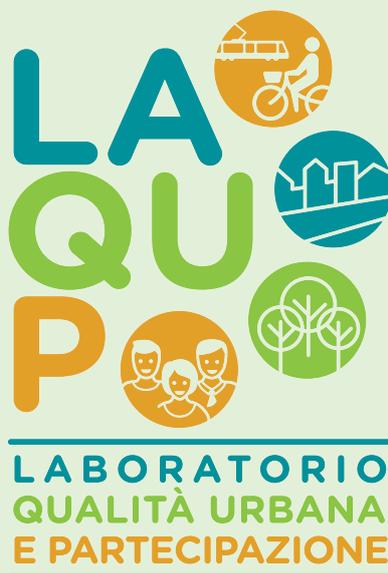


**DIRITTI&ROVESC**  
**Quartieri di qualità**  
**Nati per correre, giocare**  
**e camminare nel verde**

**Seminario formativo**  
**18 gennaio 2019**  
**Lombroso 16**

**ATTI DEL SEMINARIO**



## INDICE DEGLI ATTI DEL SEMINARIO

### SALUTI INTRODUTTIVI

**Elena Ferrari**, Vicepresidente di LAQUP

**Luca Scarpitti**, Compagnia di San Paolo

### I BAMBINI POSSONO VIVERE LA CITTÀ?

**Simona Rosati** - UNICEF ITALIA (IT)

CITTÀ AMICHE DEI BAMBINI E DEGLI ADOLESCENTI  
NOVE PASSI PER L'AZIONE

**Alain Rouiller** - ASS. RUE DE L'AVENIR (CH)

SPAZI PUBBLICI A MISURA DI BAMBINO IN SVIZZERA,  
FRANCIA E BELGIO

### DIRITTO AL GIOCO

**Alice Ferguson**/Playing out - BRISTOL (UK)

SPAZI PUBBLICI, GENITORI E BAMBINI

**Antoine Bennahmias**/Le clés de la cité

MARSIGLIA (FR)

ALLA CONQUISTA DELLA CITTÀ

### DIRITTO ALLA NATURA IN CITTÀ

**Massimo Gaspardo Moro** - Assessore all'ambiente del Comune di CHIERI

IL BOSCO URBANO CHE UNISCE SCUOLE E TERRITORIO

**Associazione Giardini in transito**

MILANO

IL GIARDINO CONDIVISO LEA GAROFALO

### DIRITTO ALLA SALUTE IN CITTÀ

**Fortuna Sorrese**/Mobility Manager I.S. MAJORANA

ROMA

MOBILITÀ FURBA

**Fiorenza Arisio**, Assessore all'ambiente del Comune di AVIGLIANA

MUOVERSI IN CITTÀ'

## SALUTI INTRODUTTIVI

**Dr.ssa Elena Ferrari, Vicepresidente dell'Associazione LAQUP**

Buonasera a tutti, sono Elena Ferrari, vicepresidente dell'Associazione Laqup, vi ringraziamo per essere presenti e ci piacerebbe che questa potesse essere anche un'occasione per fare rete.

E' da 5 anni che organizziamo un seminario annuale sul tema dello spazio pubblico e della partecipazione, cercando di volta in volta di affrontare il tema con una diversa angolazione:

- nel primo anno vi abbiamo proposto una panoramica dei temi a noi più cari (il verde e la mobilità)
- nel secondo e nel terzo anno abbiamo affrontato il tema del verde urbano sotto diverse declinazioni
- Lo scorso anno il tema della Partecipazione, quando ha senso fare partecipazione e perchè

Quest'anno a 30 anni dalla firma della Convenzione internazionale sui diritti dei bambini abbiamo pensato di organizzarlo su questo tema per capire a che punto siamo, cosa si è fatto e se la città di oggi permette ai bambini di esercitare il loro diritto al gioco, al verde e alla salute.

Il confronto tra le varie realtà europee presenti oggi (Italia, Francia, Svizzera, Inghilterra) ci auguriamo possa essere uno stimolo interessante alla riflessione su come i diritti dei bambini e degli adolescenti si possano trasformare in azioni concrete rispetto alla qualità e all'accessibilità degli spazi pubblici aperti della città.

Rifletteremo su come la partecipazione attiva dei ragazzi sia la chiave per valorizzare il loro punto di vista e per ridisegnare una città di alta qualità.

In questi anni abbiamo lavorato sul tema dello spazio pubblico ed il coinvolgimento diretto dei giovani negli interventi di microriqualificazione con il progetto Pascal e Riscopri Risorse con molti comuni quali Avigliana, Chieri, Bruino, Moncalieri, Pino Torinese, Pinerolo, Ivrea, Rivalta, Luserna San Giovanni e molti altri negli anni passati, Grazie a questi progetti ci siamo confrontati con altre associazioni, decine di amministratori, tecnici dei Comuni, centinaia di docenti, diverse migliaia di giovani.

In questi anni abbiamo organizzato visite studio in Francia, in Svizzera, in Germania per analizzare e conoscere spazi pubblici di altre città e confrontarci con altre amministrazioni e associazioni locali.

Ringraziamo le Compagnia di San Paolo che sostiene da anni i nostri progetti e i seminari e lascio la parola a Scarpitti della Compagnia di San Paolo.

Non potevano non coinvolgere l'UNICEF come relazione d'apertura del nostro seminario, di cui è presente oggi Simona Rosati.

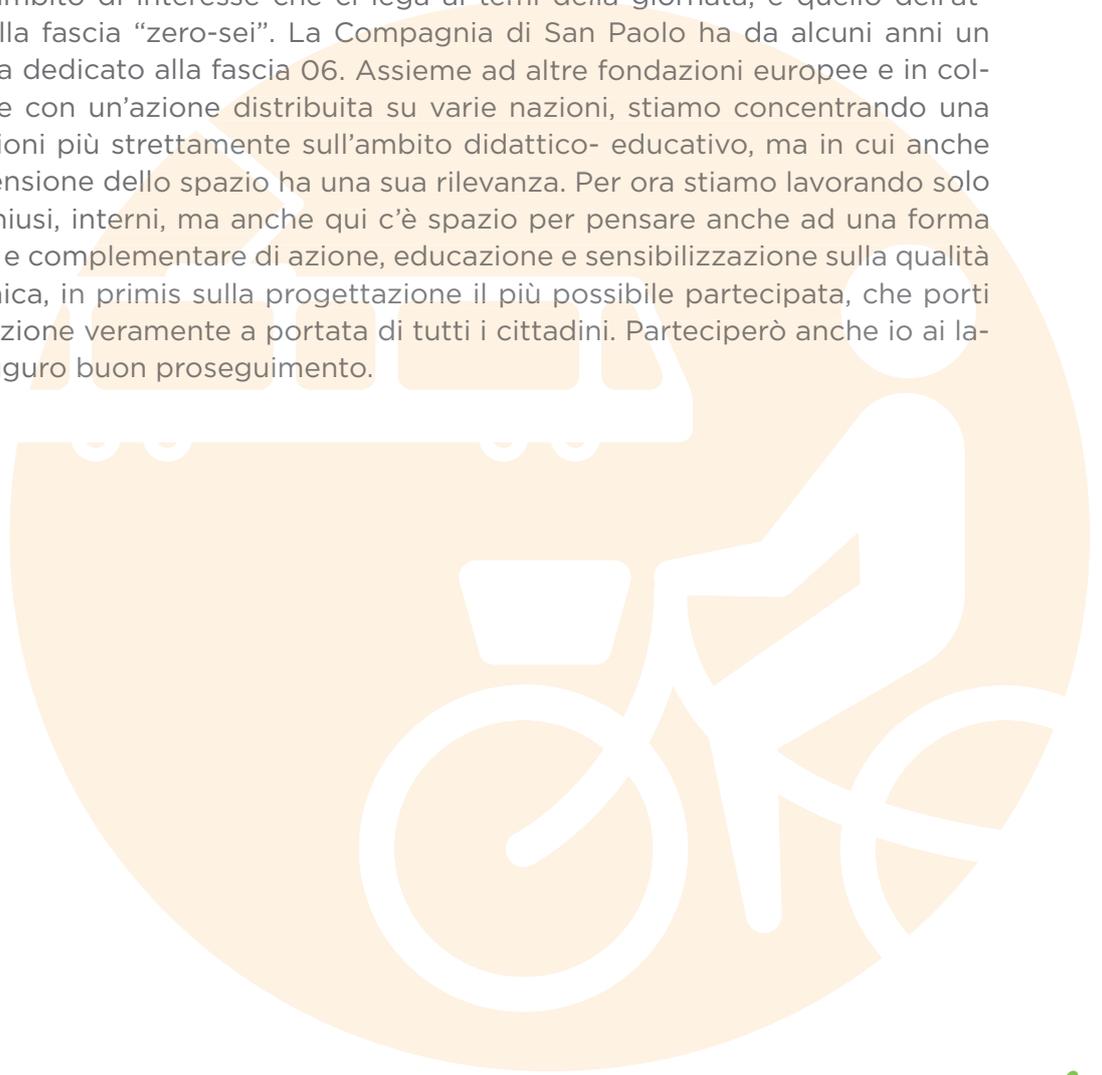
**Dott. Luca Scarpitti, Compagnia di San Paolo**

Buongiorno a tutti, con l'associazione Laqup in questi recenti anni abbiamo collaborato e portato avanti diverse progettualità, promuovendo e riconoscendo loro un importante ruolo di azione su un livello di partecipazione e coinvolgimento delle micro realtà locali.

Ultimamente questo processo può trovare delle difficoltà, sia perché gli spazi spesso non sono così facili da frequentare, sia perché ci possono essere ostacoli procedurali e amministrativi. Crediamo, però, che un'azione diffusa a livello territoriale, non solo in ambito urbano e metropolitano, ma anche distribuita territorialmente, possa essere anch'essa un buon investimento culturale.

Mi veniva in mente in questo senso un recente incontro che abbiamo organizzato sugli spazi adiacenti alle scuole sul territorio milanese, in cui partendo da una mappatura e da uno studio, si evinceva come lo spazio scolastico limitrofo alla scuola venisse percepito dalle nuove generazioni come importante spazio urbano, e quanto la qualità dello spazio incidesse sull'imprinting e sul vissuto delle nuove generazioni. Su questo si sta lavorando con le associazioni qui presenti, per arrivare a una sperimentazione sul bacino torinese simile a quella effettuata a Milano.

L'altro ambito di interesse che ci lega ai temi della giornata, è quello dell'attenzione alla fascia "zero-sei". La Compagnia di San Paolo ha da alcuni anni un programma dedicato alla fascia 06. Assieme ad altre fondazioni europee e in collaborazione con un'azione distribuita su varie nazioni, stiamo concentrando una serie di azioni più strettamente sull'ambito didattico- educativo, ma in cui anche qui la dimensione dello spazio ha una sua rilevanza. Per ora stiamo lavorando solo su spazi chiusi, interni, ma anche qui c'è spazio per pensare anche ad una forma aggiuntiva e complementare di azione, educazione e sensibilizzazione sulla qualità architettonica, in primis sulla progettazione il più possibile partecipata, che porti ad una fruizione veramente a portata di tutti i cittadini. Parteciperò anche io ai lavori e vi auguro buon proseguimento.



# I BAMBINI POSSONO VIVERE LA CITTÀ?

## 1 INTERVENTO

### CITTÀ AMICHE DEI BAMBINI E DEGLI ADOLESCENTI NOVE PASSI PER L'AZIONE

**Simona Rosati**

Unicef Italia

“Città amiche dei bambini e degli adolescenti” è un programma mondiale, con il quale UNICEF cerca di declinare i principi stabiliti all'interno della Convenzione universale sui diritti dell'infanzia, che quest'anno compie trent'anni.

Abbiamo anche un programma scuola, ospedale, sport; ognuno di questi programmi a livello internazionale viene declinato per trasformare i principi della convenzione in azione concreta.

Quest'anno la convenzione compie trent'anni, è stata approvata il 20 novembre del 1989 dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, ratificata dal nostro paese con una legge del 27 maggio del 1991 numero 176.

La Convenzione è il trattato sui diritti più ratificato del mondo. Tutti gli stati appartenenti alle Nazioni Unite l'hanno ratificata, tranne gli Stati Uniti.

All'interno della convenzione ci sono tutti i diritti destinati ai bambini, e la cosa più importante che porta come novità è che il bambino non è oggetto di diritti, ma diventa soggetto di diritto.

A questo punto perchè è stata necessario - dopo questa Convenzione - avere una commissione sui diritti dei bambini? Partiamo dall'assunto che essi sono individui, e hanno lo stesso status degli altri componenti della famiglia. Iniziano la loro vita come soggetti dipendenti, e quindi è necessario che gli adulti si assumano le responsabilità di garantire loro i diritti che gli spettano. Siamo noi come adulti, come comunità, che abbiamo questa responsabilità.

Tutti i piani di governo e le azioni che i governi fanno hanno un impatto enorme sui bambini più che su altre categorie sociali.

Le opinioni dei bambini sono raramente ascoltate nei processi decisionali, anche se di fatto sono soggetti di diritto, tra cui quello di esprimere la propria opinione.

I quattro principi fondamentali della Convenzione, quelli su cui si regge tutta l'impalcatura della Convenzione stessa, sono: il diritto alla non discriminazione, il superiore interesse del minore, il diritto alla vita, all'interesse e allo sviluppo, il diritto alla partecipazione e all'ascolto.

C'è scritto minore perchè c'è un motivo, il termine “minore” dà l'idea di qualcosa che è meno, “minore” è qualcosa che non ha raggiunto la maggiore età, ma che non è minore di qualcos'altro.

Questi quattro principi rappresentano la chiave di lettura per la realizzazione di tutti gli altri diritti presenti nei 54 articoli che compongono la Convenzione. Abbiamo i diritti inerenti alla sopravvivenza, alla protezione dell'infanzia e alla partecipazione.

Questi sono anche i principi su cui si basa il programma “Città amiche”, ci sono i 4 principi fondamentali, più l'articolo 4, cioè “l'impegno delle istituzioni ad adottare tutti i provvedimenti necessari all'attuazione dei diritti, e il diritto e il dovere

della comunità intera di dare al bambino l'orientamento adeguato per esercitare i propri diritti", cioè creare gli spazi e i tempi necessari perché questi diritti possano essere garantiti.

Una "città amica" è un sistema di buon governo locale impegnato nell'attuazione dei diritti dei bambini e degli adolescenti, dove le voci, le priorità e le esigenze dei bambini e degli adolescenti sono parte integrante delle politiche pubbliche. Non devono essere azioni "spot", questo programma cerca di lavorare sulla sistematicità degli interventi, non su "oggi faccio una cosa perché sono bravo e lavoro con i bambini, e domani ne faccio un'altra".

La partecipazione è un diritto, e in quanto tale non deve essere chiuso all'interno di uno spazio e di un tempo preciso, ci deve essere sempre un modo per partecipare, così come noi abbiamo il modo di partecipare alla vita pubblica del nostro paese.

Una "città amica" è un luogo che accetta, accoglie e valorizza le differenze e le diversità, un luogo che è caratterizzato da inclusione, partecipazione e collaborazione.

Come tradurre tutto questo? Il documento di riferimento per una "città a misura di bambino e adolescente" sono "I nove passi per l'azione", che traducono in azioni i principi della Convenzione. I nove passi sono questi:

1. favorire la partecipazione delle bambine e dei bambini
2. un quadro legislativo amico dei bambini; è vero che a livello locale il comune non legifera, però i regolamenti, i documenti e le decisioni che può prendere il Comune possono essere riviste e ristrutturare in modo che siano compresi anche i bambini, e in alcuni casi anche tradotte per essere comprese dai bambini e dagli adolescenti
3. una strategia per i diritti dell'infanzia in città
4. la creazione di un'unità con meccanismo di coordinamento per i diritti dell'infanzia; spesso ci capita di vedere anche a livello locale che ciò che viene fatto per i bambini come i trasporti scolastici, la mensa e la biblioteca delle scuole, sono però interventi scollegati tra loro, in quanto spesso e volentieri i servizi e il terzo settore non si parlano, non si coordinano gli interventi rispetto a una strategia a monte che sia comprensiva globalmente sull'infanzia),
5. una valutazione e un'analisi dell'impatto che le politiche hanno sui bambini,
6. un bilancio dedicato all'infanzia (non un bilancio a sé stante, ma all'interno del bilancio pubblico che il comune fa e mette a disposizione, ci possono essere delle voci che fanno espresso riferimento a determinati interventi pensati per l'infanzia e per l'adolescenza),
7. un regolare rapporto sulle condizioni dell'infanzia nella città,
8. un'istituzione indipendente per l'infanzia (un sorta di meccanismo garante, di tavolo, di consulta)
9. la diffusione della conoscenza sui diritti dell'infanzia e dell'adolescenza.

Un altro elemento importante per una città a "misura di bambino e adolescente", è la creazione di documenti in cui vengono inseriti - via via - tutti provvedimenti che il comune intende fare per tradurre ciò che è stato detto in campagna elettorale, con la possibilità di inserire una strategia sull'infanzia e sull'adolescenza, esattamente come si fa una strategia sul verde pubblico, sulla mobilità, sullo sport e sui servizi sociali.

I passi 5 e 9, si traducono in un garante, oppure in un osservatorio, una consulta; tutto dipende dalla dimensione del comune e dalla sua articolazione interna. Un tavolo in cui la parte politica parla con il terzo settore, la scuola, e tutti coloro che in qualche modo si occupano sul territorio di bambini e adolescenti, al fine di avere un lavoro concentrato, aiutando a riprogrammare delle azioni che abbiano senso, avendo come focus il miglioramento e il perfezionamento di tale azioni.

Altro elemento importante è senz'ombra di dubbio la diffusione della conoscenza sui diritti dell'infanzia e dell'adolescenza attraverso manifestazioni, eventi, seminari, anche e soprattutto per gli amministratori.

A seconda del comune e di come lo si vuole organizzare, e a seconda delle strutture che magari sono già state messe in piedi o già sperimentate, può iniziare a lavorare da un passo piuttosto che da un altro. I nove passi non sono una scala, non bisogna iniziare dal primo passo e finire al nono, si sceglie come procedere a seconda del comune in questione.

La cosa importante è che piano piano i nove passi ci siano tutti.

I passaggi comuni a tutte le città sono: valutare la situazione dei bambini e coinvolgerli nei processi, sviluppare una strategia completa, implementarla con le parti interessate, compresi i bambini, e monitorare e valutare i risultati dell'operato.

Quindi non è una questione di un solo intervento, fargli costruire il parco giochi o fare il percorso casa-scuola, ma è un lavoro che si compie giorno dopo giorno, cercando di rendere la partecipazione un "modus operandi", un vero e proprio sistema di lavoro, realizzando azioni quotidiane e durevoli. Costruisco un'area verde? Bene, non ho mica finito, me ne devo prendere cura nel tempo. Voglio sapere poi come va finire, ho il diritto che mi venga indietro che cosa ne è stato di quello che io ho fatto, le opinioni positive e negative.

Un periodo di confronto con la società civile per promuovere il coinvolgimento dei vari attori che si occupano di infanzia e adolescenza, permettendo al comune e al terzo settore (associazioni, scuole, ecc) di comunicare.

In alcune città abbiamo fatto il piano regolatore partecipato e abbiamo chiesto di poter fare partecipare anche i bambini, e in alcune realtà quest'ultimi hanno espresso delle opinioni che non sono per niente banali. Ad esempio, dei ragazzi di terza media hanno chiesto agli assessori: "Scusate, ma al posto di costruire nuovo, perchè non rivalutiamo le strutture e le infrastrutture che abbiamo? Perchè noi possiamo utilizzarle anche per fare spazi a misura di ragazzi." Capite l'importanza di un intervento del genere?

Un altro aspetto fondamentale è la creazione di unità di analisi e di raccolta dati per fare una fotografia il più possibile dettagliata delle esigenze e delle necessità dei bambini e dei ragazzi. Questo per fornire all'amministrazione dei dati concreti su cui lavorare per migliorare le politiche indirizzate alla loro fascia.

Si deve predisporre anche un programma completo di azioni per l'infanzia a livello cittadino, delineando chiaramente un budget e delle responsabilità per l'implementazione.

Una cosa buona che c'è all'interno dei documenti di programmazione è che ad ogni azione corrisponde una responsabilità di un funzionario, c'è una persona che si prende carico di mandare avanti l'azione in questione, e lo fa con un tot di risorse umane, e un tot di risorse stabilite nel bilancio.

La partecipazione deve essere - come principio di base - trasparente, informata, volontaria e consapevole. I bambini devono essere forniti di informazioni complete e accessibili, io posso partecipare se so cosa sto facendo, se so di cosa parlo. Senò non è una partecipazione reale.

La partecipazione deve essere rispettosa e rilevante, cioè che permetta ad esempio ai bambini e agli adolescenti di esprimere opinioni che abbiano una rilevanza sulla loro fascia sociale. Io partecipo se mi interessa.

Facilità, metodi di lavoro a misura di bambino, con diverse forme di socialità, con metodi diversi a seconda di molte variabili.

La partecipazione deve fornire pari opportunità, senza nessuna discriminazione di nessun tipo. Pensate ai bambini disabili, quelli che non sanno parlare la nostra

lingua. Sono tutti ostacoli per la partecipazione, ma che con le giuste energie possono essere superati e canalizzati nel modo più opportuno.

La partecipazione deve essere inclusiva, supportata da formazione e preparazione.

Gli adulti hanno una grande responsabilità in questo.

Questi sono i requisiti essenziali per una partecipazione sana.

I punti di vista devono essere presi sul serio, cosa che spesso non avviene.

La partecipazione attraversa tutti i processi, è un metodo di lavoro, non è un fine, è un mezzo, un modo di fare le cose. Ascoltare i bambini è una modalità di lavoro. Un mezzo per dare un diritto.

Domanda: Quante città hanno aderito al programma di cui ci ha parlato?

Risposta: Questo programma qui è destinato a città che hanno più di 15000 abitanti. Abbiamo dovuto fare una scelta perché il nostro ufficio è fatto di 4 persone, e non possiamo seguire assieme così tante città. Mettere assieme un meccanismo del genere necessita di grandi energie. Sotto i 15000 abitanti fanno un determinato percorso, sopra quella cifra ne fanno un altro. Al momento siamo a circa 25 città che hanno aderito al programma, l'hanno firmato e deliberato, e ora stanno cominciando il percorso.

# I BAMBINI POSSONO VIVERE LA CITTÀ?

## 2 INTERVENTO

### SPAZI PUBBLICI A MISURA DI BAMBINO IN SVIZZERA, FRANCIA E BELGIO

#### **Alain Rouiller**

Ass. rue de L'avenir (Ch)

Strade per giocare, zone d'incontro e zone residenziali. I buoni esempi di Berna, Basilea e Friburgo (D)

#### **Sintesi dei concetti affrontati nella presentazione**

- La Rete RUES, rete francofona per una mobilità urbana conviviale e sicura, riunisce soggetti francofoni da diversi Paesi: Belgio (Istituto VIAS, Bruxelles mobilité, Région Bruxelles Capitale, DEMETER, Università di Liegi, CRR Centro di ricerche stradali), Francia (CEREMA, Rue de l'Avenir Francia), Lussemburgo (Sicurezza stradale), Québec (Ministero dei trasporti e della mobilità sostenibile, Fondazione Rues Principales, Vélo Québec) e Svizzera (Rue de l'Avenir Svizzera). Dal 2018 accoglie anche LAQUP in qualità di referente italiano.
- Convenzione di Vienna sulla circolazione stradale (1968) / documento adottato a Ginevra nel 1971: riferimenti normativi internazionali per le zone di incontro e/o per le zone residenziali.
  - Articolo 27 bis Regole speciali applicabili in una zona residenziale segnalata come tale:
    - a. i pedoni possono usare tutta la larghezza della strada. I giochi sono autorizzati;
    - b. i conducenti devono circolare a una velocità molto ridotta, che è fissata dalla legislazione nazionale e che in nessun caso può superare i 20 km orari (12 miglia orarie)
    - c. i conducenti non devono mettere i pedoni in pericolo né dar loro fastidio. Se necessario devono fermarsi
    - d. i pedoni non devono intralciare la circolazione dei conducenti se non ve ne è la necessità
    - e. la sosta è vietata tranne negli stalli dove un'apposita segnaletica la permette
    - f. alle intersezioni gli utenti della strada che provengono da una zona residenziale devono dare la precedenza agli altri utenti tranne in caso di disposizioni contrarie previste dalla legislazione nazionale
- Zona residenziale e zona di incontro. Nella zona di incontro il limite è pari a 20 km/h e i pedoni hanno la precedenza ovunque.

	zone résidentielle	zone de rencontre	km/h	
PAESI BASSI	1976		6 - 15	
BELGIO	1978*	2007	20	*la zona residenziale viene mantenuta
SVIZZERA	1979*	2002	20	*la zona residenziale viene soppressa nel 2002
GERMANIA	1980	2016*	4 - 10	*progetto pilota zona di incontro a 20 km/h a Berlino
AUSTRIA	1983*	2013	20 et 30	* 4 - 10 km/h Wohnstrasse, mantenuta con possibilità di giocare
FRANCIA		2008	20	
LUSSEMBURGO	*	2009	20	*Viene mantenuta la zona residenziale con diritto di gioco per i minori di 10 anni

Altri Paesi con zone residenziali a bassa circolazione e con possibilità di gioco, come previsto dalla Convenzione di Vienna: Bielorussia, Italia, Danimarca (10 - 15 km/h), Norvegia (8 km/h), Islanda (15 km/h), Repubblica Ceca, Finlandia, Polonia, Spagna, Ungheria, Grecia, Lettonia, Regno Unito (12 km/h), Slovacchia, Svezia ecc.

- Diritto al gioco per strada. Nella maggior parte dei Paesi europei è vietato giocare sulla carreggiata ma diversi Paesi riprendono le regole della Convenzione di Vienna che prevede la possibilità di giocare nelle zone residenziali. Non la Francia. Questa autorizzazione al gioco è simboleggiata generalmente dalla presenza di un pallone nella segnaletica. In Svizzera, invece, sulla carreggiata il gioco è autorizzato nelle strade a bassa circolazione, ai sensi dell'articolo 46 comma 2bis dell'OCR (Ordinanza sulle regole della circolazione stradale)
- Convenzione di Vienna 1971 siglata da: Paesi Bassi, Regno Unito, Norvegia, Danimarca, Italia, Lettonia, Svezia, Germania, Repubblica ceca, Polonia.
- SVIZZERA. I bambini hanno il diritto di giocare sulla carreggiata nelle strade a bassa circolazione. È permesso utilizzare le aree di circolazione destinate ai pedoni e, sulle strade secondarie a bassa circolazione (es. nei quartieri residenziali), tutta la superficie della carreggiata per praticare attività, in particolare giochi, che si svolgano in uno spazio limitato purché non arrechino disturbo agli altri utenti della strada né li mettano in pericolo.

A Berna esistono zone d'incontro nate su richiesta dei residenti. Il processo di una zona d'incontro su richiesta prevede

- designazione di un/a referente
- minimo due riunioni pubbliche
- il gruppo deve ottenere la sottoscrizione della maggioranza dei residenti

Gli abitanti possono aggiungere delle fioriere e devono prendersene cura (annaffiature, potatura degli arbusti). Inoltre possono aggiungere arredi leggeri e mobili (panchina, tavolo)

A Berna esistono anche zone d'incontro estese. La zona d'incontro del Burgfeld è la prima zona d'incontro della Svizzera a scala di quartiere (al di fuori dei centri storici) nata per rispondere a due richieste: sicurezza negli spostamenti e spazi per il gioco. Osno stati eliminati 120 stalli (costi: € 78.000)

A Basilea esistono 3 tipi di zone di incontro:

a) zona classica => aperta a tutti, come in Francia

- b) zona vietata al traffico motorizzato (accesso limitato) => appositamente progettata per i ciclisti
- c) zona per il gioco.

- GERMANIA. Normativa tedesca di riferimento: art 31 della legge sulla circolazione stradale.

Lo sport e il gioco non sono autorizzati sulla carreggiata, sulle banchine e sulle ciclopiste.

Nelle zone a traffico moderato (cartello 325.1) il gioco dei bambini è autorizzato dappertutto.

- AUSTRIA. Normativa austriaca di riferimento: art 88 della legge sulla circolazione stradale.

Sulla carreggiata, tutti i giochi sono vietati; questo divieto non si applica nelle strade residenziali

- BELGIO. Il gioco è autorizzato esplicitamente nel codice della strada nei 4 casi seguenti:

1. Le zone residenziali e le zone d'incontro (nessuna distinzione, quindi il cartello è lo stesso con il pallone. Il che lascia un margine d'interpretazione sull'opportunità di giocare in alcune zone d'incontro)

2. Sui percorsi riservati ai pedoni, ai ciclisti, ai cavalieri... Spesso si tratta di alzaie, ferrovie dismesse, percorsi in sede propria, in ambito sia urbano sia rurale.

3. Nelle aree pedonali

4. Nelle strade riservate al gioco

Non vi sono invece indicazioni per le strade scolastiche.

FRANCIA. Il gioco non è autorizzato per strada tuttavia non è neppure vietato!

- ITALIA. Codice della strada. Art. 3. Definizioni stradali e di traffico. Zona residenziale: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

# DIRITTO AL GIOCO

## 1 INTERVENTO

### SPAZI PUBBLICI, GENITORI E BAMBINI

#### **Alice Ferguson**

Playing out - BRISTOL (UK)

Ciao siamo Alice e Ingrid e ci siamo conosciute inizialmente come mamme di bambini piccoli, vivevamo nello stesso quartiere a Bristol, una grande città del Regno Unito.

Tutt'e due condividevamo la stessa preoccupazione riguardo alla scarsa libertà dei loro bambini di "giocare fuori casa" nelle strade e negli spazi aperti del loro quartiere.

Il problema principale erano le macchine e il traffico che dominavano le strade. Insieme ad altri abbiamo creato un'Organizzazione "Giocare fuori casa" e da allora contribuiamo a far crescere a livello nazionale un movimento di genitori che reclama il diritto dei bambini a giocare fuori casa in sicurezza nelle strade dove abitano.

#### ALICE

Ciao e grazie tante dell'invito a portarvi la nostra esperienza e visitare la vostra bella città!!

Siamo molto felici di vedere come stia crescendo in tutta Europa e nel mondo il dibattito sui bambini nelle città, nelle strade e negli spazi pubblici.

Grazie anche al British Council che ha sostenuto la nostra trasferta offrendoci la possibilità di venire in due. Non ci capita spesso di uscire da Bristol, pertanto questa visita è per noi un raro piacere.

Siamo qui per raccontarvi la storia di come la nostra organizzazione -Giocare fuori casa-è nata dal seme di un'idea creativa, e di come un movimento radicale per i diritti dei bambini di giocare nello spazio pubblico sia cresciuto in tutto il Regno Unito e adesso cominci a diffondersi e connettersi con altre realtà internazionali.

Speriamo che qualcosa di quello che abbiamo da dirvi possa essere d'interesse per per Torino e per i bambini che vivono in paesi o in città in tutta Italia.

#### INGRID

Noi siamo cresciute entrambe negli anni 70'. Giocavamo liberamente nelle strade e negli spazi vicini a casa.

Qui correvamo dappertutto, facevamo amicizie, inventavamo giochi utilizzando la nostra fantasia, risolvevamo problemi, conoscevamo i nostri vicini.

E' dove abbiamo sviluppato la nostra autonomia e la fiducia in noi stesse. Andavamo a scuola a piedi da sole dai 7 o 8 anni. Questa era la norma.

Libertà, entusiasmo, avventure.....

30 anni dopo, diventate mamme, ci siamo guardate attorno e le cose erano completamente cambiate.

Abitiamo in una zona residenziale molto costruita, con poco verde e tanto traffico nelle strade principali.

Ci siamo accorte che erano pochissimi i bambini del quartiere a giocare fuori casa. Inoltre non andavano a scuola da soli finché non raggiungevano i 10 o 11 anni.

La loro vita era molto più organizzata e limitata.

Per riuscire a farli giocare con i loro amici, dovevamo pianificare la cosa con anticipo per poi portarli da qualche parte.

Non ci sembrava possibile aprire semplicemente la porta e farli uscire per strada. Senza contare il fatto che fuori non c'era nessuno con cui giocare!

In confronto all'infanzia che abbiamo avuto noi, quella dei nostri figli era un'infanzia intrappolata in casa, isolata e privata di tutto quello che noi avevamo imparato giocando fuori casa, per strada con gli altri bambini.

E non si tratta solo di una visione nostalgica o di una visione personale. Si tratta di un problema grave e diffuso: oggi, mediamente, i bambini nel Regno Unito passano quotidianamente meno tempo all'aperto dei carcerati. Secondo le raccomandazioni del governo britannico, i bambini necessitano di un minimo di 1 ora al giorno di attività fisica per restare in salute. Soltanto uno su cinque la fa. Significa che l'80% non la fa. Il 20% dei bambini esce dalla scuola primaria con problemi di obesità.

Malattie mentali e ansia stanno aumentando considerevolmente nei bambini e nei giovani, e questo è stato attribuito anche alla mancanza di gioco e libertà all'aperto. Senza contare tutti i benefici intangibili del giocare fuori casa, come lo sviluppo della fiducia in sé, l'indipendenza, la libertà, il gusto dell'avventura e il senso di appartenenza alla comunità. Ci siamo rese conto che giocare all'aria aperta era una questione fondamentale. Ci sentivamo frustrate e infelici rispetto questa situazione, sentimenti condivisi da altri amici e da altre mamme che conoscevamo. Ne abbiamo parlato tanto, e dai vari confronti è emerso che l'ostacolo principale non erano le paranoie dei genitori riguardo ai brutti incontri. Il principale cambiamento da quando eravamo bambine noi e l'ostacolo maggiore alla possibilità di giocare fuori casa è il traffico; le nostre strade sono attualmente molto più dominate e occupate dalle macchine di quanto non lo fossero qualche decennio fa. Questo è legato in parte a un aumento del tasso di motorizzazione ma anche a un diverso atteggiamento: gli automobilisti si sentono i padroni della strada. Un circolo vizioso: nessuna consapevolezza dei bambini come "utenti della strada" (come accade forse in altri Paesi). Tutta la responsabilità della "sicurezza stradale" ricade sui bambini e non sugli automobilisti.

Le ricerche dimostrano che è proprio questa la principale ragione del timore dei genitori a lasciar giocare fuori casa i propri figli. Come dargli torto?

Ci siamo chieste se e come potevamo cambiare le cose, per i nostri figli e non solo.  
ALICE

Io ho cominciato a parlare con la mia vicina - un'artista di strada e performer di nome Amy Rose - sull'idea di riusare la nostra via come una tela vuota su cui sperimentare nuove idee.

La strada è una risorsa sottoutilizzata -davanti a casa- spazio tradizionalmente usato per la socializzazione/il gioco, democratico/aperto-non strutturato.

Fisicamente, la nostra strada era già perfetta per giocare senza bisogno di aggiungere nulla. C'era invece bisogno di togliere qualcosa: il traffico veloce.

Avevamo già organizzato feste per strada quindi sapevamo che era possibile richiedere al Comune un'autorizzazione per chiudere la strada al traffico in determinati orari. Ma la festa dei vicini era un evento straordinario che si teneva solo una volta l'anno e noi volevamo qualcosa di molto più semplice e più "normale". Qualcosa che semplicemente permettesse ai bambini di giocare liberamente in uno spazio sicuro e dimostrare come la strada può essere diversa da come la vediamo/viviamo abitualmente. Optammo per una chiusura temporanea al traffico per creare uno spazio adatto al gioco.

Speravamo che questa semplice chiusura avrebbe portato la gente a guardare lo spazio stradale con occhi diversi, a riflettere sul diritto dei bambini a quello spazio - e magari iniziare a cambiare le cose.

Utilizzando il segnale "strada chiusa al traffico" e con l'aiuto di adulti in gilet catarifrangente, abbiamo reso lo spazio sicuro senza però organizzare nessuna attività, giochi, attrezzatura .... soltanto dei gessetti e una corda.

Volevamo vedere come i bambini, abbandonati a se stessi, avrebbero usato lo spazio disponibile. Si sarebbero annoiati? Avevano idea di come giocare per strada? La risposta è sì! E lo facevano con grande gioia e grande naturalezza. Noi avevamo semplicemente creato lo spazio e loro l'avevano riempito col gioco - bambini di tutte le età insieme, creativamente, attivamente.

La nostra ipotesi si è rivelata corretta: i bambini non sono cambiati. Vogliono ancora giocare all'aperto, vicino a casa, e hanno solo bisogno di un posto sicuro e del permesso. E' veramente semplice.

La prima volta che abbiamo organizzato la cosa -era in occasione della Giornata Internazionale dei Bambini 2009 - l'abbiamo pensata in chiave artistica, come un intervento creativo. E' stato un modo divertente, un po' drastico di sollevare la questione della mancanza di accesso - per i bambini - allo spazio davanti a casa, sfidando la concezione che le "strade sono per le macchine"; riunendo i vicini per discutere insieme le possibili soluzioni e fisicamente creare una visione del futuro: una strada piena di bambini felici che giocano insieme. E di vicini adulti che s'incontrano, chiacchierano .....

Di certo non l'avevamo immaginato come un modello da replicare né come progetto a lungo termine ma l'idea ha destato l'interesse di genitori e politici e ha cominciato a vivere di vita propria.

Gli abitanti delle strade vicine, avendo visto gli effetti della strada chiusa, hanno voluto fare altrettanto nelle proprie vie e allora noi abbiamo dato loro una mano (altre foto!).

Ben presto abbiamo capito che la gente voleva ripetere l'esperienza in modo regolare - fino a una volta a settimana - ma l'iter comunale per le feste dei vicini non lo consentiva.

TPSO Temporary Play Street Order, ordinanza di chiusura temporanea di una strada per giocare

Sessioni di gioco per strada fino a 3/ore la settimana. Una sola richiesta per un anno intero

INGRID:

A questo punto siamo riuscite ad avere una maggiore copertura dei media e l'idea ha cominciato a diffondersi in tutto il Regno Unito. Tanti genitori si identificavano con noi, e desideravano quella libertà anche per i loro figli. Osservando il fenomeno abbiamo capito che forse avevamo effettivamente la possibilità di cambiare le cose per i bambini.

Quattro di noi mamme hanno deciso di creare l'organizzazione Playing Out

Da allora in tutto il Regno Unito più di 800 gruppi hanno chiuso la strada in cui abitavano e dato ai bambini la possibilità di giocare all'aperto. Migliaia gli adulti coinvolti nel cambiare le cose a favore di decine di migliaia di bambini. Più di 50 enti locali hanno adottato il modello Bristol per promuovere il gioco per strada in modo regolare. Siamo anche impegnate nell'offrire supporto agli abitanti dei condomini per far sì che anche loro possano riappropriarsi degli spazi esterni per poter giocare.

Le sessioni di gioco per strada sono solo il primo passo per cambiare le cose nell'interesse dei bambini. Ma dai feedback che abbiamo raccolto sia noi sia i ricercatori abbiamo notato che queste sessioni hanno un grande impatto.

I bambini sono fisicamente più attivi, imparano a fare cose nuove, fanno nuove amicizie e sviluppare la propria autonomia.

Le comunità dei vicini sono più coese e resilienti. Persone di età e origini differenti si trovano per discutere l'idea e organizzarsi. Spazi più accoglienti.

Le sessioni di gioco per strada stimolano la cittadinanza attiva. Gli adulti favoriscono le attività per strada e cominciano a cambiare le cose. I bambini vedono l'esempio positivo degli adulti. L'insieme di queste cose, le sessioni di gioco per strada e la copertura mediatica contribuiscono a cominciare a cambiare la cultura del gioco all'aperto. Pensate se tornasse a essere la norma per i bambini!! Di certo questa è l'ultima occasione. La prossima generazione di genitori non avrà il ricordo del gioco per strada come di una cosa normale.

## ALICE

Tornando alla realtà, come con qualsiasi altro movimento per il cambiamento, ci sono persone che non apprezzano (SLIDE), il che - nonostante si tratti solitamente di una minoranza che si manifesta online - dimostra che vi sono alcuni atteggiamenti curiosi nei confronti dei bambini, almeno nel Regno Unito.

Il che dimostra anche l'enorme mancanza di comprensione dei bisogni dei bambini e le limitazioni che questi devono subire: dire a un bambino che dovrebbe andare a giocare al parco è un po' come dirgli di andare sulla luna se non può andarci da solo.

Il nostro ruolo è quello di contrastare questo atteggiamento, ponendo due semplici domande:

Le strade sono il più grande spazio pubblico della città; a chi sono destinate?

Solo alle auto o a tutti noi compresi i bambini?

I bambini sono dei cittadini (a Bristol sono il 25% della popolazione) e hanno il "diritto di giocare" (art 31 della Convenzione ONU sui diritti dell'infanzia e dell'adolescenza). Cosa intendiamo fare per sostenere l'applicazione di questo diritto?

Questo ci ha portate ad avviare un dibattito a Bristol riguardo alla possibilità di diventare una città amiche dei bambini. Bristol è percepita come una fonte di idee creative, una città capace di innovare, una capitale verde. Una città dove un'idea può mettere radici e poi diffondersi.

Sfide: Disuguaglianza, città scollegata, mezzi pubblici inefficienti, pochi spazi verdi, traffico, bambini non considerati!!

Aspetti positivi/opportunità: iniziative dal basso/volontariato, innovazione, urbanistica dal basso, Comune disponibile a lavorare in modo collaborativo, interazioni con altre politiche come ad esempio la Carta dei Bambini e il Piano Strategico della Città.

La Bristol del futuro amica dei bambini: i bambini hanno giusto e pari accesso allo spazio fisico e democratico della loro città. Sono riconosciuti e valorizzati come attivi cittadini urbani. Possono muoversi in sicurezza e autonomamente nella città e nel loro quartiere. Il loro punto di vista viene preso in considerazione in tutte le decisioni chiave.

"Nel 19° secolo abbiamo dato voce alla classe operaia, nel 20° secolo abbiamo dato voce alle donne. Ora è il momento di dare voce ai bambini. La grande originalità di questo secolo potrebbe essere il fatto che impariamo ad ascoltare i bambini." Theodore Zeldin, 2014

Ottimismo - Crescente consapevolezza del fatto che le cose sono sbagliate e che c'è bisogno di un cambiamento profondo. Cominciare a fissare riunioni con il Governo affinché le politiche diano risposte ai diritti dei più piccoli/alla loro libertà di giocare per strada (sebbene i governanti siano impegnati nell'affossare il Regno Unito!). Il messaggio che vogliamo lasciarvi: è possibile cambiare le cose se tutti noi- genitori, nonni, cittadini, organizzazioni, decisori politici - lavoriamo insieme. Cogliamo l'attimo - Il momento è adesso!

# DIRITTO AL GIOCO

## 2 INTERVENTO

### ALLA CONQUISTA DELLA CITTÀ

#### **Antoine Bennahmias**

Le clés de la cité - MARSIGLIA (FR)

Buongiorno a tutti, mi chiamo Antoine Bennahmias e faccio parte dell'associazione Les Clés de la Cité, un'associazione di geografi e urbanisti, creata nel 2015. Oltre ad alcuni che lavorano giornalmente nell'associazione, abbiamo una trentina di volontari. Conduciamo attività educative dentro e fuori la scuola attorno al tema dell'urbanistica, dell'ambiente e del diritto alla città. Queste attività sono principalmente rivolte a bambini, adolescenti e giovani adulti. Più in generale, ci presentiamo come "traghettatori dell'urbanistica", vogliamo dare a tutti l'opportunità di capire e operare nella e sulla città. Riteniamo che per essere un individuo soddisfatto e libero in città, si debbano avere gli strumenti per comprendere il proprio ambiente. Il nostro obiettivo è quello di partecipare al crescente coinvolgimento dei residenti in tutti i processi decisionali di urbanizzazione attraverso gli strumenti dell'educazione popolare e l'approccio della costruzione collettiva di progetti di sviluppo, strategici e operativi.

Il nostro contesto locale è la città di Marsiglia, svolgiamo le nostre azioni nella città stessa e nella sua regione. Alcuni problemi di base: situazioni abitative disagiate, spazi pubblici privatizzati, segregazione urbana, si sono intensificati negli ultimi mesi (edifici crollati in centro, un piano urbanistico che presenta una città iper segregata, piano anti-terrorismo, etc...). Le nostre azioni associative si confrontano direttamente con questi problemi.

Le due domande che ci poniamo e che inquadrano la nostra azione:

Perché è importante che tutti prendano parte alla creazione della nuova città?

Cosa manca perché tutti possano effettivamente parteciparvi?

La risposta dell'associazione è che attraverso il gioco, l'azione si può iniziare a lavorare e far partecipare tutti

Partiamo da diverse osservazioni:

- La città è raramente accogliente per bambini e adolescenti. Essi sono praticamente sempre esclusi dallo spazio pubblico ad eccezione di determinati spazi dedicati.

- Bambini e giovani sono raramente o mai associati al tempo di riflessione e decisione sulla costruzione ed espansione della città.

Siamo convinti che gli strumenti del geografo e del pianificatore siano strumenti essenziali per ogni individuo e per la comunità nel suo insieme. Strumenti creati appositamente per bambini e giovani consentono loro di agire in città, forniscono loro i mezzi per esercitare un diritto alla città. Il nostro obiettivo è quello di aprire spazi di riflessione, ascoltare, trasmettere e recitare è un modo di fare educazione popolare.

Uno degli strumenti utilizzati è quello delle passeggiate urbane, per riuscire a capire i diversi elementi della città per poi riportarli su una cartografia. I volontari dell'associazione aiutano e insegnano a gruppi di bambini e adolescenti a guardare la città secondo diversi punti di vista, ad esempio i percorsi dei bambini negli spazi

pubblici, oppure la natura in città o i diversi tipi di utilizzo degli spazi pubblici a seconda delle tipologie di persone.

Tutto questo ci aiuta a riflettere sulle criticità della città, e a capire quali sono i nodi sui quali è necessario intervenire con piccole opere di rigenerazione o utilizzo alternativo degli spazi.

Partecipiamo anche con altre associazioni, ad esempio la Rue des Enfants, e con la municipalità ad un dibattito sulla qualità dello spazio pubblico soprattutto in relazione all'infanzia.

Uno dei grandi problemi oggi con il quale dobbiamo confrontarci è il problema della sicurezza, la normativa è molto dura, quindi è veramente complesso organizzare eventi pubblici per la strada, un'occupazione della strada prevede una lunga programmazione, e questo fa sì che gli eventi siano rari, ma è importante continuare a fare questa tipologia di eventi per far sì che la collettività si riappropri della strada, della sua funzione primaria di socialità. È importante che ci sia una presa di coscienza della gente e soprattutto dei bambini, la strada non è solo lo spazio delle auto, ma è uno spazio che appartiene a tutti e vi si possono fare un sacco di attività.

Una delle urgenze della città è la necessità di creare luoghi di aggregazione che siano adatti a tutti, spazi pubblici dove bimbi possano giocare liberamente, i ragazzi possano trovarsi. Per progettare questi spazi è importante la partecipazione dei cittadini e in particolare delle fasce normalmente meno ascoltate.

# DIRITTO ALLA NATURA IN CITTÀ

## 1 INTERVENTO

### IL BOSCO URBANO CHE UNISCE SCUOLE E TERRITORIO

**Massimo Gaspardo Moro**

Assessore all'ambiente del Comune di CHIERI

Vi presentiamo oggi il lavoro fatto in 5 anni, l'amministrazione è arrivata quasi alla fine, le elezioni saranno a maggio.

Sono tanti anni che si lavora sulla mobilità sostenibile con le scuole (abbiamo iniziato nel 2001 con il progetto agenda 21), che viene fatto un lavoro di promozione e sensibilizzazione, poi i risultati concreti a volte arrivano, a volte faticano molto.

Chieri è in campagna, non è una città grande, quasi 37.000 abitanti. La parte abitata è un'ellissi di 3,2 km per 2,6 km, tutt'intorno è prevalentemente campagna coltivata, poi c'è la collina, ambiente abbastanza naturale.

Perciò noi abbiamo verde intorno alla città ma non vuole essere un alibi per non fare nulla per il verde che c'è nella città. Perché il verde che c'è intorno non sempre è fruibile, è lontano, a volte coltivato.

Una delle cose fatte è stato impostare il progetto della rete ecologica locale con il Politecnico di Torino, un'analisi dettagliata della situazione delle zone ancora che presentano caratteristiche di naturalità importanti, e i collegamenti tra le diverse zone.

Gli obiettivi sono:

- Garantire l'interconnessione tra gli ambienti naturali, dove ci sia scambio di fauna e specie vegetali, ma spostamenti anche degli uomini.
- Riorganizzazione del territorio e creare spazi per il tempo libero. Non solo l'aspetto puramente ecologico, ma anche di fruibilità da parte dei cittadini
- Proteggere dal consumo di suolo e dall'espansione dell'edilizia un territorio che presenta aree ancora integre dal punto di vista naturalistico e paesaggistico.
- Sviluppare delle aree pubbliche per usi scolastici e altre attrezzature, in prossimità o continuità con aree strutturanti la rete ecologica, come laboratori di sperimentazione quotidiana della biodiversità a fini educativi, di sensibilizzazione in generale sul tema, gestiti anche direttamente dalle scuole ( conoscenza delle specie autoctone già presenti, di quelle vietate, studi sulla biodiversità...)

Insieme a questo progetto abbiamo sviluppato il BICIPLAN e abbiamo avuto un finanziamento dal progetto Corona Verde (finanziamento europeo progetto che coinvolge l'area metropolitana di Torino) per collegare i corridoi ecologici, i parchi metropolitani, le infrastrutture di verde.

Così abbiamo individuato un'area che per molti anni era stata occupata da un'attività artigianale industriale, completamente cementata, vicino al Rio Tepice. Si trattava di recuperare un'area che o si trasformava in parcheggio oppure diventava un'area verde.

Siamo partiti dal fatto che Chieri ha la parte del centro storico circondata dall'ellissi del giro delle mura, e che volevamo recuperare questa ellisse (ci sono infatti ampi tratti che possono essere recuperati, anche se non tutti, e trasformati in aree verdi e parchi pubblici).

Abbiamo deciso di fare questo intervento di ripristino delle specie autoctone e abbiamo creato un parco tale che gli interventi di manutenzione del verde possono essere ridotti al minimo, mantenendo una grande attenzione alla biodiversità. Sono stati creati percorsi che possono essere transitati a piedi e in bici, spazi per fermarsi, parco giochi per i bambini (fascia 0-6). Un tassello restituito alla città, questo parco è connesso all'area Caselli e serve come passaggio tra un'area e l'altra. Viene molto utilizzato. I tronchi colorati sono simbolo di Corona Verde. C'è inoltre uno spazio pubblico che viene utilizzato dalle associazioni per varie iniziative.

Un altro ambito di lavoro con buoni risultati, il progetto Riscopri Risorse, in due fasi. Studiare gli spazi pubblici del centro storico prevalentemente e capire come possono essere recuperati e valorizzati sia come percorsi pedonali ciclabili, sia dal punto di vista del verde.

I ragazzi hanno usato una piattaforma First Life, per mappare il territorio e i suoi spazi. È stato anche fatto un convegno in biblioteca al quale c'è stata molta affluenza e sono state coinvolte nella mappatura anche le famiglie, e questo sistema aperto può essere sempre incrementato e utilizzato anche dalle associazioni.

Un altro progetto in corso, in qualche modo collegato con il progetto Riscopri Risorse, è il Progetto Pascal ora in corso, progetto a livello di città Metropolitana, con il quale è stato vinto il primo premio del bando del Ministero del Collegato Ambientale.

Chieri ha istituito la zona 30 del centro storico, coinvolgendo la cittadinanza e pensa con questo progetto di coinvolgerla ulteriormente e sensibilizzarla. Perché un conto è mettere una regolamentazione, un conto è che venga recepita dalla cittadinanza. E lo scopo non è sanzionare i cittadini magari per velocità eccessiva, ma fare in modo che la velocità ridotta venga rispettata perché i cittadini ne hanno capito la motivazione. Per fare questo è necessario coinvolgerli nel processo, questo è l'obiettivo molto lungimirante di questa amministrazione.

I ragazzi delle scuole sono stati coinvolti, c'è stata un'invasione della zona 30 e la cosa molto bella è che è stata voluta dal basso. Sono stati i ragazzi a chiederla, attraverso gli insegnanti, e durante la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile hanno invaso il centro di Chieri, passando davanti al palazzo del Municipio, chiamando il Sindaco e reclamando rispetto per la Zona 30.

Molto bello e partecipato, addirittura per motivi di sicurezza non abbiamo potuto far venire tutti quelli che avrebbero voluto, altri hanno invaso dunque Piazza Cavour. Il cuore della città è stato occupato dai bambini e dai ragazzi delle superiori in bicicletta.

Hanno lavorato tutto l'anno e fatto anche dei calendari di promozione della Zona 30. I ragazzi della Quarini hanno lavorato per studiare il logo del giro delle mura, che verrà ripreso nella campagna di sensibilizzazione che si farà nella Zona 30 del centro storico.

Relazione della rete di progetti che dialogano tra di loro e sono tutti connessi.

Nel cuore c'è il tavolo sulla mobilità scolastica sostenibile che si incontra sempre, e poi tutti i progetti e i piani che sono stati fatti intorno. È stato molto importante l'apporto delle associazioni locali, ad esempio sono partiti a gennaio con il Pedibus e la associazione Fiab ci sta supportando, e le adesioni al pedibus sono in continua crescita. Si sta creando un circolo vizioso di attivazione di partecipazione.

Un altro progetto in corso: il progetto Cittadino Albero, inaugurato nel novembre 2018 con la piantumazione degli alberi, ed è anche questo un caso di recupero, di riqualificazione ecologica e sociale di un'area un po' marginale, a sud-est della

città, che si affaccia alla campagna, poi di fianco c'è la zona industriale, e siamo al margine del Rio Tepice. Il progetto ha avuto un contributo della Compagnia di San Paolo e il lavoro ha coinvolto anche due scuole, l'Istituto Tecnico Vittone e l'Istituto Comprensivo Chieri IV, che ha sempre lavorato sulla mobilità sostenibile ed è stato coinvolto anche sul progetto Riscopri Risorse

Area riqualificata con piantumazione, ma non solo intervento vegetativo, ma anche l'installazione di casette per gli uccelli ad esempio. La cosa interessante di questo processo è che non è concluso, ma in continua evoluzione. All'inizio c'è stata molta difficoltà a coinvolgere l'associazione di quartiere, che invece nell'ultima fase ha gradito un coinvolgimento ed ha abbracciato il progetto.

Sono stati messi a dimora 53 alberi ad alto fusto, che per il momento sono piccoli, ma cresceranno, ed arbusti secondo un progetto pensato e sviluppato dai ragazzi del Vittone, che ha una sezione agraria. Poi le casette per gli uccelli sono state realizzate dalla scuola media, dovremo piazzarle in primavera, prima del periodo della nidificazione. Durante la giornata della Scienza i ragazzi hanno presentato alla popolazione il lavoro che hanno fatto attraverso una serie di pannelli.

Il fatto che il progetto sia stato studiato dagli studenti del Vittone non è una cosa banale, perché non è stato semplice. Mediare tra Comune, Lavori Pubblici, Scuola non è facile, il progetto che avevano pensato loro non si poteva fare innanzitutto per una questione di costi, ma anche per altri motivi. Però è stato anche sicuramente molto didattico, loro hanno imparato tantissimo su quelli che sono anche i conflitti e tutte le difficoltà del portare a realizzazione un progetto.

Tutte queste esperienze sono state estremamente positive, sia per i bambini sia per gli adolescenti, sia per l'amministrazione Comunale.

I ragazzi chiedono degli interventi, per l'amministrazione la difficoltà sta nel capire le priorità in funzione delle risorse disponibili. C'è un'espressione inglese che racchiude ciò che dovrebbe essere l'amministratore pubblico accountability (responsabile di quello che dice e di quello che promette). A volte si tendono a fare discorsi che non trovano concretezza, naturalmente c'è un limite nelle risorse con il quale si scontra l'amministratore pubblico, per questo è fondamentale stabilire le priorità. L'amministratore pubblico deve impegnarsi su quello che promette, deve essere responsabile dei risultati.

Quanto è difficile lavorare nella comunicazione tra uffici?

Sicuramente la normativa non aiuta, anche perché la struttura pubblica si deve confrontare con la questione di responsabilità giuridica.

Gli uffici hanno competenze diverse ed ognuno segue le proprie priorità e non è facile gestire tutto per il singolo dipendente, in questo momento in cui anche il personale è fortemente ridotto.

Poi ci sono state anche esperienze che non sono andate, ad esempio il lavoro per il percorso ciclabile per collegare la scuola media alla biblioteca e alla stazione. I ragazzi hanno lavorato tantissimo per studiare questo percorso ciclabile, anche seguiti dai tecnici comunali, per cui loro erano convinti che si potesse fare, e poi invece si è rivelato un bell'esercizio, ma che solo in piccolissima parte è realizzato. Queste sono cose sbagliate perché lasciano frustrazione, crei aspettative, ma che non può essere portata a termine. È importante fare attenzione, fare cose che poi portino a risultati, anche semplici, ma importante è il fare.

# DIRITTO ALLA NATURA IN CITTÀ

## 2 INTERVENTO

### IL GIARDINO CONDIVISO LEA GAROFALO

#### **Associazione Giardini in transito**

MILANO

Io mi chiamo Guido e faccio parte di Giardini in Transito, che è un'associazione di promozione sociale paragonabile ad una onlus, che si è occupata della costituzione di un giardino comunitario a Milano. Vi parlo di una storia che è molto in linea con quello di cui si è parlato oggi, si parla di spazi pubblici, in questo caso di un'area abbandonata che è diventato un giardino, e di partecipazione, poiché il giardino è stato creato da un'associazione di cittadini del quartiere che si sono liberamente uniti per fare questa cosa.

Il giardino si trova in centro a Milano, più o meno vicino al Parco Sempione. L'area in questione era stata destinata dalla giunta Albertini prima del 2012 a diventare un parcheggio multilivello, come spesso succede a Milano con le aree abbandonate. La situazione al 2012 era un'area abbandonata che era stata bombardata durante la 2WW, e da allora non è stato più riqualificato se non da una scuola di circo che ha ottenuto una serie di permessi occasionali per fare una scuola per i bambini. Questa scuola è stata poi allontanata per costruire il suddetto parcheggio, ma sono poi successe due cose molto importanti: la prima è che l'azienda che doveva costruire è andata in fallimento, la seconda che un gruppo di cittadini del quartiere (tra cui il sottoscritto) con diverse competenze hanno deciso di intervenire sull'area con un intervento molto semplice: entrare, pulire e costruire una passerella e degli arredi in modo tale che la popolazione del quartiere potesse appropriarsi di un luogo pubblico, in cui gli era permesso l'accesso che prima era sigillato. L'idea condivisa era quella di mandare un messaggio per una Milano più aperta.

Si parla di un intervento che all'inizio era contro la legislazione vigente, ma che nel tempo ha saputo portar mano alla legislazione di Milano.

L'idea con cui l'associazione ha deciso di intervenire era quella di creare un spazio verde pubblico attrezzato, che fosse un luogo di ritrovo per la gente del quartiere, che fosse luogo di ricreazione, ma anche di lavoro, di riabilitazione, di riunione per le associazioni, per occuparsi di mantenere e vivere lo spazio.

Le attività che si svolgono nel giardino sono manifestazioni culturali (cinema aperto, teatro, circo), area giochi, insegnamenti (laboratori per bambini e adulti). Abbiamo coinvolto anche alcune scuole per organizzare la disposizione degli orti e attivarmi in questo senso.

Chi viene a fruire delle attività può lasciare una donazione o tesserarsi, così possiamo permetterci di acquistare le attrezzature necessarie.

Il giardino è diviso in tre zone: la parte a sinistra in cui ci sono gli orti, la parte centrale in cui c'è la passerella con un grosso prato in cui facciamo molti eventi, la parte di destra dispone di un'area per il basket e una collinetta con una parte più ludica.

Il giardino è di fatto legislativamente riconosciuto, ma con una differenza, ossia il fatto che il comune non fa manutenzione, pulizia, ecc. È aperto dalle 9 alle 19,

lo apriamo e lo chiudiamo noi, ed essendo un giardino condiviso il rispetto delle regole è molto importante. Fuori c'è appeso un grosso cartello in varie lingue, con poche e semplici regole.

Nella prima inaugurazione vedeva lo spazio ancora spoglio da come è ora, c'era semplicemente l'area pulita e con la passerella già operativa.

Si iniziò a parlare della nostra azione, anche se la questione è stata un pò controversa, in quanto sembrava che fosse stato il comune a promuovere questa azione, quando in realtà era frutto di spirito volontario partecipativo collettivo.

Il comune inizialmente ha "ostacolato" l'intervento, ma dopo aver visto l'andamento del progetto ha subito colto due vantaggi di cui poter fruire: il primo è stato quello di non dover fisicamente intervenire sull'area né mantenerla, la seconda è che aveva la promozione sociale-ambientale-culturale di un'area a costo zero.

Ci si è incontrati e abbiamo fatto assieme un passo importante: abbiamo fondato il primo giardino comunitario della città, perché nel 2012 è stato il primo a sorgere e soprattutto a essere riconosciuto come tale. Abbiamo redatto un contratto ad hoc con il comune, che è stato molto utile per i successivi giardini che si sono creati da lì a quella parte. Ad oggi ce ne sono una dozzina, che non sono pochi affatto.

Dal 2013 quindi il Comune ha riconosciuto uno Statuto e un regolamento per il nostro giardino, definendo quello che possiamo fare e non possiamo fare. Non possiamo vendere né fare pubblicità a noi o agli altri, possiamo fare eventi e arredare con carattere rimovibile lo spazio, perché comunque lo spazio rimane di proprietà del Comune.

Una cosa importante è che il lavoro di manutenzione ordinario del giardino viene fatto da volontari, ma anche da lavori di pubblica utilità. Negli anni abbiamo avuto modo di conoscere, ad esempio, avvocati e giudici, che ci hanno parlato delle necessità di collocare individui che avevano commesso piccoli reati, in azioni di pubblica utilità.

Abbiamo iniziato a lavorare dunque con minori con piccoli precedenti alle spalle, in quanto a noi serviva anche la manovalanza per creare panchine, piantare e sistemare lo spazio quotidianamente.

Il lavoro comprendere non solo la potatura e la pulizia, ma anche l'autocostruzione. I soggetti di cui accennavo prima hanno naturalmente un foglio firme, un responsabile che li segue, e via dicendo. I volontari invece hanno la totale libertà d'azione.

Per organizzare gli spazi ludici e gli orti abbiamo convocato delle assemblee con delegazioni dei bambini delle scuole medie e elementari, di cui alcune sono anche intervenute nel concreto per attuare quanto era stato preposto.

Il giardino si chiama area Garofalo per commemorare la strage di piazza Fontana.

Essendo che il nostro obiettivo era quello di coinvolgere le associazioni e far sentire loro lo spazio, e la parte cinese del quartiere è una parte importante, le associazioni culturali italo-cinesi organizzano da noi numerose feste come quella della Luna, il Capodanno, e altre.

Anche Legambiente spesso e volentieri utilizza gli spazi per organizzare programmi educativi o anche per parlare del Giardino.

Ovviamente, come dicevo, c'è uno spazio ludico utile per chi vuole organizzare feste, o qualunque altro momento di aggregazione. Noi mettiamo a disposizione anche il materiale che abbiamo a disposizione. L'area giochi dei bambini è stata fatta volutamente "naturale", per incentivare l'utilizzo di ciò che la natura può offrire. Uno dei tanti desideri di questo giardino infatti è quello di avvicinare le persone alla natura, che sempre un pò lontana da noi cittadini.

Sottolineo invece l'importanza dell'autocostruzione del materiale, anche perchè non essendoci fondi pubblici diventa complicato pensarla in un altro modo.

Un'altra tematica su cui mi piace sempre insistere è quello del rispetto della legalità, con il famoso cartello delle regole all'ingresso. E' importante comunicare alla gente che lo spazio è di tutti, ma che va rispettato. Non bisogna mai sottovalutare l'importanza della comunicazione.

Pensate che tutti gli alberi presenti all'interno del Giardino sono donazioni dell'ERSAF, ente che ci ha fornito un grandissimo supporto. Una volta all'anno l'ERSAF dona a tutti i giardini comunitari tutte le piante che vogliono, a seconda delle esigenze del singolo giardino.

Una bella botta di fortuna l'abbiamo avuta vincendo un bando due anni che era così intitolato: "La conversione di aree abbandonata della città ad uso ambientale-sociale."

Ci hanno donato 90000 euro con cui abbiamo fatto la cancellata, il playground.

L'utenza che frequenta il Giardino non sono solo bambini e adolescenti, ma anche adulti.

Il giardino è sempre utilizzato perchè è sempre più bello, all'inizio ovviamente lo era di meno.

Vivere il posto, aumentare la presenza, è uno dei modi migliori per ri-utilizzare uno spazio e mostrare ai cittadini che qualcosa è sempre in movimento. Più lo spazio è vivo, più si auto-mantiene.

Può sembrare dunque che il Giardino sia tutelato dal regolamento col Comune di cui accennavo all'inizio della presentazione, in realtà non è proprio così. il regolamento infatti norma la nostra esistenza e dobbiamo dimostrare sempre di riuscire ad auto mantenerci. Infatti a fine anno.

# DIRITTO ALLA SALUTE IN CITTÀ

## 1 INTERVENTO

### MOBILITÀ FURBA

#### **Fortuna Sorrese**

Mobility Manager I.S. MAJORANA - ROMA

Insegno matematica in un Liceo Scientifico e Linguistico e da 2 anni sono Mobility Manager Scolastico. Me lo hanno proposto quando io non ne sapevo nulla, in pratica è arrivata una circolare in cui si diceva che una legge del 2015 stabiliva che nel giro di 60 giorni bisognava nominare la figura Mobility Manager Scolastico. La mia dirigente, che è una persona molto illuminata e attenta alle normative a novembre mi aveva già nominata.

Quindi siamo partiti.

La figura era già presente nelle aziende ed è stata portata nelle scuole. È a figura che dovrebbe organizzare le modalità di spostamento casa-scuola, scuola-casa non solo del personale scolastico, come accade nelle aziende, ma anche degli studenti.

Deve conoscere le possibilità di spostamento tra i vari quartieri che interessano la scuola, capire e analizzare le problematiche e le criticità e quindi trovare delle soluzioni. Non può dunque farlo da solo è un lavoro di relazione, deve dialogare con gli studenti, con le famiglie, con il personale, ma soprattutto con gli enti locali, anche l'ente trasporto, altrimenti non si trovano soluzioni.

La scuola è anche un'agenzia educativa e formativa, deve dunque anche promuovere delle iniziative formative per gli studenti che di riflesso poi arrivano alle famiglie, quindi abbiamo inserito la mobilità sostenibile nella nostra offerta formativa (Ptof), è inserita in Cittadinanza e Costituzione, insieme a Educazione, Salute e Benessere e insieme anche a Educazione alla Sicurezza.

La nomina ci è stata data da Roma Servizi per la Mobilità, l'agenzia della mobilità che si è interessata di invitare tutti i Mobility Manager e informarci di quello che dovevamo fare, perché la maggior parte di noi non sapeva nulla.

La prima cosa che abbiamo fatto è stata la geolocalizzazione, in pratica attraverso il registro elettronico abbiamo individuato le abitazioni degli studenti. Il nostro bacino di utenza è molto ampio. Si estende da Pomezia fino ad Ardea, noi siamo in quartiere Spinaceto, Roma Sud. Non è una scuola di quartiere, ma il bacino d'utenza è piuttosto importante e, facendo questo lavoro in modo sistematico da due anni, abbiamo riscontrato che il bacino di utenza in due anni è cambiato, la zona di Pomezia non c'è più. Ci siamo interrogati su questo ed abbiamo scoperto che è successo perché a Pomezia è aperto un nuovo Liceo Linguistico, però come numeri nel nostro liceo sono rimasti gli stessi, perché sono aumentati i ragazzi che arrivano da quartieri intorno alla nostra scuola, che prima non erano ben collegati. In questi due anni abbiamo potenziato il collegamento e quindi abbiamo nuovi iscritti da una parte del territorio anche più vicina.

Tutti i servizi pubblici di trasporto portano al centro di Roma, mentre i collegamenti trasversali ci sono, ma non sono funzionali. L'assessore alla mobilità del IX municipio sta lavorando proprio sul miglioramento dei collegamenti trasversali.

Vitigna, il mio quartiere, ad esempio è un quartiere isolato. Io ci impiego 8 minuti per andare a scuola in macchina, dovessi andare con i mezzi pubblici ci impiegherei un'ora e un quarto, perché devo prima prendere un trenino per arrivare in zona centrale e poi prendere autobus per arrivare a scuola. Questo lo fanno parecchi studenti.

Inizialmente ci siamo chiesti come parlare di mobilità sostenibile ai ragazzi. Coincidenza ha voluto che l'anno in cui io sono diventata mobility manager è partita l'alternanza scuola lavoro anche per il liceo. Insieme all'ing. Pasotto, uno dei responsabili dell'agenzia della mobilità di Roma, abbiamo pensato di far partire un corso di alternanza scuola-lavoro che è una metodologia diversa di insegnamento, molto più pratica, che tende a sviluppare le competenze trasversali ed è poi dà anche orientamento per il mondo del lavoro, in modo tale da poter capire come fare un piano della mobilità. È stato Un progetto di formazione per i ragazzi, ma anche per me.

Prima cosa che abbiamo fatto un giorno di formazione all'agenzia della mobilità dove abbiamo incontrato degli architetti che ci hanno spiegato come si costruisce una pista ciclabile, ci hanno parlato del car pooling, ci hanno anche fatto vedere l'agenzia, la sala operativa dove si studiano le strade intasate di Roma le connessioni con il servizio pubblico etc...

I ragazzi sono poi stati divisi per quartiere, 30 ragazzi delle terze divisi in gruppi, la mappa è diventata la nostra tavolozza, abbiamo riportato su questa mappa tutti i possibili collegamenti tra i vari quartieri con la scuola analizzando se c'erano delle criticità e delle possibilità alternative.

È diventato il nostro piano della mobilità, che si divide su tre fronti. In un'area di 6 km dalla scuola abbiamo pensato percorsi a piedi, in bici e con mezzi pubblici. L'alternativa per i quartieri che non hanno collegamenti diretti è il car-pooling (una macchina con 4 ragazzi invece che 4 macchine).

Primo progetto MUOVITI FURBO, nato con un insegnante di matematica.

L'agenzia della mobilità ci ha fatto fare un questionario per comprendere il comportamento degli alunni negli spostamenti. Questo questionario ha coinvolto il 56% degli studenti della centrale Liceo Scientifico, il 46% del Liceo Linguistico.

Tra le varie domande abbiamo chiesto se si era disposti a venire in bicicletta a scuola. NO non ce ne sono stati, solo SI, ma a delle condizioni. Si se ci sono rastrelliere, si se ho possibilità di mettere al sicuro la bicicletta, si se ci sono armadietti a scuola per tenere i libri, si se ci sono una serie di condizioni. Abbiamo provato a fare un bike to school a fine anno, partecipante degli studenti 0. Quindi come dice l'ingegner Pasotto qualunque numero non può che essere un miglioramento.

Con i ragazzi abbiamo visto nel progetto come costruire una pista ciclabile. La prima cosa da fare è partire dall'analisi delle piste già esistenti. Abbiamo visto le piste che già esistono sul nostro territorio, che se venissero ricutite permetterebbero a circa tre o quattro quartieri di avere la possibilità di arrivare in bici. Perché il grande problema non solo per i ragazzi, ma anche per le famiglie è che non ci sono percorsi sicuri, quindi non prendono la bici per questo motivo.

I ragazzi sono andati sul posto con macchina fotografica e cellulare per fare riprese ed hanno disegnato il tratto di pista ciclabile. Hanno immaginato degli spazi nuovi, anche come riqualificare il territorio.

Hanno dunque immaginato la nuova ciclabile e abbiamo chiesto che questo progetto venisse attuato per unire le diverse ciclabili. Il progetto è stato fatto con L'Agenzia della mobilità di Roma, ma anche con il patrocinio del IX Municipio, quindi ci ha seguito l'Assessore della mobilità. Alla fine del percorso dunque i ragazzi sono andati ad illustrare il loro progetto ed hanno fatto delle richieste specifiche, l'assessore si è impegnato a dare delle risposte. Ha preso il tutto seriamente ed ha

dato delle risposte sia in positivo sia in negativo, spiegando perché alcune cose non è possibile farle.

La prima risposta è stata una rastrelliera fissa, arrivata dopo un anno dall'inizio del progetto. Alcune rastrelliere mobili sono state inserite nella succursale. A settembre si contavano una decina di ragazzi che arrivavano in bici. Quando fa freddo meno, ma un paio di biciclette ci sono sempre. Non sono numeri grandi, ma partivamo da zero, quindi è pur sempre qualcosa.

Abbiamo poi partecipato alla settimana europea della mobilità, grazie all'assessore siamo entrati in contatto con la società greenspider, che ha vinto un progetto con il programma Horizon 2020 della Commissione Europea. Ci hanno proposto di fare un progetto di condivisione di mezzi di locomozione alternativi quali bici elettriche, monopattini elettrici, motorini elettrici. Noi abbiamo scelto le bici elettriche che ci sono state date in comodato d'uso dalla Askoll. In pratica durante la settimana abbiamo avuto 10 persone. 5 alunni e 5 professori, che avevano a disposizione questa bici elettrica e potevano utilizzare sul percorso casa-scuola, ma potevano utilizzarla anche nel pomeriggio. Le biciclette rimanevano poi a scuola e potevano essere utilizzate anche dal personale scolastico per spostarsi dalla sede centrale alla succursale. Tutto questo anche grazie a un lucchetto intelligente, con cui si poteva bloccare la bici e un app sul cellulare che permetteva di registrarsi nel programma, geolocalizzava la bicicletta (quindi sapevamo dove era lo studente in ogni momento) e sapere se una bicicletta era libera o meno. Abbiamo richiesto per proteggere le biciclette, una casetta, che poi è rimasta a scuola, come piccolo deposito per attrezzatura per aggiustare la bici.

C'erano delle condizioni per scegliere i 5 ragazzi: dovevano essere maggiorenni e le famiglie dovevano essere d'accordo. Noi abbiamo fornito assicurazione RC del mezzo e anche assicurazione infortuni (altrimenti i genitori non li avrebbero fatti partecipare) e per venire a scuola dovevano utilizzare una pettorina e il casco (per questo sono anche stati un po' presi in giro dai compagni)

Alla fine della settimana è stato fatto un workshop, i cinque ragazzi hanno invitato i loro compagni di classe ed hanno illustrato la loro esperienza, Inoltre sono stati invitati anche in occasioni pubbliche in Regione e in Comune per raccontate il loro percorso.

L'ultimo giorno di sperimentazione l'esperienza è stata condivisa con tutta la scuola. Durante gli intervalli sono stati fatti dei test driver, si è data cioè l'opportunità a tutti di provare queste bici elettriche. Alla fine della giornata è stato fatto anche un concerto.

Seconda strada da intraprendere è quella degli autobus, che è abbastanza complicata. Noi abbiamo tre strade, La Laurentina, la Pontina e la Colombo, che la mattina sono molto intasate, la situazione di traffico per automobili e autobus è veramente importante.

I ragazzi hanno individuato le linee che portano a scuola e ne hanno studiato le criticità, riportandole poi all'Assessore e abbiamo ottenuto due deviazioni scolastiche.

Due deviazioni scolastiche che costano tanto, avere una deviazione anche solo di un Km è una spesa importante. Questo è stato fatto notare ai ragazzi, proprio perché fossero coscienti dell'impegno che si erano presi chiedendo queste deviazioni. La linea 078 unisce un quartiere che era completamente isolato direttamente alla scuola, la linea 731 invece ha rimodulato il suo percorso, allungandosi anche a un altro quartiere. Gli orari sono allineati con l'ingresso e l'uscita non solo della nostra scuola, ma anche dell'altro liceo. Tutto questo è stato fatto in sinergia con le famiglie, che hanno scritto delle petizioni, e con l'altra scuola. È stato un vero lavoro d'insieme.

Ora veniamo alla casella di posta del mobility manager. La prima persona che ha riconosciuto questa figura è stata un genitore, che è anche lui mobility manager aziendale, e mi ha aiutato a divulgare con le famiglie questa nuova figura a scuola. Poi la preside e il collegio docenti ha presentato questa nuova figura ai colleghi e si è cominciato uno scambio di informazioni con le famiglie. Le prime mail erano solo lamenti sul mal funzionamento in generale dell'ATAC, poi c'è stato un cambiamento ed hanno iniziato a segnalare puntualmente orario e fermata e situazione creatasi e ora arrivano anche mail propositive, su possibili cambiamenti orari o spostamenti di percorso.

L'ultima strada è quella del carpooling, ci sto provando da due anni, anche perché mi riguarda molto da vicino, in quanto nel mio quartiere non è possibile il passaggio di autobus.

Abbiamo iniziato con un questionario nel quale abbiamo chiesto se si era predisposti a dare passaggi o ricevere passaggi. Ed è venuto fuori che il 57% dei drivers è predisposto ad accompagnare altri ragazzi sia all'andata sia al ritorno, il 58% degli intervistati è predisposto a farsi accompagnare, quindi si è cercato di mettere in comunicazione questa richiesta e questa offerta.

Abbiamo provato a fare degli incontri a scuola, ma a questi incontri alla fine c'erano sempre 5-6 persone, anche a causa dei diversi orari di lavoro. Ci hanno dunque chiesto qualcosa di tecnologico che permettesse di mettere queste persone in comunicazione tra loro e gli abbiamo procurato un app, che originariamente è per i genitori delle elementari, ma abbiamo una classe per permettere ai genitori di offrire o chiedere un passaggio attraverso l'app. Si sono iscritti in 36, ma fino ad adesso nessuno ha chiesto un passaggio. Un genitore che ho incontrato mi ha detto di non averlo mai fatto per diffidenza, perché non conosceva gli altri genitori, anche se noi come scuola garantiamo che gli iscritti sono tutti genitori di alunni. Altri due mi hanno detto, noi offriamo un passaggio, ma nessuno ce lo chiede.

Allora abbiamo iniziato a parlare del progetto negli open day, e l'anno prossimo interverrò io direttamente per cercare di metterli in contatto tra di loro.

Lascio la parola ai ragazzi perché vi dicano come hanno vissuto il progetto, vi leggo ciò che hanno scritto.

Gabriele Lausdei V FS

Ciao, mi chiamo Gabriele e sono stato uno dei partecipanti del liceo Majorana al progetto mobility week che si è svolto tra il 18 e 23 settembre. Ciò che mi ha spinto ad aderire è stata la buona idea che è stata proposta agli studenti di poter essere i primi sperimentatori di un nuovo modo di spostarsi in città e percorrere i tragitti quotidiani grazie all' utilizzo di mezzi non inquinanti ed eco sostenibili. Credo sia necessario che le persone rivalutino in modo radicale l'utilizzo della propria automobile, poiché da ciò se ne trarrebbero grandi vantaggi: si eliminerebbero le spese quotidiane per il consumo di carburante, non si pagherebbero le spese annuali sull' assicurazione e bollo auto, e si contribuirebbe a far defluire il traffico cittadino riducendo al minimo la produzione di smog e sostanze inquinanti. Il comune ha intenzione di muoversi in questo senso, e il primo passo dovrebbe essere quello di reinvestire nel rinnovamento delle infrastrutture, ormai datate e inaffidabili, affinché possano adeguarsi alle nuove modalità di spostamento sostenibile. Inoltre sarebbe necessario fare più pubblicità possibile affinché ogni cittadino venga coinvolto, diventi parte integrante del progetto e possa comprendere il rinnovamento che Roma necessita di avere, al fine di salvaguardarne il traffico e la sicurezza. Personalmente ritengo che il mezzo più efficace per spostarsi in modo sostenibile sia la bici elettrica, poiché ti permette di mantenere velocità moderatamente elevate

e di spostarti in modo agevole su qualsiasi tipo di percorso riducendo al minimo la fatica.

Martina Labia V DS

Ci è stata data la possibilità di utilizzarle anche durante il tempo libero e andando in giro nel quartiere l'ho messa a dura prova. Ci sono punti di Spinaceto attrezzati con i marciapiedi spaziosi e puliti e altri invece che sono più difficili da percorrere. In un certo senso era quello lo scopo di questo progetto, percorrere le strade del quartiere, creare una mappatura e evidenziare i punti più problematici. Il quartiere Mezzocammino dista poco dal mio ma purtroppo non esiste collegamento e perciò arrivarci è come fare il viaggio della speranza. Per non parlare dei due parchi principali di Spinaceto dove ho avuto un incontro non proprio gradito con mamma cinghiale e i suoi piccoletti.

Il nostro compito è stato proprio questo, individuare i punti deboli per farli diventare punti di forza, chiedendo al Municipio IX più piste ciclabili per poter creare una fitta rete di collegamenti e far in modo che il bike sharing ideato dalla Green-spider possa funzionare. La mia speranza, ma in generale la speranza del mio liceo, è che questo progetto possa essere davvero utile per cambiare le cose e spero che non sia tutto uno sforzo inutile perché se vogliamo provare ad essere più "green" tutto deve partire da un buon collegamento tra un quartiere e un altro...

Stefano Mollicone V DL

Tutti i giorni mi reco a scuola con la moto, la quale mi consente facilmente di muovermi tra il traffico ed arrivare in pochi minuti a scuola, infatti quando avrei dovuto iniziare questo percorso ritenevo che sarebbe stato più complicato arrivare all'edificio scolastico e pensavo che la durata del tragitto sarebbe aumentata non di poco. Una volta sperimentata però, la bicicletta è risultata versatile e utile, poiché grazie alla sua carica non ho mai sentito la fatica nell'atto del pedalare e sono stato felice di non inquinare l'ambiente. Penso che la salvaguardia dell'ambiente sia un argomento sempre più ricorrente e discusso ai giorni d'oggi e ognuno di noi dovrebbe, anche nel suo piccolo, aiutare le generazioni future a mantenere l'ambiente circostante il più pulito possibile per garantire una vita sana ed equilibrata...

# DIRITTO ALLA SALUTE IN CITTÀ

## 2 INTERVENTO

### MUOVERSI IN CITTÀ

#### **Fiorenza Arisio**

Assessore all'ambiente del Comune di AVIGLIANA

Avigliana ha 13.000 abitanti e un'estensione importante, e vicino e dentro Avigliana passano l'autostrada e varie strade statali e provinciali. Siamo attraversati da una serie di arterie che rendevano, e in parte ancora oggi rendono, la viabilità abbastanza problematica, con momenti abbastanza insostenibili. Nel 2003 abbiamo iniziato a ragionare sul fatto che questa situazione doveva cambiare, in particolare per quanto riguardava le arterie che conducono ai plessi scolastici, dove passano molti bambini e ragazzi. Dunque la parte politica decide di iniziare un programma per riprogettare alcuni assi viari. La prima cosa che si è vista che era importante coinvolgere i cittadini, in particolare le famiglie. Un momento fondamentale è stato la firma nel 2007 di un protocollo sulla mobilità sostenibile con Anci Piemonte e la Città Metropolitana, ex Provincia di Torino, e 39 Comuni. Si trattava di un protocollo sulla mobilità sostenibile intorno ai plessi scolastici, perché non c'è modo migliore che iniziare dalle scuole, dai bambini. La prima azione portata avanti è stata la creazione del piedibus, come momento per fare esercizio fisico, di socializzazione e di autonomia. Nel 2007 è stata resa operativa la prima linea, inizialmente erano dei volontari, poi con il tempo il servizio è stato preso in gestione da una cooperativa. L'anno scolastico successivo è stata istituita nella strada davanti ad alcuni plessi la ZTL scolastica, quindi per 30 minuti per 4 volte al giorno, negli orari di entrata e uscita dei bambini, quei tratti di strada possono essere percorsi soltanto a piedi.

Non potevamo però lavorare solo sulle scuole, ma era necessario lavorare anche sul resto. Così la statale vicino alla stazione è stata rivista e grazie a finanziamenti del progetto Movicentro ed è stato possibile fare una pista ciclabile, rivedere i parcheggi e rendere la strada molto più sicura.

Il sottopasso veicolare è stato trasformato in pedonale, e da lì oggi passa una delle linee di piedibus.

Il passo successivo è stata la creazione della zona 30 in una delle zone di ZTL scolastica, per dare maggiore sicurezza agli utenti deboli della strada. Non si è trattato solo di mettere segnaletica, ma anche fare interventi per diminuire la velocità, come ad esempio dei restringimenti della strada in alcuni punti nevralgici. Ad esempio vicino alla scuola primaria Berti in Via Roma, la strada si restringe e in un doppio senso può passare solo una macchina alla volta.

Contemporaneamente sono scattate una serie di iniziative per promuovere la ciclabilità ad Avigliana, come ad esempio Biciamoci, Pedalando per la Città, Bimbi in Bici. Altro intervento fatto a favore di pedoni e utenza debole è stata la pedonalizzazione dell'area intorno alla stazione, con sottopasso pedonale per poter collegare le due parti di città divise dalla ferrovia. La pedonalizzazione, all'inizio ostacolata da tutti, ha fatto sì che la zona diventasse una delle zone più fruite dalla cittadinanza, in modo particolare dagli anziani.

È importante condividere questo percorso di miglioramento dei percorsi pedo-

nali cittadini con la scuola, con le associazioni locali, con l'ASL, sia per far conoscere e far capire gli interventi fatti, sia per incentivarne l'utilizzo. Ad esempio con partecipazione dell'ASL abbiamo iniziato a raccogliere dei dati e abbiamo scoperto che chi partecipava al PIEDIBUS si ammalava meno rispetto a chi invece non partecipava e veniva a scuola in macchina.

Abbiamo firmato nel 2011 un protocollo con la scuola e il tavolo di coordinamento prevede la partecipazione della scuola, dell'ASL, dei genitori e delle associazioni locali.

Il secondo momento fondamentale è stato il ricevimento del protocollo, quindi l'inserimento dello stesso da parte del Comune all'interno del proprio bilancio, destinando dei fondi specifici ai lavori pubblici, da parte della scuola all'interno del proprio Ptof, del Piano formativo, per fare iniziative all'interno della scuola.

Così è nato il Piano Mo.S.So, un piano realmente partecipato, in cui i ragazzini partecipano in prima persona all'individuazione dei rischi e delle criticità dei percorsi casa scuola, i genitori possono esprimere le loro opinioni ed esigenze e il Comune risponde tenendo conto di tutti i fattori in gioco. Si è fatto all'interno della scuola in tutti questi anni un gran lavoro, e oltre ai suggerimenti per migliorare le infrastrutture si è lavorato molto sulla comunicazione, perché ci vuole anche un cambio culturale, bisogna ri-abituarsi a spostarsi di più a piedi e in bicicletta nei percorsi brevi o abituarsi ad utilizzare il car-pooling per i percorsi più lunghi.

Nella scuola secondaria si è lavorato anche con il consiglio comunale dei ragazzi. Si è fatta una sperimentazione in 3D, hanno costruito un plastico per mettere in evidenza i rischi sui loro percorsi casa-scuola, dando suggerimenti su come migliorare i diversi ostacoli che incontravano.

Sia personale dell'amministrazione sia il personale della scuola ha partecipato a vari viaggi studio per conoscere buone pratiche messe in pratica all'estero, in Francia e in Svizzera.

Con l'Azimut, azienda aviglianese di 1400 dipendenti, è stato fatto un grande lavoro per migliorare l'accesso dei lavoratori in bici o con i mezzi pubblici. Molti arrivano in treno e c'è possibilità di prendere una bicicletta in stazione per arrivare al lavoro attraverso percorsi ciclabili, abbiamo inoltre cambiato orari degli autobus e incrementato il numero dei passaggi per favorire accesso con i mezzi pubblici.

Con tutte le scuole si è fatto, come già detto, un gran lavoro, che ha portato al miglioramento delle aree limitrofe, migliorando soprattutto la sicurezza, ma anche l'aspetto estetico, oggi sono aree più belle e più sicure. Si è sempre partiti da idee lanciate dai bambini, che sono state poi elaborate e messe in pratica dai nostri uffici.

La partecipazione al piedibus è sempre più alta, anche grazie a questi interventi, lo scorso anno i ragazzi hanno percorso 22.550 km.

Per quanto riguarda la ciclabilità stiamo lavorando molto. Ci sono parecchi km di pista ciclabile, ma poi ahimè mancano le connessioni tra una pista e l'altra, quindi c'è una certa reticenza ad utilizzare queste piste per gli spostamenti quotidiani; alcuni cittadini perché non conoscono le piste ciclabili, altri perché hanno paura di percorrere i tratti in cui la pista ciclabile non c'è.

Per migliorare questa situazione si può lavorare in due modi. O togliere parcheggi per trovare gli spazi per creare i collegamenti, oppure fare restringimenti o chicane per moderare la velocità e creare in questo modo zone che possono essere utilizzate in sicurezza sia dagli automobilisti, sia soprattutto dai ciclisti.

Ad esempio stiamo lavorando molto su Corso Torino, il corso che costeggia la ferrovia. Una volta i commercianti si lamentavano dell'eccessivo traffico e di conseguenza dell'impossibilità della gente di fermarsi e passare da quel corso, quando per migliorare la percorrenza di quel tratto è stato fatto Corso Europa i commer-

cianti hanno iniziato a lamentarsi del fatto che non passava più nessuno. Insomma non erano contenti né prima né dopo. Ora dunque vogliamo lavorare su quel corso sia per metterlo in sicurezza sia per abbellirlo, rendendolo un luogo piacevole in cui stare e passeggiare, quindi trovando spazi per alberi e panchine.

Un altro asse fondamentale è quello che collega il centro della città di Avigliana con la frazione di Drubiaglio e il comune di Almese, infatti su questo asse si spostano tutti gli almesini, che la mattina vengono a prendere il treno ad Avigliana (dove c'è la stazione) e su questo asse ci sono anche due scuole, una banca, altri commerci, e presto ci sarà anche un supermercato, quindi è una zona di traffico intenso. Dunque per incentivare la mobilità ciclistica si sta progettando sia di inserire ulteriori bike box, oltre a quelli già messi alla stazione, sia di tracciare una pista ciclabile che segua questo asse. Ci sono una serie di problematiche, legate al fatto che si tratta di una strada provinciale, anche se inglobata totalmente nella parte urbana, e dunque deve rispettare tutta una serie di norme che sulle strade comunali non è necessario rispettare; quindi il primo passaggio per poter operare su quell'asse è chiedere la conversione di questa strada da provinciale a comunale e poi potremo operare con vari restringimenti e altri interventi di moderazione del traffico per permettere la convivenza dei diversi mezzi sulla stessa strada.

Ancora una direttrice importante si trova lungo il fiume Dora, qui passa la via francigena ciclabile, e grazie a dei fondi per lo sport si è riusciti a metterla in ordine e delimitarla in modo adeguato. Quindi oltre alle piste ciclabili per gli spostamenti quotidiani, lavoriamo molto anche sulle piste ciclabili turistiche, infatti Avigliana è uno snodo importante per muoversi in bicicletta nelle valli, sia andando verso la Francia, sia muovendosi verso il Sangone.

**DIRITTI&ROVESC**  
**Quartieri di qualità**  
**Nati per correre, giocare**  
**e camminare nel verde**

**Seminario formativo**  
**18 gennaio 2019**  
**Lombroso 16**

**ATTI DEL SEMINARIO**

