



CITTA' DI NETTUNO

PROVINCIA DI ROMA

C.F. 02910820584	P.I. 01133581007	CAP 00048	TEL 06 - 988891
Prot. Gen.le	Del	Prot.Interno	1760 Del 20/02/14

Nettuno 20 febbraio 2014

Al Dirigente Scolastico dell'Istituto Comprensivo "Nettuno III"

OGGETTO: progetto "Vivere la città a misura di ragazzo".

Nell'ambito di una riorganizzazione dello "spazio vitale" adatto ai minori e ai soggetti più deboli relativamente alla fruizione della strada, il Comando di Polizia Locale intende avviare un piano operativo che comporti la ricognizione degli aspetti strutturali e funzionali inerenti alle problematiche relative alla vivibilità dei contesti culturali, istituzionali e ludici.

L'obiettivo primario consiste nell'analisi dei fattori "reali" di rischio e della percezione dello stesso. Il piano operativo "Vivere la città a misura di ragazzo" comprende vari step che in concreto possiamo riassumere in :

1. ambito istituzionale: rapporto fra istituzioni e sistemi di collegamento (Il Consiglio Comunale dei Ragazzi L. Reg. 20 del 2007);
2. il rischio tra percezione e realtà (cause e concause relative agli aspetti reali e percettivi);
3. costruzione del paradigma (sinergie operative tra famiglia, scuola e organi dell'istituzione locale).

I percorsi relativi al primo Step sono stati già avviati e a tutt'oggi risultano in itinere. Il secondo step di fatto è assimilabile alla realizzazione del terzo, infatti la costruzione dei piani sinergici dovrà avvalersi di ricerche così chiamate "di sfondo", mirate alla conoscenza dell'ambiente sociale, ambientale e culturale relativo a uno dei segmenti insiti all'interno del "paradigma operativo". Il primo segmento strategico individuato dal rapporto funzionale tra scuola e Polizia Locale è senza dubbio la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola ed è denominato "Finalmente... a scuola ci andiamo da soli".

Da cosa nasce "Finalmente... a scuola ci andiamo da soli"?

Non tralasciando un dato considerevolmente confortante, ma non soddisfacente, relativo all'incidentalità per quanto riguarda la classe di popolazione con meno di 14 anni (che si potrebbe definire la classe di età decisamente più protetta), analizzando le variabili dipendenti ed indipendenti che agiscono sul fenomeno, è possibile ipotizzare che la forte riduzione del tasso specifico di mortalità è dovuta alla sostanziale

riduzione del tasso stesso derivante precipuamente dalla concreta espropriazione della gestione della propria mobilità operata nei confronti dei bambini e degli adolescenti che, in modo sempre più sistematico, viene amministrata dai genitori o, comunque, da persone adulte.

I bambini-adolescenti non vanno più da soli a scuola o nei luoghi di divertimento/incontro né tantomeno si spostano nelle nostre città autonomamente in quanto vengono accompagnati. I motivi che sono alla base di questo fenomeno risultano del tutto palesi: la città è diventata un luogo sempre meno amichevole per bambini ed anziani, le sue strade sono pericolose, non c'è spazio per incontrarsi a giocare, l'aria non è salubre ecc. In particolare le città italiane risultano caratterizzate da livelli di rischio molto più elevati di quelli mediamente riscontrati nelle altre città europee. Cionostante il rimedio adottato e cioè espropriare bambini ed adolescenti dalla gestione autonoma della propria mobilità, rischia di essere peggiore del male, limitando il loro processo di crescita.

Vieppiù, l'allontanamento dei bambini da un rapporto diretto ed autogestito con la mobilità non può avere una durata indefinita, prima o poi questi bambini diventeranno conducenti di ciclomotori e successivamente automobilisti, con un passaggio culturale assolutamente brusco e con risultati disastrosi (vedi statistiche incidentalità: classe di età 15-18 anni tasso 4,5 volte più elevato di quello dei bambini; 18-24 anni tasso 12 volte più elevato e addirittura 2 volte più elevato del valore medio nazionale).

In altri termini, la maggior protezione applicata nei confronti dei bambini, se non accompagnata da un'efficace educazione alla mobilità sicura e sostenibile, diventa un tragico fattore di debolezza negli anni in cui questa protezione non può più essere applicata in modo sistematico e pervasivo, fino a non poter essere applicata affatto. La soluzione, ovviamente, non sta nell'abbandonare i bambini ad una mobilità urbana che nelle condizioni attuali è sempre più insicura e problematica, ma nel creare un circuito formativo fatto non solo di nozioni e valori importanti a scuola, ma basato anche su una formazione pratica alla mobilità che deve svolgersi su percorsi protetti. Prendendo spunto da questi presupposti, diventa opportuno ed utile ripensare a dei modelli di formazione e soprattutto di socializzazione che tengano conto di una sinergia organizzativa tra il Dirigente dell'Istituto scolastico, il Sindaco e/o gli uffici preposti, gli uffici tecnici del Comune, la Polizia Locale, i genitori e le organizzazioni di volontariato. Il primo passo è senza dubbio l'individuazione dei percorsi casa-scuola, il secondo è come metterli in sicurezza, il terzo è l'organizzazione e l'implementazione di piani di assistenza per i nostri giovani cittadini.

L'aspetto preponderante per la riuscita del progetto rimane il grado di capacità di interiorizzazione del nuovo modello culturale in merito alla sicurezza. In particolare occorre immaginare una città le cui strade non siano pensate e gestite solo per i veicoli a motore, occorre immaginare che siano ristabiliti i corretti equilibri tra le utenze motorizzate e l'utenza pedonale e in particolare con i bambini e i soggetti più deboli della strada. Il quartiere diventa l'ambito operativo e la collaborazione interistituzionale l'intervento strategico. L'obiettivo è trasformare i percorsi scuola-casa in una palestra di formazione per tutti gli attori che partecipano al progetto.

PIANO DI INTERVENTO

- Individuazione dei percorsi protetti o che possano essere resi tali attraverso interventi di regolazione del traffico e/o di riorganizzazione della rete stradale o delle sue dotazioni, in modo tale da eliminare tutte le condizioni di rilevante rischio lungo tale percorso.
- Definizione delle misure di assistenza.
- Informazione e sensibilizzazione dei genitori e di tutti i soggetti coinvolti nella gestione dei percorsi casa-scuola.
- Progettazione tecnica road-safety audit, prescrizioni e assistenza.
- Formazione dei soggetti.
- Seconda fase di informazione, sensibilizzazione dei genitori.
- Avvio del funzionamento dei percorsi protetti e relativo monitoraggio da parte dell'Amministrazione.
- Verifica ciclica del funzionamento dei percorsi protetti ed eventuale miglioramento delle componenti infrastrutturali, di assistenza, di informazione e sensibilizzazione.

RISORSE UMANE

- Polizia Locale
- Associazioni di volontariato
- Personale scolastico
- Istituzioni locali
- Genitori
- Commercianti



IL DIRIGENTE
Dr. Antonio ARANCIO

