli insegnanti e agli alunni di entrare in contatto e scambiare idee ed esperienze.

Informazioni:

Internet: <http://www.iwalktoschool.org>

I disegni qui di seguito sono stati scelti fra quelli sottoposti alla DG Ambiente nel quadro del concorso di disegni di bambini della Settimana verde 2001.

La DG Ambiente ringrazia vivamente questi giovani artisti:

Denise Aßmann, Jessica Franke, Tanja Galdipuur, Kevin Löffler, Eleni Pantzartzi, Raffaele Scarlatti, There Schulz, Sofia Sironi.



Commissione europea

Eppure i bambini si muovono

Lussemburgo: Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee

2002 — 60 pagg. — 29,7 x 21 cm

ISBN 92-894-1889-3