

La partecipazione dei cittadini e il sistema delle alleanze

Valter Baruzzi, Direttore scientifico Camina

1. Educazione e formazione alla sicurezza stradale

In Italia, sull'onda delle sollecitazioni europee, si è avviata una piccola grande rivoluzione nel modo di concepire la mobilità e la sicurezza stradale. Mi soffermerò brevemente sui documenti europei che orientano oggi anche le politiche italiane.

Il 4° Piano d'Azione sulla Sicurezza stradale redatto dalla Commissione Europea nel 2010 pone l'obiettivo di ridurre del 50% i morti sulle strade entro il 2020.

Il Libro bianco *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti*, redatto dalla Commissione Europea nel 2011, in coerenza col Piano d'azione, pone l'obiettivo di tendere a "zero vittime" nel trasporto su strada entro il 2050.

La direzione è giusta, ma la strada è ancora lunga e gli obiettivi lontani.

Occorre capire bene quali siano le cause delle tante tragedie che in Italia mietono ogni anno migliaia di vittime e provocano decine di migliaia di feriti, molti dei quali destinati all'invalidità permanente, per poterle contrastare efficacemente.

Il rapporto dell'Osservatorio sulla sicurezza stradale Anci-Upi *La sicurezza stradale urbana* (2011) nell'introduzione afferma che la sicurezza sulle nostre strade è conseguenza dei comportamenti più o meno virtuosi degli utenti della strada e delle loro scelte di mobilità e ritiene rilevanti, a questo proposito, le politiche attuate dalle amministrazioni comunali in fatto di viabilità ed i loro effetti sui comportamenti dei cittadini.

Il rapporto riconosce, inoltre, l'esistenza di cause di incidenti stradali imputabili a fattori esterni, quali ad esempio la congestione da traffico prodotta dagli utenti che usano la città senza viverci e sottolinea come sui fenomeni considerati influiscano alcuni caratteri delle città, quali la morfologia e le infrastrutture per la mobilità.

Il documento segnala, infine, il ruolo di prevenzione svolto dalle politiche di investimento e di infrastrutturazione del territorio dei Comuni, miranti a rendere più efficiente la mobilità urbana e a ridurre i rischi di incidenti (moderazione del traffico), e dalle campagne di sensibilizzazione per comportamenti stradali virtuosi.

Il quadro qui sintetizzato introduce tutti i temi correlati alla sicurezza stradale urbana, ma, per limiti di tempo e per confini professionali, mi concentrerò sul comportamento degli utenti della strada.

Il 4° Piano d'azione europeo, citato in avvio di relazione, accanto alle strategie che riguardano misure per migliorare la sicurezza dei veicoli, realizzare infrastrutture stradali più sicure, incrementare le tecnologie intelligenti, migliorare i controlli, fissare un obiettivo per i feriti della strada e dedicare maggiore attenzione ai motociclisti, propone di rafforzare l'istruzione e la formazione degli utenti della strada. Afferma a questo proposito: "L'utente della strada è il primo anello nella catena di sicurezza e quello più debole, in quanto più incline all'errore. Quali che siano le misure tecniche adottate, l'efficacia della politica di sicurezza stradale dipende in ultima analisi dal comportamento degli utenti. L'istruzione, la formazione e il controllo sono essenziali."

Su questo tema la *Carta europea della sicurezza stradale* è ancora più puntuale. La Carta è una piattaforma partecipativa costituita da oltre 2000 fra aziende, associazioni, istituti di ricerca ed enti pubblici europei, che intraprendono azioni concrete e condividono buone pratiche per risolvere i problemi relativi alla sicurezza stradale, al fine di limitare il numero delle vittime della strada.

Gli aderenti alla Carta, per attuare gli obiettivi del Piano d'azione europeo, si stanno impegnando su un ampio ventaglio di tematiche, fra cui l'elaborazione e l'attuazione di una strategia europea di educazione e formazione in materia di sicurezza stradale, rivolta agli

utenti, con “un approccio olistico e integrato” che accresca l’efficacia delle politiche locali, nazionali, europee e internazionali per la sicurezza stradale, integrandole con gli obiettivi pertinenti delle altre politiche pubbliche, attraverso un approccio, quindi, interistituzionale e intersettoriale.

Perché questa attenzione alla sensibilizzazione e alla formazione degli utenti della strada? Perché, come sappiamo, i comportamenti umani sono la prima causa di incidenti stradali. “Incidenti” che tali non sono, poichè non vi è nulla di imprevedibile e casuale nella loro genesi.

2. Il fattore umano è la prima causa di incidenti stradali

Gli analisti ricostruttori della meccanica degli incidenti stradali (faccio riferimento alle loro associazioni ASAIS ed EVU) hanno da tempo dimostrato che i fattori umani, soprattutto di tipo comportamentale, ne sono la prima causa (80% circa): seguono nell’ordine le condizioni del veicolo e lo stato dell’ambiente.

I principali determinanti che riguardano le cause umane degli incidenti stradali sono l’eccesso di velocità e in generale la guida pericolosa, l’uso di alcool, di sostanze psicotrope o di farmaci, i disturbi del sonno, l’affaticamento e le distrazioni (telefonare, fumare...).

La maggior parte di questi determinanti riguarda il mancato rispetto delle norme, che danno indicazioni precise su che cosa deve evitare chi è alla guida di un mezzo in strada.

E’ necessario osservare che questi determinanti, oltre ad essere causa diretta di incidente, riducono la capacità di valutazione dei rischi da parte dell’utente della strada.

La percezione del rischio è un fenomeno cognitivo complesso, di cui poco si parla, influenzato da diversi fattori (sociali, comunicativi, culturali), che merita un approfondimento, in considerazione del fatto che molte persone incontrano normalmente una certa difficoltà a percepire adeguatamente i rischi che incontrano.

E’ stato messo a punto dai ricercatori un modello psicologico della percezione e del riconoscimento del rischio molto interessante, secondo cui la rilevazione degli stimoli ambientali e la loro interpretazione sono due processi contemporanei e interagenti tra loro. Dal buon funzionamento di questa interazione, dipende una reazione motoria adeguata alla situazione di rischio.

In sintesi, il nostro sistema mentale acquisisce informazioni dall’ambiente esterno, che vengono innestate in schemi cognitivi interni. Le impressioni si sviluppano in maniera rapida ed istintiva e sono tanto più efficaci, quanto più fanno riferimento ad una ricca casistica fornita dall’esperienza, che aiuta a decodificarle e a interpretarle.

Questo processo è influenzato anche dalle convinzioni che abbiamo riguardo alle condizioni ambientali, al mezzo che usiamo, a noi stessi, agli altri.

Un errore può dipendere, quindi, da un ritardo in una di queste tre fasi: rilevazione degli stimoli ambientali, loro interpretazione e conseguente reazione motoria.

Questo genere di ricerche si sono sviluppate soprattutto in relazione ai comportamenti di guida di un autoveicolo, ma mantengono la loro validità anche per i comportamenti di ciclisti e pedoni.

Il non rispetto delle regole, uno stato di annebbiamento dovuto alla stanchezza o all’assunzione di sostanze, non fanno che peggiorare la capacità di percepire il rischio di provocare danni a sé e agli altri, da parte di qualsiasi utente della strada, sia esso pedone, ciclista o autista di un veicolo a motore.

Si può e occorre quindi intervenire sul piano dell’orientamento e della formazione degli utenti, non solo su quello indispensabile del controllo. Come?

Ci rendiamo conto che si prefigura un complesso sistema di azioni socioculturali, per promuovere cambiamenti di comportamento e, in parte, di stili di vita, per realizzare i quali

occorre diffondere competenze (conoscenze e abilità accresciute dall'esperienza) e atteggiamenti (riferiti a valori di rispetto di sé e degli altri, illuminati dalla dimensione della cittadinanza responsabile), che rappresentano un fattore protettivo nei confronti degli incidenti stradali. Si tratta di competenze e atteggiamenti che offrono protezione verso gli altri utenti e verso se stessi, perché ci danno la capacità di leggere e comprendere l'ambiente stradale con quell'attenzione e quegli automatismi che consentono di rispettare con facilità e semplicità le norme, ma anche di cogliere con l'anticipo necessario gli elementi di rischio potenziale rappresentati dallo stato dell'ambiente stradale e dalla relazione con gli altri utenti, che possono anche essere distratti, non rispettare le norme o essere in condizioni psicofisiche critiche.

Questo impegno formativo, come abbiamo detto, deve far parte di politiche che promuovano la sicurezza a tutti i livelli (veicoli, ambiente urbano), attivino le forme di controllo necessarie e predispongano le corrette procedure da adottare in caso di incidenti con persone ferite.

La complessità che emerge da questo quadro aiuta a comprendere perché sia indispensabile un approccio fondato sulla cooperazione interistituzionale, sul dialogo e sulla collaborazione fra saperi, che preveda forme di partecipazione volte a rendere i cittadini protagonisti di un cambiamento culturale che non può essere imposto, ma promosso col contributo della popolazione.

In questa prospettiva diviene indispensabile una vera e propria strategia delle alleanze, che è facilitata dai numerosi ambiti implicati: sicurezza, salute, ambiente, autonomia e diritti delle persone, educazione e formazione...

Sul piano della concretezza locale, proporrò tra breve un esempio di pratica coerente con quanto esposto, realizzata diffusamente in Italia, in parte anche col contributo di Camina (faccio riferimento a fruttuose collaborazioni con regioni quali l'Emilia Romagna e la Puglia, con grandi città come Milano, con città di media dimensione come Ravenna o piccole città come Imola e Cesena).

L'esempio rappresenta un focus che tiene conto di quanto emerso finora, ma anche di alcune altre evidenze, che elenco preliminarmente.

- *Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per i giovani fra i 15 e i 29 anni.*

Occorre quindi intervenire sul piano formativo molto prima, fin dall'età della scuola d'infanzia e della primaria.

- *La pratica ciclopeditale, accresce le competenze di chi guida ciclomotori e motociclette, e rappresenta un capitale di esperienze che si incrementano nel tempo accrescendo anche la sensibilità di conduttori di autoveicoli.* E' quindi opportuno promuovere la ciclopedità di bambini e ragazzi prima dei 14 anni, per educare alla sicurezza e per promuovere cittadinanza responsabile, oltre che per ragioni ambientali (contrastare l'abuso di automobili), di salute (la sedentarietà infantile rappresenta un fattore di rischio e predispone le persone a contrarre più facilmente malattie cardiache o dismetaboliche), di tutela e promozione dei diritti di bambini e ragazzi (conoscenza della città, autonomia nell'uso delle risorse culturali e ambientali, facilità di coltivare relazioni sociali).

- *Se c'è un mancato rispetto delle regole, in genere corre più rischi chi non commette l'infrazione.* Non è sufficiente quindi insegnare il Codice della strada, ma occorre promuovere nei bambini abilità (sensoriali, psicomotorie, comunicative...), conoscenze (l'ambiente urbano, la strada, le regole...) e atteggiamenti (rispetto di sé e degli altri, nella prospettiva della cittadinanza responsabile) che li pongano in condizione di essere utenti della strada attenti, intraprendenti e responsabili, capaci di prevedere e prevenire i rischi provocati da altri.

Quanto emerso finora motiva le scelte strategiche e metodologiche della tipologia progettuale di seguito descritta.

3. A casa e a scuola a piedi o in bici con gli amici. La mobilità scolastica come occasione per sperimentare alleanze istituzionali e promuovere la partecipazione dei cittadini

Vi è la necessità di un mutamento di paradigma, per superare l'idea dell'educazione stradale che la "storia" ci consegna, immaginando – come abbiamo visto - forme di educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale, intese anche come esperienze di educazione alla cittadinanza e di tutela dell'ambiente, di promozione dei diritti di bambini e ragazzi e della loro salute e sicurezza.

E' indispensabile, per un corretto approccio educativo, affrontare accanto alla sicurezza il tema delle scelte individuali di mobilità e porsi l'obiettivo di orientare concretamente le famiglie alla riduzione dell'uso dei moto e autoveicoli privati, a vantaggio di forme di mobilità ciclopedonale o dell'uso dei mezzi pubblici.

In questa prospettiva l'Associazione Camina ha messo a punto e sperimentato un modello formativo che mira a valorizzare e a mettere in sinergia le competenze di comuni, aziende sanitarie, scuole primarie e secondarie di 1° grado, famiglie, bambini e ragazzi e altre risorse del territorio.

Ciascuno è chiamato a migliorare e a mettere in rete con gli altri partner ciò che già sta facendo in coerenza con la propria mission, con un approccio interistituzionale e intersettoriale.

L'itinerario educativo ha lo scopo di accrescere le competenze e le abilità di bambini e ragazzi, la loro sicurezza e la fiducia delle famiglie, affinché adottino forme di mobilità ciclopedonale casa-scuola. Tale modello, data la complessità del tema e i diversi attori in gioco, presuppone – come abbiamo detto - l'attiva collaborazione di enti locali, aziende sanitarie, scuole, famiglie, bambini e ragazzi, mirando a coinvolgere anche le comunità locali. Vediamo brevemente come.

Il **comune**, in sinergia con l'azienda sanitaria e gli istituti scolastici, si impegna ad attuare politiche di sicurezza coerenti con le politiche che riguardano mobilità, ambiente, urbanistica e lavori pubblici, la scuola e il diritto allo studio, le politiche volte a promuovere e a tutelare i diritti di bambini e ragazzi. Collabora con le altre istituzioni per instaurare un dialogo costruttivo con le famiglie e le comunità locali. Lungo il percorso si troverà nelle condizioni di modificare e mettere in sicurezza i *black point* presenti nelle vie del territorio di pertinenza delle scuole coinvolte (con una visione strategica di respiro urbano), ad implementare gli interventi di moderazione del traffico ed a collaborare con le scuole alle iniziative educative (ad esempio con forme di collaborazione fra scuola e polizia locale).

Le **aziende sanitarie** attuano i loro piani di promozione della salute (riguardanti fra l'altro l'attività fisica e una corretta alimentazione) in stretta collaborazione con enti locali e scuole, coinvolgendo alunni e genitori, in una prospettiva di cambiamento degli stili di vita, di riduzione nell'uso dell'auto privata e di accrescimento di forme di mobilità ciclopedonale, di recupero di spazi e tempi in cui i bambini possano giocare liberamente all'aperto con i compagni.

La **scuola**, i dirigenti e gli insegnanti, si impegnano a valorizzare l'impianto curricolare, collaborando ad evidenziare e ad arricchire tutti quegli aspetti dell'apprendimento volti ad acquisire valori, competenze e abilità trasferibili sul piano dell'educazione alla mobilità sostenibile e alla sicurezza stradale. Si chiede loro di potenziare le attività già in programma, eventualmente apportando integrazioni concordate e condivise.

Elenco di seguito alcuni esempi di ambiti formativi curricolari pertinenti:

- educazione sensoriale correlata alla percezione dei rumori, alla stima delle distanze e della velocità;
- aspetti psicomotori correlati alla coordinazione oculo-manuale, all'equilibrio, alla lateralizzazione;

- conoscenza delle regole e delle forme comunicative con cui vengono proposte;
- il tema del rispetto di sé, degli altri e dell'ambiente: la responsabilità e l'esercizio della cittadinanza;
- star bene, farsi male, la sicurezza, il rischio, la prudenza e l'imprudenza;
- la relazione e le forme di comunicazione con gli altri fruitori dell'ambiente stradale;
- le esperienze manuali riguardanti la manutenzione della bicicletta (correlate a fondamentali principi di fisica: l'attrito e l'apparato frenante, la riparazione della camera d'aria, la dinamo, il campanello, la trasmissione del moto dal pedale alla ruota);
- l'importanza del movimento per mantenere una buona salute;
- esplorazioni dell'ambiente e conoscenza della città (sopralluoghi e individuazione dei black point nelle vicinanze della scuola e, viceversa, tratti stradali sicuri per pedoni e/o ciclisti);
- il senso di appartenenza e la responsabilità civica (in che modo ciascuno di noi possa essere corresponsabile nel creare o aggravare problemi ambientali urbani e come ciascuno di noi possa dare un contributo a risolverli).

L'ampio ventaglio di temi correlati all'educazione alla mobilità e alla sicurezza stradale, consentono di programmare il lavoro insieme ai docenti, valorizzando i loro saperi e la loro professionalità, al fine di predisporre itinerari educativi sostenibili, che si possano mantenere nel tempo perché considerati dai docenti stessi efficaci e didatticamente sostenibili, consolidando così il nuovo approccio. La scuola si impegna anche a dialogare con le famiglie per un loro pieno coinvolgimento.

Le **famiglie** vengono coinvolte in un processo di sensibilizzazione verso le esigenze educative e di salute dei figli, con l'aiuto di pediatri di famiglia e medici dell'ASL; vengono loro fornite informazioni e si avvia un dialogo sull'autonomia, sulla gradualità dell'apprendimento, sull'esigenza di esperienze condivise e di un tirocinio che conduca i figli a divenire pedoni e ciclisti consapevoli, prima di usare un ciclomotore; alle famiglie si chiede la disponibilità di collaborare ad analizzare l'ambiente urbano, a individuare criticità, attraverso sopralluoghi, e a immaginare - insieme ai tecnici - possibili interventi di miglioramento, a ipotizzare percorsi casa-scuola più sicuri, a ridurre il numero di automobili in circolazione nei pressi delle scuole, all'entrata e all'uscita degli alunni, e di essere protagoniste insieme ai loro figli di un cambiamento di comportamento, da realizzare con efficace gradualità. Si propongono e vengono caldeggiati cambiamenti anche minimi, nella prospettiva di un miglioramento possibile. Ad esempio, chi abita lontano può accompagnare il figlio in auto, senza avvicinarsi troppo alla scuola, in modo che il figlio possa incontrarsi con un gruppo di compagni, con cui andare a scuola a piedi, mentre i ragazzi che abitano alla giusta distanza lo fanno senza problemi.

I **bambini e i ragazzi**, con la collaborazione di famiglie, scuola, enti locali ed associazioni locali interessate all'ambiente, ai diritti dell'infanzia, ecc. divengono protagonisti di un processo di cambiamento culturale, lungo il quale compiono indagini su mobilità e stili di vita, individuano (su foto aeree e su mappe tratte da internet) ipotetici itinerari casa-scuola da sottoporre alla valutazione dei genitori e dei tecnici comunali, producono diagrammi di flusso, riflettono su stereotipi e fondate ragioni che orientano al cambiamento, apprendono regole, conoscenze e abilità per esercitare concretamente e in sicurezza il loro ruolo di pedoni e ciclisti consapevoli, gioiosi e in sicurezza, insieme ai compagni di scuola, cominciando proprio dal percorso casa-scuola quotidiano.

Le famiglie saranno concretamente accompagnate a scegliere con i figli una mobilità scolastica ciclopedonale o l'uso dei mezzi pubblici.

L'organizzazione di pedibus e bicibus sarà intrapresa, laddove le condizioni del territorio e le preoccupazioni degli adulti li rendano necessari, per avviare da subito mobilità scolastica ciclopedonale.

La prospettiva del cambiamento degli stili di vita rappresenta, quindi, un elemento imprescindibile dell'approccio educativo proposto, dove il fare e il pensare si influenzano reciprocamente, lo studio predispone ad una maggior consapevolezza e al cambiamento, in una virtuosa dinamica prassi-teoria-prassi.

Un'ultima osservazione sul coinvolgimento di bambini e genitori, in laboratori che si configurano come esperienze di **progettazione partecipata** di percorsi casa-scuola più sicuri e di interventi di moderazione del traffico.

Dal punto di vista metodologico le attività di un laboratorio che promuove partecipazione non si riducono a una serie di interviste o richieste riguardanti preoccupazioni e attese, ma si sviluppano attraverso un processo di dialogo e approfondimento sulla mobilità e sul senso dell'abitare, sulle esigenze dei ragazzi e sulla qualità di vita delle persone, che vengono messi in relazione fra loro e con le diverse prospettive ed esigenze poste in gioco.

La progettazione partecipata va innanzitutto intesa, allora, come un processo di dialogo e apprendimento reciproco, dove i tecnici-progettisti vengono posti in condizione di integrare i dati disponibili e quelli raccolti attraverso le loro analisi preliminari coi saperi soggettivi degli abitanti (ivi compresi bambini e ragazzi), esperti della loro vita quotidiana e del territorio in cui vivono, in grado di esprimere importanti e legittime esigenze, che possono sfuggire all'occhio del tecnico-progettista.

I cittadini coinvolti, muovendo dalle loro esperienze, hanno la possibilità di riflettere su temi che li toccano "oltre il loro cortile", su problematiche che riguardano la comunità locale e i loro percorsi di vita quotidiana, sulla dimensione ambientale, sulle risorse e sui problemi del loro territorio. Sono sollecitati ad immaginare un futuro desiderato e incontrano opinioni differenti correlabili al genere, all'età, al livello socioculturale, ma anche a interessi specifici contrastanti (si pensi, ad esempio, all'esigenza che spesso emerge di eliminare alcuni spazi dedicati al parcheggio delle auto, per collegare tratti di un marciapiedi interrotto); sono accompagnati ad esplorare le ragioni di divergenze e possibili conflitti e aiutati ad ampliare i confini del loro immaginario, superando alcuni comprensibili stereotipi; sono posti a contatto con i vincoli e i limiti del progetto (economici, legislativi, ambientali...). Essi hanno la possibilità di valutare la fattibilità delle loro proposte, accettando il "disappunto" per qualche idea amata da abbandonare, avendo tuttavia la soddisfazione di veder crescere il progetto, anche con il loro contributo.

La partecipazione non è un gioco a somma zero, dove "ciò che guadagnano alcuni viene perso da altri": così realizzata, aiuta i cittadini a comprendere il senso dei cambiamenti, che in parte essi stessi contribuiscono direttamente a orientare; non toglie nulla ai tecnici che, anzi, hanno più riferimenti utili al loro lavoro e la possibilità di meglio centrare il loro progetto, anche sulle esigenze sociali del territorio in cui operano; pone gli amministratori nella condizione migliore per fare le loro scelte che, anche se non condivise da tutti gli abitanti, certamente saranno più chiare e comprensibili per tutti.

Riferimenti bibliografici.

Valter Baruzzi (a cura di), Sicuri in città. La promozione dei pedibus nella prospettiva dell'educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile. Il ruolo della scuola nel dialogo fra istituzioni, settori e saperi, Quaderni di Camina/Regione Emilia Romagna, 10, La Mandragora editrice, Imola, 2012

Valter Baruzzi, Ippolito Lamedica (a cura di), Safe routes to school: l'esperienza britannica, La Mandragora editrice, Imola, 2008

Valter Baruzzi, Antonio Monzeglio (a cura di), A piedi o in bici con le amiche e con gli amici. Come progettare e realizzare la mobilità sostenibile dei bambini e delle bambine nel tragitto da casa a scuola, La Mandragora editrice, Imola, 2008

Valter Baruzzi, Alfredo Drufuca, Giancarlo Sgubbi (a cura di), La città senza incidenti. Quaderni di Camina/Regione Emilia Romagna, 6, La Mandragora editrice, Imola, 2004

AA.VV., Future città, nuovi cittadini. Le competenze di bambini e adolescenti al servizio dell'innovazione per il governo della città, Quaderni di Camina/Regione Emilia Romagna, 5, La Mandragora editrice, Imola, 2004

Valter Baruzzi (a cura di), Bambini e bambine si fanno strada. Percorsi sicuri casa-scuola e altri percorsi di autonomia, Quaderni di Camina/Regione Emilia Romagna, 1, La Mandragora editrice, Imola, 2002

È possibile contattare l'autore, per approfondimenti, rilievi critici e suggerimenti, all'indirizzo di posta elettronica v.baruzzi@camina.it oppure valter.baruzzi13@gmail.com o telefonando al 3457964520.