



Isbn: 979-12-243-0116-5

Prima edizione Settembre 2025  
Tutti i diritti sono riservati  
Questo progetto è stato finanziato da



*Concept creativo e layout Elena Volongo*

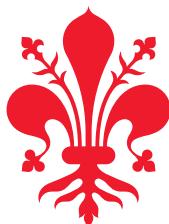
A Samu, Maya, Dome e Petra,  
fonte di ispirazione continua...



# **INDICE**

- ***Introduzione al progetto*** pag 7
- ***Perché parlare di strade scolastiche?*** pag 10
- ***Urbanistica tattica: riprendersi la strada, insieme!*** pag 12
- ***Realtà e Associazioni che ci hanno supportato*** da pag 16
- ***Prossimità scolastiche per città più sicure, più eque, più sostenibili.*** pag 28
- ***Il Piedibus come esperienza formativa: tra pedagogia, utopia, impegno ed eco-critica*** di Cosimo di Bari pag 36
- ***Il racconto illustrato*** pag 49
- ***Chi siamo*** pag 69
- ***Come è nato questo libro*** pag 76
- ***Ora tocca a te*** pag 80





COMUNE DI  
**FIRENZE**

**Q4**  
ISOLOTTO LEGNAIA

Il **Quartiere 4 del Comune di Firenze** è orgoglioso di presentare **questa pubblicazione** dedicata alle strade scolastiche che parte dall'esperienza del Piedibus e **si inquadra nelle iniziative per la mobilità sostenibile e la città dei 15 minuti e della prossimità, a misura di bambino come misura di accessibilità e vivibilità universale.**

Il **percorso casa-scuola**, da semplice routine quotidiana, può diventare **un momento di crescita, socialità e rispetto per l'ambiente**, trasformando il modo in cui viviamo gli spazi pubblici e migliorando la qualità della vita di tutti.

Un ringraziamento particolare va all'**associazione Piedibus i Piccoli Passi**, che da un anno organizza con passione e determinazione il Piedibus della **scuola Primaria Niccolini**, mettendo il cuore, la testa e le gambe per dare vita a un progetto che oggi rappresenta un modello virtuoso di collaborazione e cittadinanza attiva.

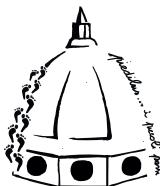
Questa pubblicazione nasce dall'impegno e dalla capacità di raccontare un'esperienza bella e concreta.

Un grazie sincero va anche al **comitato genitori della scuola Montagnola**, che con il proprio Piedibus da anni dimostra quanto le famiglie possano essere protagoniste di un cambiamento reale, e alle altre associazioni come **Legambiente Firenze, FIAB Firenze ciclabile e tutte le altre** che insieme a noi sostengono la mobilità dolce e la sicurezza intorno alle scuole, sia nel nostro quartiere che in tutta la città.

Il Quartiere 4 è convinto che le strade scolastiche possano essere un tassello fondamentale per una città più vivibile: meno traffico, meno smog, più sicurezza e più opportunità di incontro, pur consapevoli delle difficoltà e della necessaria gradualità che richiedono cambiamenti come questo che incidono sulle abitudini e sugli stili di vita di tanti cittadini. La salute, la sicurezza e l'ambiente devono assumere però sempre di più la priorità, se vogliamo provare a costruire un futuro migliore o almeno non peggiore per i nostri figli. Si tratta di un cambiamento culturale, che parte dai bambini ma migliora la vita di tutti, costruendo una comunità più attenta e solidale.

Questa pubblicazione vuole essere non solo una testimonianza di quanto fatto finora, ma anche un invito a continuare a camminare insieme, a moltiplicare le buone pratiche e a credere nella forza dei piccoli gesti quotidiani. Ancora un grazie di cuore quindi all'associazione Piedibus i Piccoli Passi, al comitato genitori della Montagnola, a Legambiente Firenze, a FIAB Firenze ciclabile, alle altre associazioni nazionali e internazionali con cui stiamo collaborando e a tutte le persone che, con la loro passione, contribuiscono a fare del nostro quartiere e della nostra città un luogo migliore per le bambine e i bambini e per il futuro di tutte e tutti.

**Mirko Dormentoni**  
*Presidente del Q4*



## Perché parlare di strade scolastiche?

Le **STRADE SCOLASTICHE** sono un intervento che permette di aumentare la sicurezza stradale, diminuire l'inquinamento delle città, creare spazi sociali.

Si tratta di chiudere in maniera temporanea o definitiva i tratti stradali davanti alle scuole. I bambini così, possono arrivare nella migliore sicurezza possibile a scuola, con mezzi alternativi alle macchine, a piedi, in bici, in compagnia o da soli e sfruttare lo spazio adiacente alla scuola per creare nuovi legami e nuovi pensieri, in uno spazio a loro misura e per la loro sicurezza con meno smog.

Le strade scolastiche stanno diventando **una realtà in Europa** molto importante, solo Parigi ne ha istituite oltre 300 nel corso degli ultimi anni, vedendo un cambiamento concreto nella qualità dell'aria, nella riduzione del rumore e nella creazione di spazi gioco.

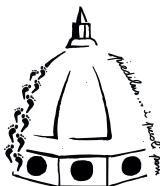
**Bisogna cominciare a pensare agli spazi urbani come spazi di tutti**, non solo delle macchine, ma di tutti noi a partire dai bambini e dalle bambine che hanno il diritto di muoversi in sicurezza e in autonomia, principalmente a piedi e in bicicletta. Solo dando **esempio concreto** ai bambini e alle bambine, ai figli, nipoti e amici, possiamo sperare che

per loro il nostro cambiamento diventi normalità, che si torni a popolare le strade non solo con i mezzi, ma soprattutto con l'interazione sociale e i nostri sorrisi. Quindi questa storia è creata per loro, perché sia spunto di riflessione per loro, certamente, ma anche per noi adulti.

Il cambiamento inizia con piccoli gesti,  
facciamone uno insieme!



**Fiammetta Gandi**  
Presidente Associazione  
*Piedibus i Piccoli Passi aps*



## Urbanistica tattica: riprendersi la strada, insieme!

**L'URBANISTICA TATTICA** è un modo semplice di riqualificare un'area. Creare città a misura delle persone e non delle auto, trasformare spazi dominati dalle automobili o spazi abbandonati e dimenticati in spazi di dominio collettivo.

**Urbanistica tattica significa trasformare incroci, strade, in luoghi di incontro, di gioco e di condivisione.** Immagina un parcheggio, che prende nuova vita, diventa la piazza del tuo quartiere, con panchine, piante, bambini che giocano. Oppure una strada, resa sicura e vivibile grazie a colori, che la rendono anche visivamente più bella, arredi urbani, tavoli da ping pong, dissuasori o rallentatori che rendono lo spazio un luogo di incontro, di gioco e condivisione. Non servono grandi opere, ma idee chiare e partecipazione attiva.

*Riappropriarsi delle strade come bene comune, cambiando la prospettiva.*

La strada non solo come via di comunicazione per le auto e gli scooter ma anche tornare a "come era una volta" luogo di crescita, scambio e relazione. Dove i bambini si incontrano

e giocano, dove i vicini di casa scambiano due chiacchiere dove la città respira ma soprattutto dove i bambini vanno a scuola in sicurezza. Urbanistica tattica è anche questo, usare soluzioni semplici per **sperimentare nuovi modi di vivere lo spazio pubblico**.

**Ogni piccolo intervento, può innescare un cambiamento culturale:** abitare la strada è un gesto di cura e responsabilità collettiva. E solo condividendo lo spazio, possiamo davvero costruire comunità più giuste, sicure e accoglienti.



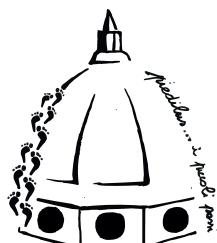
Credits Sergio Gatto, Streets For Kids - Strada scolastica Monte Ruggero Roma

Dopo avervi introdotto cosa rappresenta per noi la strada scolastica e cosa intendiamo noi dell'**associazione Piedibus i piccoli passi aps** come urbanistica tattica, vi presentiamo una breve panoramica delle associazioni, ma soprattutto le persone coinvolte nel progetto.

Vogliamo dare spazio e mettere in luce le associazioni che ci hanno sostenuto e formato in questa avventura e che speriamo continueranno a farlo.

Abbiamo chiesto loro di presentarsi e darci una loro visione delle strade scolastiche e della mobilità sostenibile così che questa piccola pubblicazione possa diventare utile a diverse realtà oltre che alla nostra.

**Francesca Cerretini**  
Vicepresidente Associazione  
*Piedibus i Piccoli Passi aps*



*“Grazie all’urbanistica  
tattica la città torna  
a respirare”*



# Clean Cities



La **Clean Cities Campaign** è una **rete europea di oltre 120 organizzazioni** impegnate per città più vivibili, sicure e a zero emissioni, attraverso la promozione di una **mobilità attiva, condivisa ed elettrica**. La campagna spinge per politiche che liberino le strade dal traffico inquinante, migliorino la qualità dell'aria e restituiscano spazio pubblico alle persone.

Clean Cities Italia pubblica studi e analisi, si interfaccia con i decisori politici a livello locale e nazionale, e coordina il lavoro di associazioni, comitati e cittadini che chiedono città più sane e a misura di persona.

Tra le campagne più rilevanti ci sono "**Streets For Kids**", per promuovere le strade scolastiche e proteggere le bambine e i bambini davanti alle scuole e nei percorsi casa-scuola, e "**Cargo Revolution**", che promuove la logistica urbana leggera e a zero emissioni.

Clean Cities è anche un punto di riferimento per quanto riguarda il futuro delle politiche urbane, attraverso confronti tra città italiane ed europee e analisi su: *zone a basse emissioni, logistica dell'ultimo miglio, infrastrutture ciclabili, sharing*

*mobility*. L'Osservatorio sulla mobilità urbana coordinato da Clean Cities e Kyoto Club è un punto di riferimento per amministratori locali, attivisti e giornalisti.

Con azioni di advocacy, mobilitazioni e sviluppo di analisi e ricerche, **Clean Cities Italia lavora per città più vivibili e sostenibili**, dando voce alle comunità e chiedendo politiche concrete alle istituzioni.

***Claudio Magliulo,***

*Responsabile Clean Cities Italia*





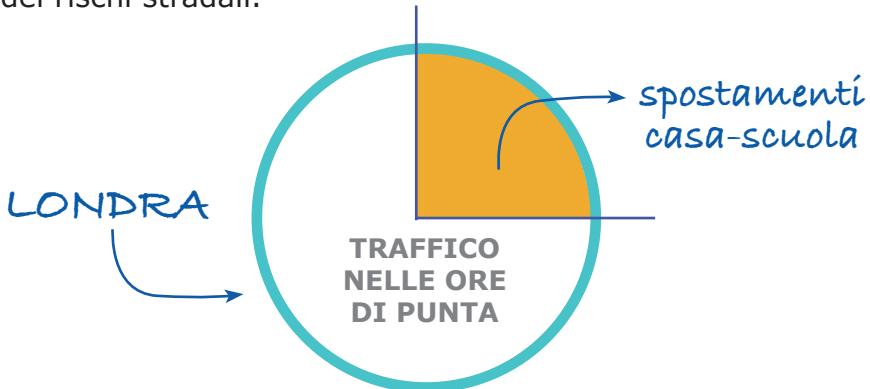
## **Street for Kids –Strade scolastiche per città a misura di bambine e bambini**

L'iniziativa Street for Kids, promossa dalla Clean Cities Campaign, mobilita **genitori, attivisti e cittadine/i in tutta Europa per trasformare le strade davanti alle scuole in spazi più sicuri, salubri e vivibili.**

*L'obiettivo è ambizioso:  
una strada scolastica davanti a ogni  
scuola d'Europa entro il 2030.*

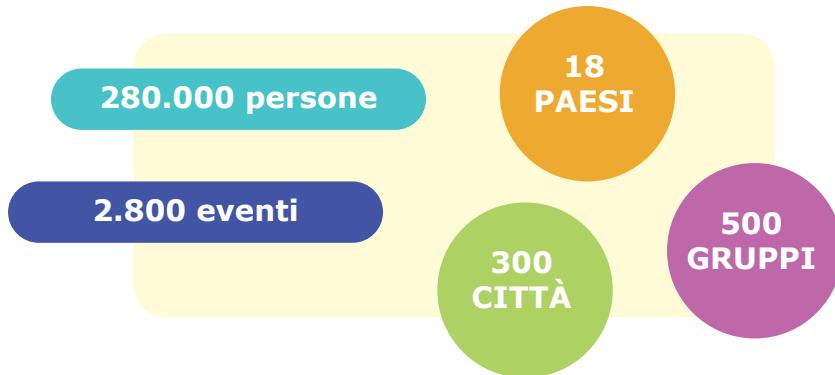
Le strade scolastiche consistono in chiusure parziali o totali al traffico motorizzato in prossimità delle scuole. Questi interventi – che possono essere temporanei, permanenti o realizzati con tecniche di urbanismo tattico – generano **benefici significativi:** *meno traffico e inquinamento, più sicurezza, aria più pulita, promozione degli spostamenti attivi, attivazioni di comunità educanti.*

A Londra, ad esempio, si stima che fino al 25% del traffico nelle ore di punta sia legato agli spostamenti casa-scuola, con un potenziale di riduzione consistente delle emissioni e dei rischi stradali.



Numerose città hanno già adottato queste misure, tra cui Roma, Milano, Parigi, Londra, Colonia e Bruxelles.

La **campagna Streets for Kids** ha finora coinvolto oltre 280.000 persone, in 2.800 eventi in 18 Paesi e 300 città, con l'adesione di più di 500 gruppi di genitori e attivisti. Come risultato concreto, sono state pianificate e realizzate centinaia di nuove strade scolastiche, insieme ad altre azioni come l'attivazione di **bicibus** e l'introduzione di normative specifiche in alcuni Paesi europei.



**In Toscana, esempi virtuosi sono gli attivissimi Piedibus di Firenze e Prato, che testimoniano la forza dell'impegno civico dal basso.**



Il **City Ranking** della mobilità a misura di bambine e bambini, basato su indicatori come strade scolastiche, velocità ridotte e ciclabilità, mostra che le città italiane devono ancora fare tanto per distinguersi a livello europeo. Per consolidare questi risultati **servono scelte politiche strutturate**, alleanze con la **cittadinanza attiva** e un approccio integrato alla pianificazione urbana che metta davvero al centro i più piccoli.

**Anna Becchi**  
*coordinatrice Europea Campagna Streets For Kids*

Le strade scolastiche  
non sono solo  
un intervento tecnico:  
sono un atto politico e culturale,  
che restituisce spazio pubblico  
alle comunità e promuove  
una città più giusta, inclusiva  
e a misura di tutte le età.



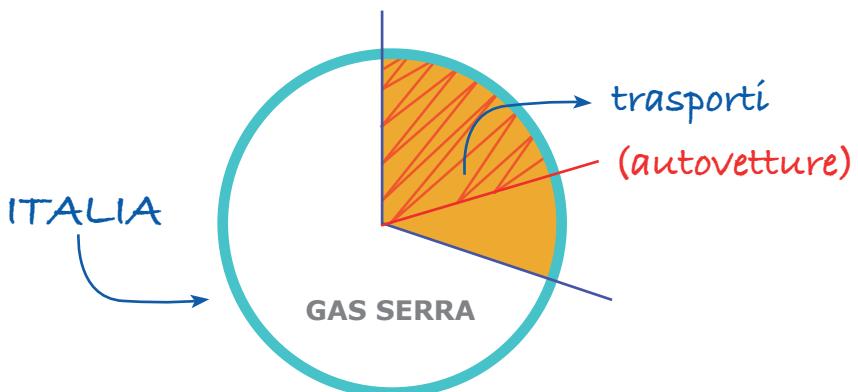
**Legambiente** è un'associazione senza fini di lucro, fatta di cittadini e cittadine che hanno a cuore la **tutela dell'ambiente** in tutte le sue forme, la qualità della vita, e una società più equa, giusta e solidale. Un grande movimento apartitico fatto di persone che, attraverso il volontariato e la partecipazione diretta, si fanno promotori del cambiamento per un futuro migliore.

Abbiamo fondato **la nostra missione** sull'**ambientalismo scientifico**, raccogliendo dal basso migliaia di dati sul nostro ecosistema, che sono alla base di ogni denuncia e proposta. **Da oltre 40 anni ci battiamo per un mondo migliore**, lottando contro l'inquinamento, l'illegalità e l'ingiustizia, e impegnandoci per la bellezza, la tutela del territorio e una migliore qualità della vita. Abbiamo vinto tante battaglie.

*Ci attendono nuove sfide, e oggi più  
che mai c'è bisogno del nostro impegno.*

Mentre l'aggravarsi della crisi climatica diventa evidente anche ai più scettici, la mobilità è il settore che si sta decarbonizzando più lentamente nel mondo.

In Italia, in particolare, quasi il 30% dei gas serra sono emessi dai trasporti, e di questi, circa il 60% provengono dalle autovetture (fonte: ISPRA)



In questo contesto si inserisce il lavoro di Legambiente Firenze, da sempre in prima linea nella promozione di una mobilità urbana più sostenibile, sicura e a misura di persona.

Firenze, come gran parte delle città italiane, ha bisogno di portare a termine una vera e propria **rivoluzione della mobilità**: ridurre il numero di auto circolanti, abbassare i limiti di velocità sul modello di Bologna Città30, potenziare il servizio di trasporto pubblico e dare centralità alla mobilità attiva, pedonale e ciclabile, per tutelare la salute e la sicurezza di tutte e tutti.

Questo obiettivo si può raggiungere solo rimettendo in discussione – come in qualche caso si sta provando a fare – la distribuzione e l'uso dello spazio pubblico, della strada nella sua totalità, che **oggi è clamorosamente sbilanciata verso l'auto privata**, sia negli spazi dedicati al transito che alla sosta.

Si tratta di **un lavoro che richiede pianificazione e cura**, ma in alcuni casi può essere avviato anche attraverso interventi "leggieri" e temporanei, come ci insegnano gli esperimenti di urbanistica tattica svolti a Milano e in molte altre città in Europa e nel mondo.

Al contempo siamo convinti che la trasformazione delle città parta dai gesti quotidiani, e uno dei luoghi dove questo cambiamento può (e deve) iniziare è proprio il percorso casa-scuola.

Per questo da molti anni **siamo promotori del Piedibus**, un sistema semplice ma rivoluzionario di accompagnamento a piedi verso le scuole, che coinvolge bambini, genitori, volontari e insegnanti. Un modo per **educare alla mobilità attiva**, ridurre il traffico veicolare, migliorare la qualità dell'aria e restituire ai più piccoli il piacere e il diritto di camminare in sicurezza.

Il **Piedibus favorisce** la socializzazione e **stimola l'autonomia** dei bambini, **riducendo in loro anche i livelli di stress e le emozioni negative** trasmessi durante il percorso in auto (fretta, conflittualità); inoltre è spesso il punto di partenza per la realizzazione di interventi da parte della Pubblica Amministrazione su percorsi pedonali (e ciclabili) sicuri.

Sulla base di questa idea di città, **sosteniamo e realizziamo a livello Nazionale progetti di strade scolastiche**, spazi sottratti alle auto e riconsegnati a chi si muove a piedi o in bici, per rendere gli accessi agli istituti scolastici più sicuri, accoglienti e vivibili.



Queste azioni, promosse anche dall'Unione Europea, non sono solo interventi urbanistici, ma **rappresentano un cambiamento culturale profondo: riportano le persone al centro della città e fanno della scuola un punto di partenza per ripensare lo spazio pubblico.**

Questo libro racconta il percorso che ci ha portato fin qui: storie, esperienze, buone pratiche, difficoltà e conquiste che parlano di partecipazione, educazione civica e amore per il territorio.

*Perché costruire una città migliore  
è possibile, e spesso si comincia proprio  
dai passi dei bambini.*

**Marco Duranti**  
Presidente Legambiente Firenze



**FIAB Firenze Ciclabile è un'associazione federata a FIAB (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta):** a livello locale e nazionale ci occupiamo di **promuovere l'uso della bici sia per gli spostamenti quotidiani** che per il cicloturismo come mezzo ambientalmente e socialmente sostenibile.



Mettiamo al centro delle nostre attività la mobilità attiva (a piedi e in bici), sensibilizzando cittadini e amministrazioni verso soluzioni che favoriscano la sicurezza stradale ed il miglioramento della qualità della vita nelle nostre città. Siamo parte della rete Firenze 30 per promuovere il modello della Città 30: limite di 30 km/h nelle strade secondarie, strade scolastiche e piazze pedonali come luoghi di socializzazione.



Insieme ai Bicibus e ai Piedibus, le strade scolastiche sono soluzioni da diffondere a tappeto, per promuovere un cambio di abitudini verso sistemi che si riveleranno positivi per tutte le famiglie.

**Tiziano Carducci**  
*Presidente FIAB Firenze Ciclabile*

## **Prossimità scolastiche per città più sicure, più eque, più sostenibili.**

*Nel dibattito contemporaneo sulla **RELAZIONE TRA EDUCAZIONE E SPAZIO PUBBLICO**, le "prossimità scolastiche" emergono come un concetto cruciale per comprendere il ruolo che gli ambienti esterni alla scuola possono avere nel sostenere processi educativi, relazionali e di coesione sociale.*

Le prossimità scolastiche possono essere definite in modo generico come gli spazi pubblici pedonali contigui alle scuole: non semplici aree di transito o di servizio, ma potenziali estensioni dello spazio educativo, capaci di attivare relazioni, garantire sicurezza, ospitare il gioco e promuovere una mobilità dolce e sostenibile.

Quando progettate e gestite in modo inclusivo, queste aree diventano dispositivi di coesione urbana, dove la diversità degli attori – studenti, genitori, insegnanti, residenti – non solo è accolta, ma valorizzata.

*La rilevanza delle prossimità scolastiche si manifesta lungo quattro dimensioni fondamentali.*

La prima è quella della **sicurezza**, in particolare per la mobilità autonoma dei bambini. Una prossimità scolastica efficace deve essere protetta dal traffico, dislocata in modo da garantire la distanza da arterie stradali ad alto scorrimento, e dotata di dispositivi fisici di rallentamento o interdizione della circolazione.

La seconda dimensione è la **socialità**: spazi sufficientemente ampi, dotati di sedute e vegetazione, possono fungere da luoghi di incontro e relazione, rafforzando i legami tra le famiglie e il quartiere.

La terza è quella del **gioco**, spesso relegato in spazi chiusi e delimitati, ma che può trovare nelle prossimità scolastiche un terreno favorevole grazie ad arredi, pavimentazioni e morfologie che stimolino comportamenti ludici spontanei.

Infine, la **mobilità**: l'accessibilità pedonale e ciclabile degli spazi di prossimità, la presenza di rastrelliere e la distanza di sicurezza da aree di sosta temporanea ("kiss & go") sono tutte condizioni che promuovono forme di spostamento sostenibili e autonome.

A livello internazionale, negli ultimi anni si è assistito a una crescente attenzione verso interventi coordinati sulle prossimità scolastiche. Due esempi emblematici sono i programmi "**Protegim les escoles**" a Barcellona

e “**Rues aux enfants**” a Parigi. In entrambi i casi, si tratta di **strategie urbane che mirano a trasformare radicalmente l’ambiente immediatamente esterno alle scuole**, attraverso pedonalizzazioni permanenti o intermittenti, riduzione della velocità veicolare, inserimento di arredi urbani e dispositivi ludico-didattici, coinvolgimento delle comunità scolastiche nei processi decisionali. Questi programmi si fondano su una visione integrata che lega salute pubblica, giustizia spaziale, diritto alla città e qualità educativa.

Anche in Italia, seppur in modo più frammentato, stanno emergendo esperienze significative. Tra il 2020 e il 2025, quattro città hanno avviato programmi sistematici di riqualificazione delle prossimità scolastiche.

**MILANO**, con le iniziative “**Piazze Aperte**” e “**Piazze Aperte per ogni scuola**”, ha realizzato circa 35 interventi che includono l’allargamento di marciapiedi, la pedonalizzazione di strade e parcheggi, e la creazione di spazi condivisi.

**ROMA**, attraverso il programma “**Strade Scolastiche**”, ha promosso circa 30 interventi, puntando soprattutto sulla pedonalizzazione temporanea o definitiva di tratti stradali.

**BOLOGNA**, nel quadro del piano di pedonalizzazione emergenziale e del programma “**Bologna città 30**”, ha trasformato sei aree scolastiche introducendo dissuasori di traffico, aree gioco e nuovi arredi.

**TORINO**, infine, ha attuato cinque interventi nell’ambito del progetto “**Mobility Lab**”, con particolare attenzione alla connessione tra prossimità scolastiche e mobilità dolce.

Queste esperienze sono oggi oggetto di analisi sistematica da parte dell’**Osservatorio sulle prossimità scolastiche**

(unifi/unibz) di cui gli autori sono i referenti, che ha individuato sei tipologie ricorrenti di intervento: dall'allargamento del marciapiede prospiciente l'ingresso scolastico, alla pedonalizzazione permanente o intermittente della strada, fino alla trasformazione di parcheggi in cul-de-sac pedonali.

Tuttavia, i dati emersi mostrano che, nonostante i progressi, **la situazione generale rimane critica**: solo il 20-30% delle circa 30.000 scuole italiane possiede attualmente un'area di prossimità considerabile "vivibile", ovvero rispondente ad almeno sei criteri su dodici individuati.

In conclusione, la questione delle prossimità scolastiche non riguarda solo l'architettura o l'urbanistica, ma chiama in causa il modello educativo, la governance dello spazio pubblico e la qualità della vita urbana.

*Investire nelle prossimità scolastiche  
significa promuovere una città più sicura,  
più equa, più sostenibile.*

Significa riconoscere che l'educazione non comincia né finisce dentro le aule, ma si diffonde nei percorsi quotidiani, negli spazi di attesa, nei momenti di gioco e di relazione che la città, se progettata con cura, può offrire a ogni bambino.

**Jacopo Ammendola** – Libera Università di Bolzano  
**Benedetta Masiani** – Università di Firenze  
Osservatorio sulle prossimità scolastiche



ITALIAN  
CLIMATE  
NETWORK

La lotta ai cambiamenti climatici  
è la questione intergenerazionale  
per eccellenza.

Le **generazioni future non sono un'astrazione**, bensì una presenza concreta: bambine e bambini nelle nostre scuole esistono, sono cittadine e cittadini. **Il domani si reggerà sulle loro idee**, sul loro impegno, sulla loro responsabilità, sul loro sentire. Collettivo e individuale.

**Italian Climate Network** nasce come associazione a Roma nel luglio del 2011 e da allora lavora, tramite una rete di esperti e volontari su tutto il territorio nazionale, nei due campi della **reportistica dai negoziati internazionali sul clima** e, appunto, dell'**educazione su clima e sostenibilità nelle scuole di tutta Italia**.

Alle migliaia di studentesse e studenti incontrati in questi anni di **Progetto Scuola** abbiamo cercato di **trasmettere** non solo **il senso di urgenza rispetto alla questione climatica, ma anche solide basi per una nuova positività**

**sociale basata sul fare collettivo**, sempre secondo quanto indicato dalla scienza e dalle migliori pratiche osservate in Italia e nel mondo.

Abbiamo portato questo spirito **anche a Parigi** quando, nel **2015**, veniva negoziato quello che sarebbe diventato il nuovo **Accordo globale sul clima**. Con un'azione coordinata con gruppi di giovani da altri Paesi europei **abbiamo convinto i nostri Ministri dell'Ambiente a portare una modifica dell'ultimo minuto a quella che era la bozza dell'Accordo**, con una piccola ma significativa richiesta. Un'aggiunta.

Oggi l'Accordo di Parigi, adottato e sottoscritto da 195 Paesi da tutto il mondo, nel suo preambolo dice che **è necessario "tutelare l'equità intergenerazionale"**, ossia dedicare una maggiore attenzione e giustizia ai bisogni di tutte e tutti, a partire da bambini e giovani ma indipendentemente dall'età. Ce l'abbiamo fatta. **Una piccola azione che ha cambiato, giocando di squadra, un accordo internazionale.**

Crediamo che quel nostro spirito di allora rimanga replicabile, anche a livello locale. Lo incarnano piccole ma significative associazioni come **Piedibus i Piccoli Passi APS, che a Firenze promuove una riconquista attiva e intergenerazionale dello spazio urbano**, in particolare tramite percorsi di urbanistica tattica come l'istituzione di strade scolastiche per bambine e bambini nel Comune, oggi assenti. Non si tratta solo di ridurre il numero di auto circolanti nei pressi delle scuole, che sarebbe di per sé un risultato importante e auspicato anche alla luce della diffusione di auto sempre più grandi e pericolose soprattutto per i bambini, come

recentemente sottolineato da uno ***studio di Transport and Environment***. Non si tratta neanche solamente di diminuire i valori di smog in prossimità dei luoghi dove cittadine e cittadini più piccoli trascorrono gran parte delle loro giornate, di una questione di salute. Si tratta anche e piuttosto di **una rivoluzione del vivere quotidiano**, una riconquista dello spazio altrimenti sottratto al vivere umano dalla pervasività dell'automobile nelle nostre giornate.

## *La realtà attuale non è mai l'unica prospettiva possibile.*

Appare inevitabile, ma non lo è. Lo strumento per alterare il corso degli eventi è la politica, in questo caso la **politica dal basso**, che cerca appoggi e collaborazione nelle Istituzioni locali. Mossi da quello stesso spirito di rispetto, collaborazione, speranza che ci portò nel 2015 a consegnare ad un Ministro un foglio con sopra una richiesta scritta a mano, speranzosi di poter modificare un accordo ambientale internazionale solo con una buona idea, auguriamo oggi a Piedibus i Piccoli Passi APS di vedere quella loro buona idea venire trasformata in un cambiamento concreto, nel caso specifico a Firenze. Per quella generazione futura che già cammina tra noi, ma anche per noi stessi e per tutte le nostre (s)comode abitudini.

**Jacopo Bencini**  
Presidente Italian Climate Network

...trasmettere non solo  
il senso di urgenza rispetto  
alla questione climatica,  
ma anche solide basi  
per una nuova  
positività sociale basata  
sul fare collettivo..

## **Il Piedibus come esperienza formativa: tra pedagogia, utopia, impegno ed eco-critica**

***Esiste una "PEDAGOGIA DEL PIEDIBUS"? Queste pagine proveranno a riflettere intorno a questa domanda, offrendo stimoli per cercare non una singola risposta ma varie possibili risposte.***

Intanto, per cominciare può essere utile ricordarsi quale è il **significato di "pedagogia"**. Anche se spesso (anche a partire dall'etimologia) essa viene ritenuta un ambito di studio che si occupa "solo" di bambini, essa in realtà è **una scienza che si occupa di riflettere su come educare, istruire e formare l'essere umano** (Gennari e Sola, 2016).

La pedagogia offre una **prospettiva utopica**, il che non significa che si dovrebbe occupare dell'irrealizzabile: **l'utopia è proprio legata al pensare ciò che ancora non c'è ma è auspicabile pensare che ci sia** e, dunque, risulta utile progettarne la realizzazione, secondo valori umani condivisi.

Le **esperienze di Piedibus** vantano una **significativa tradizione**, ma negli ultimi anni **nel contesto fiorentino** è stato a lungo un'utopia: come tante altre esperienze di organizzazione della cittadinanza sul territorio locale, **non esisteva fino a quando non è stato prima pensato e poi realizzato**. Già in questo senso, l'esperienza condotta nell'ambito specifico dall'Associazione Piedibus Piccoli passi aps sul territorio fiorentino è intimamente pedagogica. **È stato pensato un futuro auspicabile** che, secondo valori condivisi, intraprendesse azioni concrete per promuovere un cambiamento rispetto ad abitudini, comportamenti e relazioni.

I **VALORI**  
alla base di  
**questa esperienza**  
sono riconducibili  
proprio a ciò che  
la pedagogia cerca  
di coltivare nelle  
relazioni tra esseri  
umani:



**la collaborazione**

**l'autonomia**

**la libertà**

**la partecipazione**

**la cura di sé**

**il rispetto  
dell'ambiente**

**... e molti altri.**

A partire da questa consapevolezza, che rende profondamente pedagogico il territorio nel quale pone le proprie radici il Piedibus, proveremo nei paragrafi successivi a tratteggiare brevemente i collegamenti che rendono educativa, istruttiva e formativa l'esperienza promossa.

## ● CAMMINARE È AVER CURA DI SÉ

La canzone di Battista **La cura** non parla solo di amore verso l'altro: interpretazioni mai smentite dal cantautore siciliano lasciano pensare che quel testo sia dedicato alla sua anima.

Se pensiamo che "*tesserò i tuoi capelli come trame di un canto*" sia una frase rivolta al proprio Sé, capiamo quanto intenso sia **l'invito a prendersi cura della propria interiorità**. Una cura che può passare dal viaggio (in generale), ma che si può legare intimamente al camminare.

Il pedagogista Duccio Demetrio (2005) parla di "*filosofia del camminare*" sottolineando proprio quanto il "*muovere passi*" possa produrre effetti benefici per la formazione della persona; è un muoversi che porta (diversamente da altre forme di spostamento) a osservare il cielo e la realtà che abbiamo intorno, ad esplorare i profumi, a scoprire dettagli che altrimenti non saremmo in grado di cogliere. A pensarci bene, le nostre scarpe sono il punto di contatto tra il nostro corpo e il luogo che abitiamo e, diversamente da quando siamo su un'automobile, camminando siamo noi gli attori protagonisti capaci di stabilire la direzione, la velocità, la cadenza.

Camminare significa aver cura di sé perché aiuta a mantenere uno stile di vita sano, riducendo la sedentarietà, ma anche perché alimenta la propriocezione e incoraggia l'ascolto della propria corporeità.

Su questo tema si è soffermato anche **Walter Benjamin** che elogiava il passeggiare *flâneur*, muovendosi a piedi senza una meta specifica tra le strade della città, fermandosi ad osservare e stabilendo una relazione attiva con la propria città, percependola sempre più come la propria "abitazione" (Benjamin, 1993).

La cura di sé è una pratica che pone sue radici nell'antica Grecia (ne parlava già Socrate): essa ha come prerequisito la conoscenza di sé ed è essa stessa condizione necessaria per poter aver cura degli altri e del mondo (Mortari, 2015). Camminare, in questo senso, si collega alla cura di sé non solo perché nutre la propria salute, ma perché anche favorisce l'ascolto di sé: **camminare incoraggia la nostra introspezione e dunque porta a conoscerci meglio** e, dunque, ad aver cura di noi stessi (Cambi 2010). Non è un caso che negli ultimi anni tanti cammini religiosi stiano diventando mete di pellegrinaggio non solo per i credenti, ma anche di esperienze mistiche e spirituali laiche, intraprese da soggetti che, proprio nello stare in relazione con sé stessi attraverso il cammino, trovano un nuovo orizzonte di senso. Iniziative come quelle del Piedibus (ma anche i trekking narranti o altre esperienze che valorizzano il camminare), pur con le specifiche differenze rispetto ai "cammini", hanno in comune con questi l'invito a valorizzare il movimento a piedi come faro interiore, per pensarsi e trovare un senso alla propria esistenza. E hanno il pregio di andare in questa direzione fin dall'infanzia, grazie a una presenza attiva dei genitori.

### ● **CAMMINARE PER AVER CURA DELL'ALTRO**

C'è, poi, nelle esperienze varie del Piedibus un'altra dimensione della cura che è strettamente pedagogica: l'aver cura dell'altro. Una cura che si esprime sia nella relazione

adulto-bambino, sia in quella adulto-adulto, sia in quella bambino-bambino.

*L'essere umano è, costitutivamente,  
vulnerabile e ha bisogno di cura dell'altro.*

Questo è evidente in particolar modo per le bimbe e i bambini: l'infanzia ha la necessità di vivere in contesti che siano predisposti dall'adulto in modo adeguato e che ne favoriscano uno sviluppo autonomo.

Se, fino a qualche decennio fa, andare a scuola nei contesti urbani era percepita come un'attività da svolgere in autonomia già dai 7-8 anni, la trasformazione delle città e le percezioni del rischio oggi invitano il genitore ad essere sempre più prudente: questo non dovrebbe significare sconfinare in atteggiamenti iperprotettivi, che negano ogni rischio e ovattano l'infanzia privandola di esplorare i limiti e di giocare con le paure (Gray, 2015), ma è indubbio come i contesti urbani siano diventati negli ultimi decenni sempre meno a misura di bambino.

**Accompagnare i figli a scuola, durante l'età della scuola primaria, è un gesto di cura**, che costituisce uno spazio prezioso per la costruzione della relazione, ma i ritmi frenetici che caratterizzano l'epoca contemporanea spesso impediscono di dedicare adeguato tempo a questa attività: in questo senso, l'organizzazione di una rete collaborativa risponde proprio a un compito di cura dell'altro tra genitori, che mettono reciprocamente a disposizione il proprio tempo per aiutare l'altro genitore e per lasciarsi aiutare in caso di necessità.

L'esperienza del Piedibus è poi preziosa perché promuove **relazioni tra pari**: queste sono ovviamente già attive a

scuola, ma anche il momento dello spostamento fino al plesso scolastico può diventare veicolo di conoscenza dell'altro, di amicizia, di dialogo ben maggiore rispetto a quanto potrebbe avvenire con uno spostamento in auto.

### ● **PIEDIBUS, CURA DEL MONDO ED ECO-CRITICA**

**Il tema della sostenibilità ambientale è negli ultimi anni al centro dell'agenda politica mondiale:** il rapporto tra ecologia e pedagogia, in realtà, è stato esplorato con molte riflessioni interessanti e profonde già a partire dagli anni '60 (Bardulla e Valeri, 1975). Sia per la valorizzazione della biofilia (Wilson, 1985), sia per la promozione di una sensibilità verso le possibili derive ambientali alle quali il progresso tecnologico sta portando. Il dibattito sull'esistenza dell'Antropocene – un'era geologica contrassegnata dalle azioni prodotte dall'uomo (Crutzen, 1995) –, indipendentemente dalle posizioni assunte, trova un punto di convergenza sulla **necessità che l'uomo renda meno invasiva la sua presenza sul pianeta Terra**. In questa direzione, alla cura di sé e alla cura dell'altro deve affiancarsi una **"cura del mondo"**. Che porti ad aver cura di tutti i cittadini che abitano il pianeta, ma anche di tutte le forme di vita e di tutta la materia che le circondano. È dunque un **comitato di "cittadinanza planetaria"** (Balducci, 1991; Morin e Kern, 1993) al quale il soggetto del XXI secolo non può sottrarsi.

*Il Piedibus, rispetto alla cura del mondo,  
ha un doppio, potente, impatto:  
diretto e indiretto.*

Da un lato è un impatto pratico diretto, perché, concretamente, riduce a zero le emissioni di un gruppo di persone che, diversamente, avrebbero probabilmente utilizzato mezzi di trasporto inquinanti. A riguardo, varie ricerche, alcune delle quali promosse da Legambiente e riportate anche in questo volume, testimoniano come esperienze affini al Piedibus abbiano già di per sé un impatto positivo. All'obiezione secondo la quale il cambiamento climatico non può essere combattuto con l'iniziativa di un gruppo di famiglie, può essere utile citare la **teoria matematica del "battito di farfalla"** sviluppata da Edward Lorenz, per il quale un battito di ali di farfalla in Brasile può provocare un tornado in Texas. Se la tesi riflessione prevalentemente sul piano probabilistico, da un punto di vista pedagogico si può riflettere su come **azioni e scelte intraprese dalle famiglie possano avere un impatto molto significativo**, anzitutto sui figli, ma poi anche sulle altre famiglie del territorio.

La crescita costante dei partecipanti al Piedibus fiorentino nel Quartiere 4 (e il rilancio di esperienze analoghe nei vari quartieri cittadini) testimonia proprio un "effetto domino", che significa l'attivazione di impegno civico per produrre trasformazioni concrete.

Proprio in questa direzione è interessante come sempre nell'ambito delle attività dell'associazione **Piedibus** i piccoli passi e dal Comitato Genitori di Legnaia siano state promosse iniziative che hanno promosso la cura degli spazi pubblici e che hanno intrecciato **dimensioni istruttive** (con l'acquisizione di conoscenze), **educative** (con la valorizzazione della cultura in cui le bambine e i bambini crescono) e **formative** (con l'invito ad esprimersi, anche in modo artistico). Nello specifico, è significativo che le famiglie promotrici del Piedibus

si siano impegnate in attività come gli “*Angeli del bello*”, in passeggiate per conoscere e riscoprire l’ambiente naturale, in attività per colorare con i gessetti le strade, nel ricordo di momenti storici significativi per il territorio come la Festa della Liberazione, ma anche nella scelta di fare letture, in particolari ricorrenze, per affrontare temi complessi come lotta contro la Mafia.

L’**eco-critica** più efficace, infatti, non passa solo dalla denuncia della deriva alla quale il progresso tecnologico sta esponendo il pianeta, ma anche da azioni pratiche e dalla chiara consapevolezza che l’essere umano, dopo essere stato colui che ha prodotto i cambiamenti dell’Antropocene, è anche l’attore in grado di ripristinare nuovi equilibri tra le forme di vita, più rispettosi e sostenibili (Morton, 2019). E il Piedibus si muove proprio in questa direzione, pensando – come suggerisce l’Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile – alla sostenibilità non solo in termini ambientali, ma anche umani.

### ● UNA PEDAGOGIA “IMPEGNATA”

Una delle pedagogiste più importanti degli ultimi anni, **Bell Hooks** (attivista che preferisce che il suo nome venga scritto senza maiuscole), ha scritto una trilogia che può rappresentare un’efficace cornice pedagogica del “Piedibus”: i tre testi si intitolano, nell’ordine, *Insegnare a trasgredire* (2020), *Insegnare comunità* (2022) e *Insegnare il pensiero critico* (2023). Uno dei punti chiave intorno al quale si sviluppa il pensiero di hooks è la necessità, già descritta più di un secolo fa da **John Dewey** (1945), di tenere vivo il rapporto tra democrazia e educazione. In questo senso, non soltanto dobbiamo essere consapevoli che non può esserci una reale democrazia senza l’educazione; al tempo stesso, è

necessario rendere l'educazione democratica, perché non si può realmente educare senza un atteggiamento democratico, che si basi sulla partecipazione, sulla collaborazione, sulla reciprocità. È dunque necessario far sì che i cittadini si sentano parte attiva del processo e siano incoraggiati a partecipare attivamente alla vita pubblica.

**Bell Hooks** parla in particolar modo di una "*pedagogia impegnata*": è una pedagogia che "*ingaggia*" chi è coinvolto in un processo istruttivo, educativo e formativo. Un contesto può essere realmente in grado di educare se riesce a "*decolonizzarsi*" e a svincolarsi dall'etnocentrismo che esclude, marginalizza, discrimina. Per questo, è necessario incoraggiare una reciproca partecipazione di tutti i soggetti, stimolare il libero scambio di idee collettive, promuovere in ciascuno l'autostima.

**È collaborando, portando testimonianze, condividendo la propria storia e immaginando nuovi scenari che si può promuovere una partecipazione attiva dei soggetti alla vita pubblica:** il Piedibus risponde a queste necessità e lo fa da una posizione "laterale" rispetto alla scuola, integrando le azioni delle agenzie tradizionali e radicando queste esperienze nel tessuto cittadino.

Promuovendo la creazione di una comunità, dal basso, che sappia far fronte ai tanti vuoi istituzionali e, anzi, farsi vettore di dialogo con le istituzioni: in questo senso, è interessante come il Piedibus di Legnaia sia stato appoggiato anche dal Quartiere 4 del Comune di Firenze, a partire dall'impegno del Presidente Mirko Dormentoni e sia riuscito a entrare in relazione con luoghi, momenti e figure che contrassegnano la storia dei luoghi.

- **L'INFANZIA, GLI SPAZI CITTADINI E LA COMUNITÀ**

La città rappresenta uno spazio educante, che offre cornici preziose allo sviluppo di relazioni, di azioni, di pensieri.

Questa consapevolezza nutre molte iniziative di **rigenerazione urbana** che in vari contesti negli ultimi anni sono state promosse e può essere una frontiera interessante nella quale assegnare ai cittadini un ruolo attivo può rappresentare una svolta preziosa per nutrire il nesso tra democrazia e educazione.

Proprio nel contesto fiorentino può essere utile citare un'esperienza che è stata molto studiata a livello internazionale: sempre all'interno del Quartiere 4, **durante gli anni '50 l'Isolotto è nato**, a partire dall'impegno di **Giorgio La Pira**, attraverso una progettazione degli spazi che non è stata solo architettonica, ma anche pedagogica. Proprio la scelta di **valorizzare la sperimentazione di alcuni giovani architetti nazionali e internazionali** ha favorito, sia nella costruzione degli edifici che nell'organizzazione dell'urbanistica, la predisposizione di ambienti che potessero costruire "comunità". Si pensi, ad esempio, alla lungimiranza (e, forse allo sguardo utopico) che ha portato alla creazione già negli anni '50 del "viale dei Bambini", una strada piena di verde che univa le due ali del quartiere con una striscia non attraversabile dalle auto, al termine della quale, grazie ad una passerella pedonale sopra la strada, si raggiungevano le scuole costruite sulla "Montagnola", proprio senza intrecciare auto. L'esperienza del Piedibus recupera questa stessa intenzionalità e aspira ad appropriarsi attivamente degli spazi, rendendoli, grazie alla mediazione attenta dell'adulto,

ambienti nei quali le bambine e i bambini possano formarsi attivamente, diventando soggetti attivi e partecipi. Non solo, quindi, i cittadini del futuro, ma già a tutti gli effetti cittadini. In linea con quanto sancito dalla ***Convenzione dei diritti del fanciullo del 1989***. Che si soffermava sì sulla necessità di garantire diritti e tutela all'infanzia, ma anche sull'esigenza di farla partecipare attivamente alla vita sociale.

Non è un caso, dunque, anche il sostegno all'iniziativa **"strade scolastiche"** e l'utopia – ancora – di pensare le strade che ospitano le scuole possano diventare (non occasionalmente, ma stabilmente) spazi privi di auto, che consentano il movimento (a piedi!), le relazioni, il dialogo e la costruzione di comunità. Un compito, appunto utopico, e dunque pedagogico sul quale lavorare nei prossimi anni, auspicando sempre più dialogo con le istituzioni comunali e scolastiche.

***Cosimo Di Bari***

*Professore Associato*

*Pedagogia generale e sociale*  
*Università degli Studi di Firenze*

## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- E. Balducci, *L'uomo planetario*, Fiesole, Cultura della Pace, 1990.
- E. Bardulla, M. Valeri, *Ecologia e educazione*, Firenze, La Nuova Italia, 1975.
- W. Benjamin, *I passaggi di Parigi*, Torino, Einaudi, 1993.
- F. Cambi, *La cura di sé come processo formativo*, Roma-Bari, Laterza, 2010.
- J. P. Crutzen, *Benvenuti nell'antropocene*, Milano, Mondadori, 2005.
- D. Demetrio, *Filosofia del camminare*, Milano, Raffaello Cortina, 2005.
- J. Dewey, *Scuola e società*, Firenze, La Nuova Italia, 1945.
- M. Gennari, G. Sola, *Logica, linguaggio e metodo in pedagogia*, Genova, il melangolo, 2016.
- P. Gray, *Lasciateli giocare*, Torino, Einaudi, 2015.
- B. Hooks, *Insegnare a trasgredire*, Milano, Meltemi, 2020.
- B. Hooks, *Insegnare comunità*, Milano, Meltemi, 2022.
- E. Morin, A. B. Kern, *Terra-Patria*, Milano, Raffaello Cortina, 1994.
- E. Morin, *Insegnare a vivere*, Milano, Raffaello Cortina, 2015.
- L. Mortari, *Filosofia della cura*, Milano, Cortina, 2005.
- T. Morton, *Noi esseri ecologici*, Roma-Bari, Laterza, 2018.
- M. C. Nussbaum, *Coltivare l'umanità*, Bologna, Il Mulino, 1999.
- E. O. Wilson, *Biofilia*, Milano, Mondadori, 1985.
- D. Zoleto, *Educazione e spazi urbani*, Viterbo, Università, 2011.

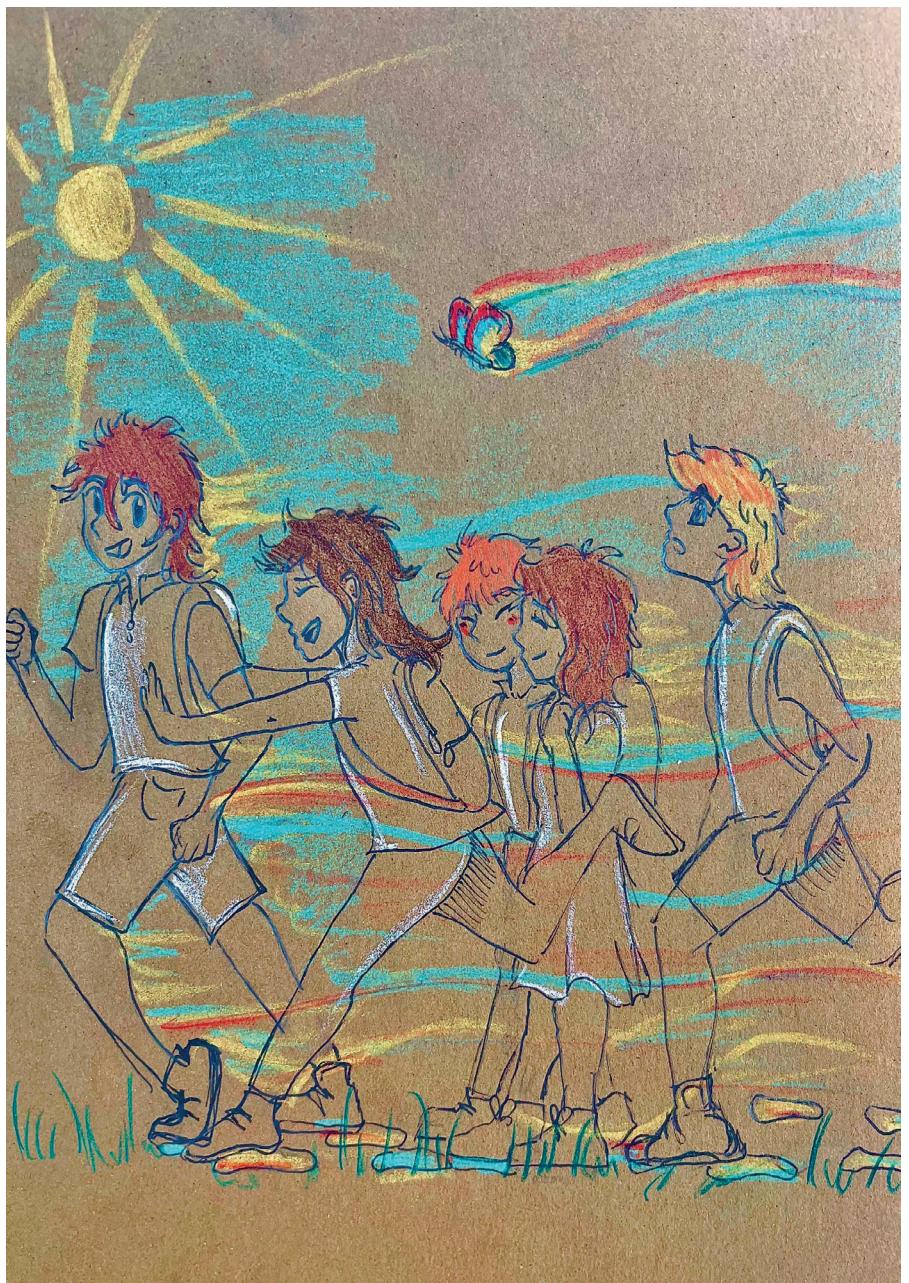


Dalla realtà  
alla fantasia:  
un racconto per  
il PIEDIBUS



C'era una volta...  
una città.

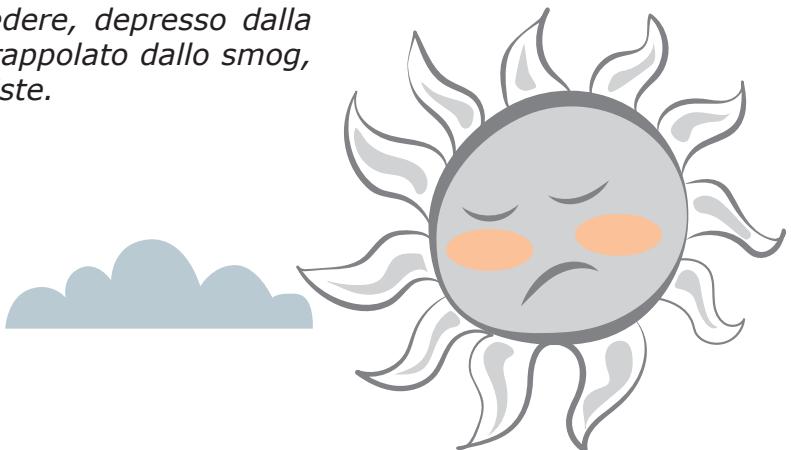






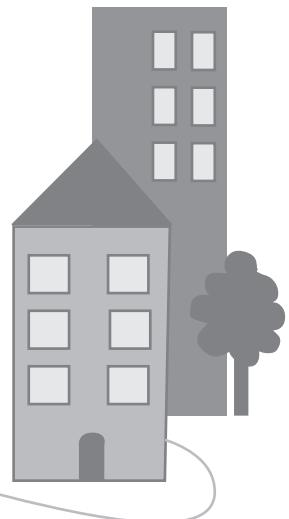
Grigia e triste, dove la vita scorreva normalmente senza emozioni, giorno dopo giorno. I bambini andavano a scuola con i genitori che utilizzavano macchine e motorini per recarsi a lavoro, per spostarsi ovunque e la città diventava ogni giorno più triste e grigia, grigia e triste.

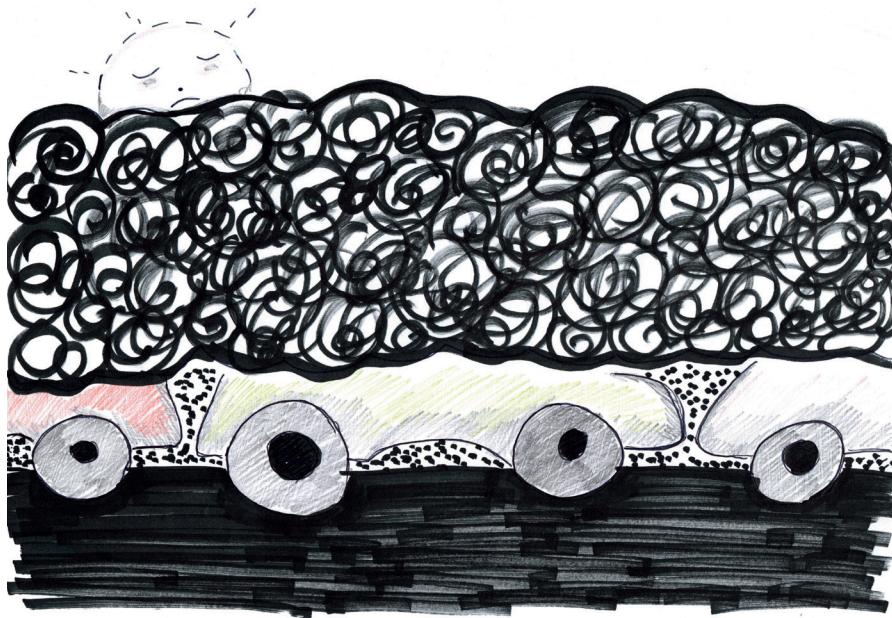
*Addirittura il Sole aveva smesso  
di farsi vedere, depresso dalla  
città e intrappolato dallo smog,  
grigio e triste.*





Nel grigiore e nella  
monotonìa, però,  
(e per fortuna c'è  
un però!)...

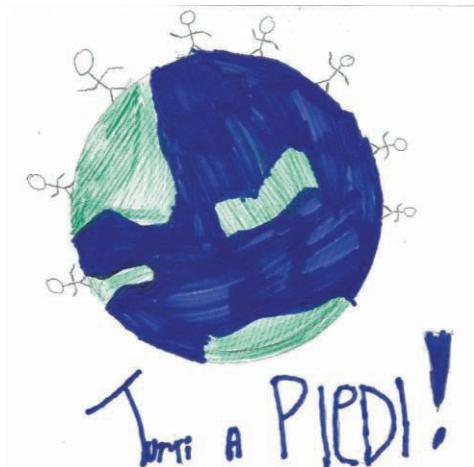




qualcuno iniziò ad  
andare a scuola a piedi



cercando di sorridere sempre, nonostante quel colore spento incombesse su di lui.



Un giorno, questi bambini decisero di unirsi e formare un gruppetto per percorrere la strada insieme fino alla scuola: si aspettavano al mattino dandosi appuntamento sempre nello stesso punto.





Così, unendo le forze,  
a piccoli passi,  
il gruppo divenne  
sempre più forte  
e diventò un vero  
e proprio Piedibus.



Ogni giorno, tutte le mattine, i bambini, coinvolgendo due genitori, si ritrovavano nel punto prestabilito e facevano il percorso per arrivare a scuola insieme.

*Ben presto capirono che l'unione fa la forza, ma soprattutto che insieme è più bello!*

Piano piano si aggiunsero bambini di varie età e di diverse classi ed il numero aumentò progressivamente.



I bambini erano felici, chiacchieravano allegramente e camminando tracciavano una scia colorata (rossa, gialla, verde, blu) che riempiva di buonumore tutti quelli che li incontravano, persino i cani scodinzolavano felici!



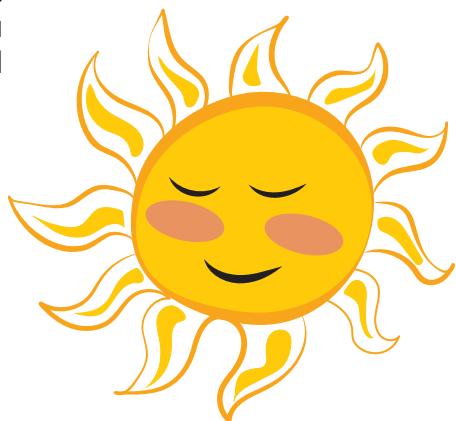


E siccome "da cosa nasce cosa " (lo sapete no?) e "l'esempio è tutto nella vita"...

incredibilmente, una mattina, un altro gruppetto di bambini si unì per raggiungere la scuola da un'altra parte della zona, creando una seconda linea del Piedibus che ravvivò ancora di più il quartiere.



Il sole, incuriosito, tornò ad affacciarsi e l'area intorno alla scuola diventò brillante e vivace, piena dei colori più sgargianti che riuscite ad immaginare.





I bambini erano fieri e soddisfatti. Con il tempo si aggiunsero altri alunni, altri genitori e anche qualche nonno...

Perché il primo modo di trasformare qualcosa è iniziare a cambiarlo. Come diceva un signore che si chiamava Ghandi

*“Sii il cambiamento che vuoi vedere nel mondo” e loro erano “un cambiamento!”*



Tutta la città fu coinvolta dall'entusiasmo di questi piccoli e tenaci pedoni ed il Comune, per ringraziarli di questo cambiamento ecologico che faceva bene a tutti, trasformò la strada davanti alla scuola in una **"Strada Arcobaleno"**: una "strada magica" che impediva l'accesso alle macchine durante l'orario di entrata e di uscita dell'istituto.

una strada dove i bambini potevano correre, giocare, inciampare, conoscersi e stare insieme, senza pericoli, niente più macchine in doppia fila e sui marciapiedi!

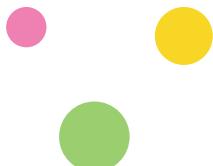




# TUTTI in STRADA

E voi avete provato a venire a scuola così? Provate! Vedrete che i sorrisi si allargheranno e la città sarà invasa da colori che renderanno le strade a vostra misura!

Nessuno è troppo piccolo  
per cambiare una cosa.





un grazie speciale...

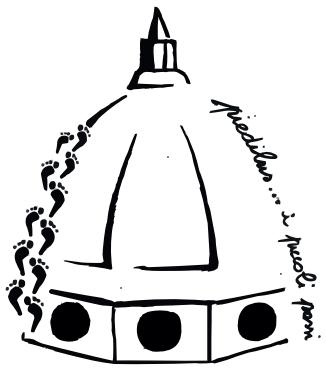


Immagine generata con AI

...ai nostri veri ribelli:

*Lorenzo, Cosimo, Arianna, Noemi, Lorenzo, Diego, Carlo, Mirko, Gabriele, Ginevra, Leonardo, Pietro, Ginevra, Bianca, Rebecca, Samuel, Maya, Bianca, Martino, Nico, Martina, Carolina, Francesco, Alice, Sofia, Petra, Domenico, Anna, Carlo.*

E ai loro genitori e accompagnatori



chi siamo?

**L'Associazione Piedibus i Piccoli Passi APS** è un'associazione senza scopo di lucro nata con l'obiettivo di promuovere la mobilità sostenibile e tutte le attività collegate a questo importante tema.

La nostra missione è incentivare i bambini e le famiglie a muoversi in modo più ecologico e sicuro, contribuendo a ridurre l'inquinamento, migliorare la qualità dell'aria e promuovere uno stile di vita più attivo e consapevole.



**Questa pubblicazione nasce non solo come strumento di promozione delle nostre iniziative, ma anche come richiesta concreta.** Desideriamo infatti istituire una strada scolastica davanti alla **scuola primaria Niccolini**, per garantire un percorso sicuro e condiviso per tutti gli studenti che ogni giorno si recano a scuola.



*Credits Tiziano Carducci – Manifestazione 9 maggio scuola primaria Niccolini*

Speriamo nel vostro supporto e nella collaborazione di tutta la comunità per realizzare questo obiettivo, affinché i nostri bambini possano vivere un'esperienza scolastica più sicura, sostenibile e in armonia con l'ambiente.



La copertina ci è stata gentilmente donata dalla mitica **Sara Franci** illustratrice e autrice fiorentina che risiede nel nostro quartiere e ha subito creduto in noi!

**I disegni e le illustrazioni** sono stati realizzati dai **bambini del Piedibus** e da **Giorgia Calosi**, una splendida ragazzina della scuola secondaria di primo grado che ha messo a disposizione la sua dote artistica per noi, e da **Maru Susanna** in arte **Arkestrel**, abituato al disegno di avifauna, conosciuto durante un laboratorio di disegno naturalistico, che non ha esistito neanche un secondo a darci una mano, e di questo ringraziamo con tutto il cuore.

Un ringraziamento speciale a chi ha sempre creduto in noi nonostante tutto, a **Legambiente Firenze** in particolare a **Marco Berretti, Marco Duranti** e **Lorenzo Cecchi** che ci hanno donato il loro sapere senza chiedere, al **Piedibus della Montagnola** in particolare a **Massimo e Manuela** che ci hanno "iniziato" in questa avventura, a **tutto il Quartiere 4, al presidente Mirko Dormentoni** e a tutti i consiglieri, ma in particolare a **Niccolò Corsi**, che ci ha sempre supportato e sopportato, un grazie speciale anche a **Tiziano Carducci** e a tutta **FIAB** che ci ha subito ascoltato dandoci fiducia, ad **Anna Becchi** e a tutto **Street for Kids e Clean Cities** che ci ha insegnato che un mondo diverso è possibile oltre che a rendere vivo e reale il nostro sogno finanziando il progetto, alla **maestra Lisa Orsini** che ha corretto il testo ma non solo... A **Elena Volongo in arte Ribellula** che ci ha donato la sua arte e aiutato nell'impaginazione, a **Cosimo di Bari** che oltre a essere un babbo del Piedibus è anche un pedagogista, che ci ha sempre sostenuto in prima linea e ha donato il suo sapere, a **Jacopo Ammendola e Benedetta Mariani** che le strade scolastiche le studiano e combattono in prima

linea la nostra battaglia, a **Jacopo Bencini** che ci ha aperto  
mente e cuore con un bellissimo contributo dal punto di vista  
climatico, ma soprattutto un GRAZIE ai **nostri bambini**  
che ci danno la forza di fare tutto quello che facciamo nella  
speranza di costruire insieme un mondo migliore.

Associazione Piedibus i piccoli passi aps

Il libro è stato realizzato grazie ai fondi donati da



Con la collaborazione di:





Se puoi sognarlo,  
puoi farlo.

(Walt Disney)



## ***COME È NATO QUESTO LIBRO***

Un pomeriggio piovoso, mi sono seduta con il mio quadernino e ho scritto la storia del progetto che ci ha cambiato la vita. Sì, perché il Piedibus ha fatto proprio questo: ci ha cambiato, ci ha trasformati.

***Ci ha cambiato come persone, ci ha insegnato tanto, ci ha fatto crescere, anche se ormai abbiamo una certa età. Soprattutto, ci ha fatto evolvere: come adulti responsabili, ma soprattutto come individui.***

Da quella semplice storia, scritta con due disegni su un quaderno di carta riciclata viola, regalato da Maya mia figlia, è nato questo libro. Ho condiviso la storia con Francesca, l'abbiamo rivista insieme, a quattro mani, e abbiamo deciso di credere in questa idea. Ma non solo a parole... abbiamo deciso di crederci davvero.

Dopo l'evento del 30 maggio 2025 sulle strade scolastiche a Firenze, ci siamo rese conto di quante persone avevano qualcosa da dire, di quanto potessero arricchire il nostro

“quadernino viola”. Così abbiamo provato, perché il Piedibus ci ha insegnato anche questo: non aver paura di chiedere. Alla fine, se chiedi con sincerità, anche se ti dicono di no, non succede niente.

Abbiamo chiesto, prima a uno, poi a un altro, e non abbiamo mai ricevuto un “no” come risposta. Tutti sono stati felicissimi di aiutarci, di condividere un pensiero, un’idea, un contributo. Ed è così che questo libro, nato da 10 pagine, è cresciuto fino a diventare oltre 60 grazie all’aiuto di tutti.

E con grande orgoglio e un pizzico di emozione, è nato: **Piedibus: una strada da colorare.** Un libro dedicato alle strade scolastiche, finanziato da Clean Cities, che fin da subito ha creduto in noi e ci ha sostenuto attivamente.

Le persone coinvolte sono tante. Innanzitutto, un’enorme grazie al Presidente del nostro Quartiere, che ci ha supportato e ci ha insegnato che anche le idee più folli possono diventare realtà. Un ringraziamento speciale a Niccolò Corsi, consigliere del quartiere, che ha sempre creduto in noi e nel progetto. Un grazie speciale a tutto Clean Cities che ha finanziato la pubblicazione.

E poi tutti gli altri che in un modo o nell’altro hanno contribuito: Anna Becchi, Claudio Magliulo, Marco Berretti, Marco Duranti, Lorenzo Cecchi, Tiziano Carducci, Jacopo Ammendola, Benedetta Masiani, Jacopo Bencini, Cosimo Di Bari, Lisa Orsini, Elena Volongo, Maru Susanna, Sara Franci, Giorgia Calosi... e, soprattutto, i nostri protagonisti veri: i bambini del Piedibus Niccolini!

Questa avventura ci ha insegnato che insieme si può fare di più, che chiedere aiuto è un gesto di coraggio e che ogni contributo, anche il più piccolo, può fare la differenza.

***Grazie a tutti voi, questa storia continuerà a camminare, a colorare le strade e i cuori di chi ha letto la nostra storia e a chi la leggerà.***



## Ora tocca a te!

*Queste pagine vuote rappresentano uno spazio tutto tuo per note, disegni, spunti di riflessione sul Piedibus e le strade scolastiche. Dai sfogo alla creatività, immagina, descrivi o disegna la tua "strada scolastica ideale".*

**Vuoi condividerla con noi? Inviacela via mail a:  
[piedibus@ipiccolipassi.it](mailto:piedibus@ipiccolipassi.it)**





-FINE-

