



ISSN: 2038-3282

**Pubblicato il: aprile 2021**

©Tutti i diritti riservati. Tutti gli articoli possono essere riprodotti con l'unica condizione di mettere in evidenza che il testo riprodotto è tratto da [www.qtimes.it](http://www.qtimes.it)  
Registrazione Tribunale di Frosinone N. 564/09 VG

## **School and city: care and sustainability of the educational spaces<sup>1</sup>** **Scuola e città: cura e sostenibilità degli spazi educativi**

*di*

Mina De Santis

[mina.desantis@unipg.it](mailto:mina.desantis@unipg.it)

Lorella Lorenza Bianchi

[lorellalorenza.bianchi@unipg.it](mailto:lorellalorenza.bianchi@unipg.it)

Università degli Studi di Perugia

### **Abstract:**

The Greek etymology of the word “crisis” indicates in the word “opportunity” the most appropriate translation into the Italian language. This was the horizon of the experience conducted with a group of students from a secondary school of first and second grade. Attempts have been made to transform some features of the pandemic crisis due to Covid-19 into educational opportunities. The goal of the experience was to offer an opportunity to reflect on the new challenges that accompany adolescents within the school, the city and the community; privileged places where children grow up, learn and build social relationships. This time of pandemic has in fact led us to rethink the

---

<sup>1</sup> Il contributo è il risultato del lavoro congiunto e della riflessione comune delle autrici. Tuttavia sono da attribuire a M. De Santis i §§ 1,2,3,5 a L. L. Bianchi i §§ 3.1, 4.

profound educational value of the school, the neighborhood, the city, to transform them into authentic contexts for promoting inclusion, opportunities for growth, learning and sustainability.

**Keywords:** Care, sustainability, educational spaces, participatory democracy.

**Abstract:**

L'etimologia greca della parola crisi indica in opportunità la traslazione più adeguata nella lingua italiana. Questo è stato l'orizzonte dell'esperienza condotta con un gruppo di studenti di un istituto di scuola secondaria di primo e secondo grado. Si è provato a trasformare alcuni tratti della crisi pandemica dovuta al Covid-19 in opportunità educativa. L'obiettivo dell'esperienza era offrire un'occasione per riflettere sulle nuove sfide che accompagnano gli adolescenti all'interno della scuola, della città e della comunità; luoghi privilegiati in cui i ragazzi crescono, apprendono ed intessono relazioni sociali. Questo tempo di pandemia ci ha portato infatti a ripensare il profondo valore educativo della scuola, del quartiere, della città per trasformarli in autentici contesti di promozione dell'inclusione, delle opportunità di crescita, di apprendimento e sostenibilità.

**Parole chiave:** Cura, sostenibilità, spazi educativi, democrazia partecipata.

## 1. Ripensare il valore educativo della scuola

Per contenere la pandemia da COVID-19 il Governo ha preso una serie di provvedimenti che hanno portato ad una prima sospensione di tutti i servizi educativi e delle scuole di ogni ordine e grado, comprese le università, per passare successivamente a modalità di didattica a distanza (DaD). L'emergenza sanitaria ha dato vita ad una crisi economico-sociale che ha esacerbato i già alti livelli di disuguaglianza tra i vari paesi (United Nations, 2020, p. 8).

A tale situazione si è aggiunta anche una “deprivazione educativa e culturale dei bambini e degli adolescenti, dovuta alla chiusura prolungata delle scuole e degli spazi educativi della comunità ed al confinamento a casa” (Save the Children, 2020, p. 4), infatti più di 1,5 miliardi di giovani, ovvero l'87% della popolazione studentesca mondiale sono tenuti lontani da scuole e università.

Simile condizione ha accentuando la povertà educativa, fragilità che già caratterizzava la nostra società, oltre ad esporre i giovani in modo particolare a rischi legati ad ansie e problemi di salute mentale (United Nations, 2020, p. 18).

Seppure alla parola crisi venga attribuito il significato di perturbazione o improvvisa modificazione nella vita di un individuo o di una collettività, con effetti più o meno gravi e duraturi, l'etimologia greca indica in *opportunità* la traslazione più adeguata nella lingua italiana. Guidati da questo orizzonte di senso, in un'ottica di positività, abbiamo provato a trasformare alcuni tratti della crisi pandemica in opportunità educativa perché “le emergenze promuovono anche reazioni positive” (Marzano, Vannini, 2021, p. 10). Lo abbiamo fatto attraverso un'esperienza<sup>2</sup> condotta con un gruppo di studenti di un istituto di scuola secondaria di primo e secondo grado per reagire alle circostanze avverse nonostante la situazione sfavorevole (Martin & Marsh, 2009).

---

<sup>2</sup> L'esperienza realizzata con ragazzi dai 14 ai 19 anni è stata possibile perché L.L. Bianchi, già Tutor Organizzatore del Tirocinio per il CdL in Scienze della Formazione Primaria, a settembre 2020 ha ripreso l'insegnamento di Lingua e Letteratura Italiana presso un liceo perugino, pur continuando la collaborazione con la cattedra di Didattica Generale e il Laboratorio di Letteratura Italiana.

Il passaggio dalla presenza alla distanza ha generato dei cambiamenti che hanno investito gli studenti e soprattutto gli insegnanti costretti a “rivedere le modalità di erogazione della didattica, non solo per renderla più fruibile mediante gli strumenti di comunicazione mediata da computer, ma anche per aiutare gli studenti a gestire efficacemente tutti gli elementi di novità che si introducono nella relazione educativa” (Santangelo, Mele, 2020, pp. 118-119).

Gli insegnanti messi a dura prova e costretti ad attivare meccanismi di adattamento (Picci, Sgorlon, Peluso Cassese, 2002) e consapevoli (La Marca, Longo, 2016) che “la resilienza in ambito scolastico e formativo sia strettamente legata a variabili psicoeducative come, ad esempio, la capacità di autoregolazione nell’apprendimento dei bambini e degli adolescenti, il benessere nel contesto di apprendimento, la rete di relazioni sociali con i pari” (Alivernini et alii, 2017, p. 24), hanno cercato di promuovere attività didattiche che sviluppassero la capacità di resilienza negli studenti.

Infatti “la letteratura attribuisce un ruolo fondamentale al contesto scolastico e agli insegnanti come promotori di resilienza per gli alunni (...) nonostante gli insegnanti tendano a sottostimare il proprio potenziale per lo sviluppo di tale capacità negli alunni” (Gabrielli, De Santis, 2020, p. 293).

Il punto di partenza è stato il ripensare il profondo valore educativo della scuola, del quartiere, della città per trasformarli in autentici contesti di promozione dell’inclusione, delle opportunità di crescita, di apprendimento e in primis di sostenibilità, poiché “uno sviluppo diventa sostenibile nel momento in cui crea condizioni di vita dignitose per le generazioni future e permette di investire soprattutto sul miglioramento dei modelli educativi e la diffusione di buone pratiche” (Nirchi, 2020, p.7).

Le persone devono essere messe nelle condizioni di progettare la propria società verso lo sviluppo sostenibile, ma soprattutto di agire verso nuove direzioni. Alla luce di ciò l’approccio educativo che abbiamo assunto è stato quello di muoversi verso nuovi orizzonti attraverso una lettura trasversale del problema. Ad ottobre 2020 abbiamo coinvolto cinque classi di scuola secondaria di secondo grado e due classi di scuola secondaria di primo grado con l’obiettivo di sensibilizzare i giovani alla sostenibilità ambientale e di sviluppare una nuova coscienza ecologica partendo dai propri stili di vita.

L’esperienza è stata condotta attraverso quattro fasi di lavoro (F.1) durante le quali ogni studente è stato impegnato nella scrittura del diario di bordo utilizzato per documentare l’esperienza e come strumento per la meta-riflessione, durante e dopo l’azione.

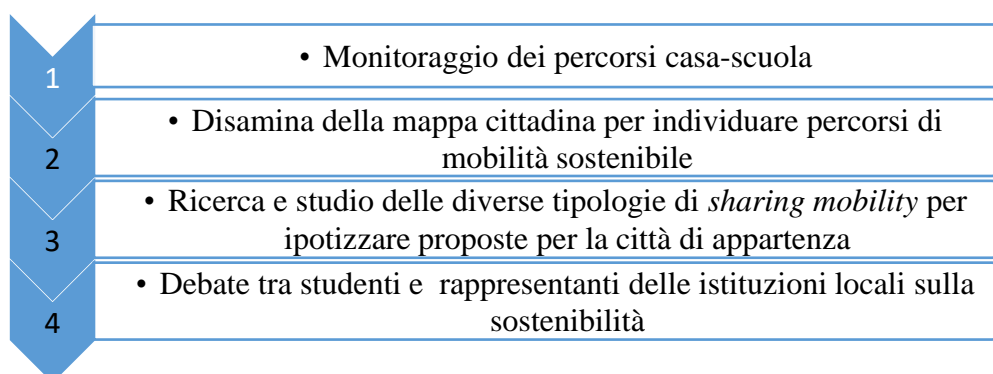


Figura 1: fasi dell’esperienza

Al termine delle quattro fasi, l’analisi dei diari di bordo ha permesso a chi scrive di rintracciare le categorie di sostenibilità maturate durante l’esperienza.

Dal monitoraggio del tragitto casa-scuola sulla popolazione scolastica dell'istituto di appartenenza, collocato alle porte del centro storico di Perugia dal quale si possono raggiungere i principali luoghi di interesse storico e culturale e le due stazioni ferroviarie di cui la città è dotata, è emerso che il 43% degli alunni della scuola secondaria di primo grado e il 32% di studenti di scuola secondaria di secondo grado, abita a una distanza inferiore/pari a 15 minuti a piedi dalla scuola, mentre il 57% (primo grado) abita ad una distanza di circa 40 minuti a piedi e il 68% (secondo grado) ad una distanza pari/superiore a 60 minuti a piedi. L'attenzione degli studenti si è quindi soffermata sui tragitti inferiori o pari a 15 minuti.

Si tratta quindi di spazi che ben si prestano ad essere percorsi a piedi o in bici (anche nella versione pedalata assistita) con benefici per l'uomo (attività fisica, distanziamento garantito, risparmio economico, recupero del valore estetico ed etico del paesaggio, versatilità) e per la città (riduzione dell'inquinamento e del traffico) in linea con alcuni tra i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) da raggiungere a livello globale entro il 2030, in particolare il n. 3: *Salute e benessere* e il n.11: *Città e comunità sostenibili*. La città diventa allora un campo didattico in cui svolgere iniziative sperimentali attraverso l'osservazione attenta, basata sulle connessioni disciplinari per formulare delle ipotesi di progettazione condivisa al fine di sviluppare una coscienza civica nei giovani rispetto ai problemi reali e di renderli "capaci di collaborare allo sviluppo sostenibile tanto attraverso la promozione del cambiamento sociale, economico e politico, quanto tramite la trasformazione del loro stesso comportamento" (C.N.I. per l'UNESCO, 2017, p. 8.).

## 2. La città sostenibile

L'educazione ha un ruolo determinante nello sviluppo della consapevolezza dell'impatto che ogni comportamento della singola persona può avere sull'ambiente che lo circonda e sulle generazioni future, ma soprattutto nello sviluppo di azioni reali capaci di costruire modelli positivi di vivere e di essere nell'ambiente. Per questo si richiede "la promozione di una nuova qualità dell'educazione, imperniata su un diverso rapporto tra insegnanti e allievi, tra scuola e comunità, tra sistema formativo e sistema sociale" (Bardulla, 1998, p.19).

La città per le persone che la abitano rappresenta la casa, perché parte della propria identità, della propria storia. Un luogo in cui si intessono relazioni sociali, si pratica la propria libertà e si esercita la democrazia culturale, libertà di cui godono gli esseri umani nella sfera privata come in quella sociale e politica. Di conseguenza la sfida dello sviluppo consiste nell'eliminare i vari tipi di "illibertà" (Sen, 2000) che limitano le persone come la libertà di espressione, la fame, la miseria, la tirannia, l'intolleranza, la repressione, l'analfabetismo, la mancanza di assistenza sanitaria e di tutela ambientale. Per questo la città non può "più limitarsi ad essere mero erogatore di (una *pollution* di) servizi, ma deve assumere un ruolo più oneroso e responsabile di progettista-inventore di politiche d'intervento formativo, capaci di innovare-migliorare l'intera qualità della vita dei cittadini (Laneve, 1991, p. 76).

Partendo dal presupposto che tutti hanno diritto a un'istruzione, una formazione e un apprendimento permanente di qualità, al fine di acquisire competenze che consentano la piena partecipazione alla società (European Council, 2018), allo stesso tempo tutti i cittadini sono chiamati al senso di responsabilità, ad agire con impegno e serietà nel rispetto della sostenibilità e del bene comune e di ciascuno. Nell'art. 1 della Legge 20 agosto 2019, n. 92, che introduce l'insegnamento scolastico dell'educazione civica, si afferma che l'educazione civica contribuisce

a formare cittadini responsabili e attivi e a promuovere la partecipazione piena e consapevole alla vita civica, culturale e sociale delle comunità, nel rispetto delle regole, dei diritti e dei doveri.

Inoltre le istituzioni scolastiche contribuiscono alla conoscenza della Costituzione italiana e delle istituzioni dell'Unione europea per sostanziare, in particolare, la condivisione e la promozione dei principi di legalità, cittadinanza attiva e digitale, sostenibilità ambientale e diritto alla salute e al benessere della persona (Gazzetta Ufficiale, 2019).

Potremmo definire la città come la dimensione spazio-temporale all'interno della quale si esplica l'esistenza umana, in cui coesistono più elementi materiali e immateriali, compresi noi stessi. Ma la città è anche un luogo di vita ed esperienza all'interno della quale emergono con forza le contraddizioni tra sviluppo economico-sociale e il rispetto dell'ambiente. Alla luce di ciò, la sfida dello sviluppo, in particolare in questo momento storico, consiste nell'eliminare i vari tipi di "illibertà" (Sen, 2000) tra cui la fame, la miseria, la tirannia, l'intolleranza, la repressione, l'analfabetismo, la mancanza di assistenza sanitaria e di tutela ambientale. In modo particolare è necessario ripensare la città individuando i punti deboli che l'hanno resa insostenibile per l'ambiente e per chi vi abita (Alberti, Solera, Tsetsi, 1994). Infatti la mobilità sostenibile (Consiglio Europeo, 2006) ha l'obiettivo di garantire che i sistemi di trasporto corrispondano ai bisogni economici, sociali e ambientali della società, minimizzandone le ripercussioni negative sull'economia, la società e l'ambiente. In questo momento storico diventa prioritaria anche la salute dei cittadini visto che i mezzi di trasporto sono stati indicati come luoghi di assembramento e quindi causa di contagi da Covid-19. Nonostante la Divisione II della Direzione Generale per il clima e l'energia, in attuazione del D.M. n.8 del 19 gennaio 2015, si occupi di Città sostenibili, mobilità sostenibile e *mobility management*, attraverso la predisposizione di accordi con enti pubblici e privati (Girard, Forte, 2000) e azioni come il "Programma di Finanziamento per la promozione del trasporto scolastico sostenibile", il "Programma sperimentale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" e l'Osservatorio nazionale sullo Sharing mobility (Ministero della Transizione Ecologia), abbiamo bisogno che ciascun cittadino faccia la propria parte con volontà e responsabilità superando la paura e le ansie attraverso un cambio di paradigma che grazie alla creatività (Gardner, 1994; Mencarelli, 1976; Cinque, 2010; ) conduca alla produzione di soluzioni innovative. Le istituzioni devono essere aperte alle soluzioni proposte dai cittadini perché "il sistema funziona quando la persona trova soddisfazione in quello che fa, nel lavoro e nell'applicazione intellettuale, nell'affrontare i momenti difficili con il sorriso sulle labbra e la tenacia di chi sfida le avversità sicuro su se stesso, nei tragici episodi di cure e di assistenza, nelle avversità prodotte da improvvise calamità" (Rosati, 2001, p.121).

La sostenibilità urbana comprende la sostenibilità ambientale, sociale, economica che include risparmio energetico, sana gestione delle risorse, riduzione dell'inquinamento, promozione della mobilità sostenibile, solidarietà, cittadinanza, istruzione, cultura, accessibilità per tutti, integrazione e identità. Per raggiungere tali traguardi le città hanno bisogno di innovazioni e le innovazioni si generano quando si incrociano le idee, è così che la città può comporre un futuro migliore dalla creatività della sua gente (Mega, 1999, Mega, 2003; UNESCO, 2019).

L'esperienza condotta ha avuto origine dalla forte convinzione che nonostante alcuni eventi possano generare dei cambiamenti ad essi non necessariamente bisogna adattarsi, al contrario le questioni complesse vanno affrontate attraverso una prospettiva interdisciplinare congiuntamente alla partecipazione collettiva poiché "non ci saranno città sostenibili senza *smart citizens* e senza *smart communities* ovvero senza partecipazione intelligente (Poggio, 2013).

Le attività laboratoriali degli studenti si sono concentrate su alcuni temi generativi legati al valore dei luoghi, del paesaggio, dell'attraversamento e della sostenibilità dei contesti di vita che hanno subito modifiche a seguito della pandemia. Le ipotesi emerse nei diari di bordo hanno evidenziato l'importanza di promuovere all'interno della città sistemi alternativi di mobilità scolastica (in particolare ciclobus e pedibus), oltre all'opportunità di progettare strade-circuiti scolastici per potenziare le occasioni d'incontro tra studenti e comunità, per riprendere i processi formativi comunitari in piena sicurezza, *post lockdown*, dentro ambienti sostenibili e creativi. Le proposte rappresentano un percorso culturale di democrazia partecipata, faticoso ma affascinante negli intenti che la guidano e nei valori che la sorreggono. "Il patrimonio culturale stratificato nell'evoluzione della città e la produzione di una nuova cultura, costituisce non solo la matrice dell'identità dei luoghi ma contemporaneamente può offrire un potente strumento per uno sviluppo urbano auto-sostenibile e maggiormente competitivo" (Carta, 2004, p. 24).

### **3. Progettiamo una nuova città sostenibile**

La trasversalità dell'insegnamento offre un paradigma di riferimento diverso da quello delle discipline, infatti intende "superare la frammentazione e la specializzazione crescente dei saperi, così come la disparità stessa dei saperi, costruendo legami fra le conoscenze stesse e fra le conoscenze e le varie sfere dell'attività umana, perché ci sia più coerenza negli apprendimenti" (Nigris, 2012, p. 70). La prospettiva trasversale dell'insegnamento di educazione civica ha permesso una progettazione aperta degli spazi educativi della città e ha coinvolto gli studenti di un istituto secondario di primo e secondo grado in un percorso di ricerca sulla mobilità sostenibile in città.

L'educazione civica "pertanto, supera i canoni di una tradizionale disciplina, assumendo più propriamente la valenza di matrice valoriale trasversale che va coniugata con le discipline di studio, per evitare superficiali e improduttive aggregazioni di contenuti teorici, ma per sviluppare processi di interconnessione tra saperi disciplinari ed extradisciplinari" (Miur, 2020).

Troppo spesso i ragazzi non progettano ma eseguono i progetti dei loro insegnanti, pertanto in molti casi escono dalle scuole superiori ignorando la didattica progettuale e le sue implicazioni.

Questa esperienza si colloca invece al di là di una prospettiva di trasmissione verticale del sapere, per far vivere un'ottica progettuale centrata sullo studente per sollecitare proposte, per cogliere e stimolare la creatività conoscitiva, la capacità di leggere la propria realtà, individuarne i bisogni e identificare gli interventi possibili di una democrazia partecipata. La direzione è quella degli Obiettivi di sviluppo sostenibile dell'Onu: un tema di cui si parla ancora troppo poco anche se grazie all'agenda 2030 sono state promosse nelle scuole diverse iniziative grazie anche alla collaborazione tra MIUR, Indire ASviS (Indire, SCUOLA 2030).

#### **3.1 Fasi e metodologia dell'esperienza**

L'esperienza condotta da ottobre 2020 a febbraio 2021 si è svolta in parte in presenza e in parte in DaD, a causa delle restrizioni dovute alla crisi pandemica, ed ha coinvolto un totale di 128 studenti. Il campione, selezionato in base alla capacità di adottare scelte autonome di mobilità urbana, risulta così composto: 64% femmine, il restante 36% maschi; 61% di età compresa tra i 15 e i 18 anni; il 39% di età compresa tra i 13 e i 15 anni. L'esperienza è stata possibile grazie anche al

coinvolgimento delle insegnanti delle discipline di storia, geografia, matematica, scienze e fisica, vista la natura trasversale dell'educazione civica.

Le metodologie utilizzate per lo svolgimento dell'attività progettate sono state quella laboratoriale, della ricerca e del lavoro di gruppo.

Nella prima fase dell'esperienza (mese di ottobre) gli studenti, attraverso l'analisi dei dati dell'anagrafica scolastica, hanno calcolato le distanze del tragitto casa-scuola della popolazione scolastica dell'istituto e dai dati emersi dal monitoraggio hanno ritenuto opportuno soffermare l'attenzione sui tragitti inferiori o pari ai 15 minuti a piedi.

Nella seconda fase (novembre) attraverso la disamina delle mappe cittadine sono stati studiati i percorsi pedonali esistenti in rapporto ai recenti cambiamenti della viabilità urbana, le permanenze e le trasformazioni paesaggistiche. Gli studenti partendo dalle loro personali esperienze di mobilità in città, hanno immaginato alcune proposte di sostenibilità, prendendo spunto da progetti esistenti in altre città. Sono stati ipotizzati ciclobus e pedibus, oltre all'uso diffuso dei marciapiedi, camminamenti, strade-circuiti per attraversare la città e arrivare a scuola in autonomia al fine di potenziare anche le occasioni d'incontro tra cittadini, perché la città è fatta non solo di strade e palazzi ma di aree verdi attrezzate, giardini e parchi che danno vita ad una armonia urbanistica e sociale costituita da una composizione razionale e ordinata tra paesaggio naturale e antropico.

Nella terza fase (dicembre/gennaio) gli studenti hanno avviato un confronto sulla definizione di *sharing mobility*, recuperando le informazioni sui sistemi di mobilità più diffusi nel mondo e nel nostro Paese, quali *bike-sharing*, *car-sharing*, *scooter-sharing*, servizi a domanda, navette e *microtransit*. I gruppi di lavoro hanno fornito per ciascuno dei sistemi di mobilità una descrizione dettagliata, ne hanno analizzato il loro funzionamento, ponendo attenzione anche all'uso delle piattaforme digitali che le gestiscono. Si è proceduto alla localizzazione sul territorio italiano delle città coinvolte in questa nuova pratica di mobilità e gli studenti hanno realizzato una mappatura digitale utilizzando una leggenda con colori diversi per segnalare le varie tipologie di *sharing mobility*. Successivamente i gruppi si sono concentrati nello studio della mobilità della città di appartenenza cercando di dare risposte ai seguenti quesiti: Quali sono i servizi? Quali sono le caratteristiche principali dei servizi di *sharing mobility*? Come queste soluzioni alternative e sostenibili possono aiutare la popolazione studentesca a sviluppare nuovi stili di vita?

Ogni gruppo ha proceduto allo sviluppo dei seguenti temi: condivisione di un servizio di mobilità, flessibilità d'uso, collaborazione tra cittadini, vincoli paesaggistici ed economici. In questa fase si è avviato un dibattito con le insegnanti sugli effetti derivanti dall'utilizzo dei servizi di *sharing mobility*. In base alle informazioni ricavate dal lavoro di indagine sono state evidenziate le seguenti voci: riduzione inquinamento atmosferico, riduzione inquinamento acustico, riduzione gas serra, riduzione incidentalità attribuendo ad ognuna un punteggio (1= poco rilevante, 2 = rilevante, 3 = molto rilevante) rispetto ai possibili vantaggi. Come altro *step* gli studenti in plenaria si sono confrontati sulla migliore soluzione di *sharing mobility* per la loro città, che essendo una città medievale, ha molti vincoli anche di natura artistica e paesaggistica.

Nella quarta fase (febbraio) è stato possibile dare vita ad un *debate*, metodologia che favorisce un approccio dialettico attraverso la pratica di un uso critico del pensiero (Bibby, Block, Llano, 2013; De Conti, Giangrande, 2017), che si è svolto in modalità online coinvolgendo anche alcuni rappresentanti delle istituzioni locali, l'assessore alla mobilità, i rappresentanti delle circoscrizioni, il responsabile regionale di Cittadinanza Attiva e il presidente della Società Verde Clorofilla. Gli studenti, partendo dagli obiettivi dell'Agenda 2030 hanno chiesto ai politici quanto la scelta

individuale possa fare la differenza e quanto il ruolo della politica locale possa contribuire a cambiare le abitudini e la cultura del cittadino.

#### 4. Analisi dei diari di bordo degli studenti

Tutte le attività sono state progettate per promuovere l'autonomia personale, la cura della città, il senso di efficacia degli studenti nell'esercitare il loro ruolo come membri attivi della propria comunità, in modo da essere più consapevoli del mondo che li circonda. In un'ottica sostenibile le città devono essere in grado di combinare un alto livello di benessere, qualità della vita e inclusione sociale. Oltre al consumo di suolo, alla disponibilità di aree verdi e al consumo delle acque e di energia, vi è la questione della mobilità, in questo momento assai urgente: il sistema di trasporti cittadino costituisce la principale fonte di inquinamento atmosferico e rende i contesti urbani spesso dannosi per l'ambiente e la salute umana. Le copiose informazioni che sono state raccolte attraverso i diari di bordo degli studenti vogliono addomesticare lo spazio cittadino, mitigare l'indifferenza che oggi si percepisce da parte dei cittadini lavorando sulla qualità dell'ambiente, sul benessere, sulla collaborazione, sull'innovazione, promuovendo una nuova cultura partecipativa. L'analisi dettagliata dei diari di bordo effettuata dalle scriventi ha portato all'individuazione di alcune categorie che diventano essenziali per conoscere le proposte degli studenti riguardo allo spazio urbano, agli spostamenti e alle diverse forme di mobilità durante il tragitto casa-scuola e viceversa. L'approccio utilizzato per la codifica dei diari di bordo è avvenuto tramite la costruzione di categorie a posteriori attraverso il principio di *open coding* derivato dalla Grounded theory (Corbin & Strauss, 1990; Trincherò & Robasto, 2019). Le categorie rintracciate dall'analisi delle scritture degli studenti sono: "socialità", "collaborazione", "cambiamento", "paesaggio", "sostenibilità", "benessere", "innovazione", "inclusione", e "mobilità".

Da queste categorie emerge che gli studenti durante il percorso hanno maturato la consapevolezza che la città deve essere un fulcro di socialità, di innovazione e di cambiamento. Rispetto alla "socialità" in un diario di bordo si legge *"penso che bisogna dotare lo spazio del quartiere di arredi multifunzionali, questo aiuta a trasformare un luogo di passaggio in un luogo di incontro e di relazione"* (F. 15 anni, maschio). Questo è un atteggiamento di apertura nei confronti dell'altro che rappresenta quell'universo valoriale a cui tende l'educazione, uno studente si auspica: *"mi piacerebbe fare un selfie e pubblicarlo sulla rete per far diventare mio lo spazio del quartiere, vorrei pertanto una rete WiFi libera e a disposizione dei cittadini, questo non migliora fisicamente lo spazio, ma facilita la comunicazione e la condivisione quindi la socialità"* (R. 14 anni, m.).

La "collaborazione" si inserisce all'interno di una democrazia consolidata che si fonda sulla partecipazione, sul sentirsi parte di un tutto come si legge nel diario di F. (15 anni, femmina) che scrive: *"vorrei progettare con l'aiuto di tutti la trasformazione di alcuni luoghi completamente inutilizzati in uno spazio d'interesse per noi giovani. Migliorare la percezione della piazza come spazio sociale liberandola dai parcheggi e da attività illecite"*.

Il "cambiamento" appartiene alla volontà degli uomini di orientare il progresso verso le vette di una comunità dove si coniugano i valori del rispetto, della tolleranza e della cooperazione. Una studentessa si domanda: *"ma come si può preparare concretamente una comunità ad agire in maniera partecipativa? Sicuramente il primo luogo in cui può avvenire un cambiamento d'approccio è attraverso la scuola, anche se solitamente queste tematiche per essere metabolizzate hanno bisogno di esperienze pratiche più che di conoscenze teoriche"* (F. 15 anni, f.). La città si presta ad essere il banco di prova per sperimentare ruoli assunti dai singoli cittadini come dichiara



M. (16 anni, f.): *“negli anni ho visto dei cambiamenti, infatti sono state costruite nuove case con piscina, nuove strade, un laghetto artificiale”*, mentre in un altro diario si legge: *“negli ultimi decenni questa zona ha subito grandi trasformazioni ed è aumentato l’inquinamento (P.14 anni, m.)*.

La persona non è un'entità astratta in quanto agisce, opera e produce effetti sull'ambiente che lo circonda. L'attenzione al rispetto, alla salvaguardia dell'equilibrio e all'ordine delle cose coniuga le categorie di “paesaggio” e “sostenibilità” infatti nel diario di bordo H. (17 anni, m.) afferma che: *“rendere le città sostenibili significa creare opportunità di crescita economica per tutti. Scorgere un possibile futuro e un futuro sostenibile”*, mentre E. (17 anni, m.) scrive: *“la mia generazione ha una grande responsabilità, non possiamo continuare a sostenere il modello di sviluppo dei paesi industrializzati, abbiamo sfruttato le risorse ambientali e ormai ora di cambiare partendo dalle azioni quotidiane”*.

Il paesaggio tende a rispecchiare le culture che si sono succedute attraverso evoluzioni e involuzioni (Gennari, 1988) e uno studente afferma che *“il nemico del paesaggio non è quindi il nuovo, ma è l'ignoranza, priva di base storica, che non riesce a coniugare il funzionale con il bello, la tradizione con il progresso, che non sa cogliere i dettagli e mettere in pratica piccole ma significative azioni di rispetto dell'ambiente. Il paesaggio è un valore, è una ricchezza e la sua evoluzione va ragionata, salvaguardando le specifiche componenti che ne formano un'identità inimitabile (R.17 anni, m.)*. Una delle consapevolezze maturate durante il percorso è quella civica, infatti l'importanza di rispettare e capire gli elementi identitari emerge nel diario di P. (18 anni, m.): *“affinché le siepi non vengano sostituite con le tubature, perché le macchine e gli edifici industriali non abbiano ovunque la priorità sul paesaggio, perché il tornaconto economico non abbia sempre il sopravvento sulla nostra cultura”*.

Il paesaggio è un intreccio tra elementi naturali e artificiali, uno studente scrive: *“le colline italiane sono conosciute per la loro bellezza, non sottovalutiamo lo stretto rapporto che esiste tra, turismo ed economia, bello, buono e sostenibile (R.17 anni, m.)*.

Una dimensione essenziale individuata dagli studenti è il “benessere”, questo impatta su tutte le dimensioni della vita delle persone, condiziona le opportunità e le prospettive dei singoli e, spesso, delle loro famiglie. Le principali dimensioni di questo dominio sono misurate attraverso indicatori riguardanti: la cura della natura circostante, l'amicizia, il godimento di uno spazio sociale. Il benessere è legato, peraltro, anche alla percezione stessa che i cittadini hanno della situazione ambientale. Una studentessa infatti propone di *“coltivare i giardini pubblici perché molto disadorni, il verde migliora il benessere fisico e mentale. Coltivare, negli spazi pubblici, piante aromatiche aiuterebbe le persone a creare un contatto con la terra e con la comunità locale. Prendendosi cura del luogo si coltiva anche l'amicizia (D.17 anni, f.)*.

L' “innovazione” è alla base del progresso sociale ed economico e dà un contributo fondamentale allo sviluppo sostenibile e durevole. Ciò è tanto più importante in un'economia, come quella italiana, che mostra un pesante ritardo ed in un contesto che attende risposte alle sfide del cambiamento economico, demografico e sociale. O. (18 anni, f.) afferma: *“le città sono crocevia di idee, persone, commerci, culture, produttività e molto altro. Nella storia umana i centri urbani hanno rappresentato un'occasione di progresso sociale ed economico quindi secondo me i politici devono fare sempre scelte innovative per avviare il cambiamento”*.

L'intensità delle relazioni sociali che si intrattengono e la rete amicale nella quale si è inseriti influiscono non solo sul benessere psico-fisico della persona ma rappresentano una forma di

investimento verso il futuro, che può rafforzare gli effetti del capitale umano e materiale creando “inclusione sociale”. Concetti che emergono nel diario di I. (14 anni, m.) *“giocare insieme e divertirsi per abbattere le barriere”* e in quello di R. (17 anni, f.) quando afferma che: *“tutti dobbiamo avere un luogo curato in grado di includere, evitando che l’omologazione e il banale diventino parte del nostro vivere e che i centri commerciali siano i soli punti di riferimento”*.

L’accesso diffuso ai servizi di qualità legati alla “mobilità” è un elemento fondamentale per la costruzione di una società che garantisca uno standard minimo di benessere e pari opportunità sulle quali fondare percorsi di crescita. L’inadeguata disponibilità di servizi colpisce particolarmente chi non ha risorse sufficienti per ricorrere ad alternative e potrebbe costituire un fattore di esclusione. In un diario si legge: *“muoversi a piedi è difficile, mancano i marciapiedi, le auto sono parcheggiate in modo disordinato e gli autobus non passano mai in tempo, mi sembra impossibile camminare in questa città, sicuramente la mobilità va gestita, così è un’anarchia, vince chi è più prepotente (P.15 anni, m.)*. Questa categoria richiede, dunque, una valutazione della dotazione infrastrutturale e dei servizi riletta alla luce della loro funzionalità ed efficienza, del grado di utilizzo, delle misure di accessibilità, dell’eventuale congestione. Le infrastrutture sociali incidono sulla qualità della vita della popolazione e retroagiscono sulle opportunità del territorio. G. (18 anni, m) scrive: *“penso che la soluzione di sharing mobility per la mia città sia la migliore idea, perché, essendo una città medievale non ci sono parcheggi per tutti, questa soluzione evita il caos delle macchine private che invadono ed ostacolano il tranquillo cammino dei pedoni”*.

Ogni anno l’Istat effettua delle rilevazioni sui comuni capoluoghi di provincia e le tematiche oggetto di indagine sono: acqua, qualità dell’aria, produzione di energia da fonte rinnovabile e utilizzo delle fonti energetiche, raccolta e gestione dei rifiuti, inquinamento acustico, trasporto pubblico, verde urbano, eco-compatibilità delle forme di pianificazione, organizzazione e gestione delle amministrazioni locali. I dati e l’informazione statistica, derivati dall’indagine e annualmente diffusi, rappresentano un essenziale strumento informativo a supporto del monitoraggio dello stato dell’ambiente urbano e delle attività poste in essere dalle amministrazioni per assicurare la buona qualità dell’ambiente nelle città. Nella sezione “Dati ambientali nelle città” del sito Istat (Istat, 2021) sono visibili i dati aggiornati al 2020 e una presa visione da parte dei cittadini e dei politici favorirebbe senza dubbio una sensibilizzazione maggiore da parte dei singoli nell’intraprendere azioni e atteggiamenti responsabili verso le tematiche sopra esposte. Una studentessa afferma: *“I politici locali devono lavorare per aumentare e diffondere l’uso delle (poche) piste ciclabili e dei progetti di pedibus, oltre all’uso diffuso dei marciapiedi, strade sicure, per attraversare la città e arrivare a scuola in autonomia, questo per noi giovani potrebbe portare a dei cambiamenti importanti degli stili di vita e potenziare le occasioni d’incontro e di conoscenza fra noi ragazzi”* (G., 18 anni, f).

## 5. Conclusioni

L’ambiente costituisce un sistema complesso in cui ognuno dei componenti svolge la propria funzione influenzando contemporaneamente gli altri. Si tratta di un equilibrio delicato e dinamico frutto della saggezza che obbliga a “lasciarsi alle spalle una conoscenza per sua natura parziale, quale è quella dell’ecologia scientifica, per approdare ad una comprensione totale della realtà, ad una visione filosofico-religiosa, la «ecosofia», razionale e spirituale ad un tempo, in grado di supportare i principi ispiratori di un nuovo e più autentico rapporto tra uomo e realtà naturale”

(Bardulla, 1998, p. 95). L'interdipendenza di tutti gli innumerevoli elementi del sistema fa sì che gravi alterazioni possano ripercuotersi in modo imprevedibile e a volte gravi su molti altri. L'odierna pandemia testimonia quanto le dinamiche ambientali possano alterare il vivere e il benessere quotidiano di ogni essere vivente. La città non è un ambiente sottomesso ai bisogni dell'uomo ma un contesto educativo in cui la persona agisce si esprime e si realizza, in cui riscopre le tracce della propria cultura e il senso di appartenenza. Nei diari di bordo degli studenti si evidenzia l'efficacia educativa del percorso intrapreso per la riscoperta dello spazio-città perché si "ricerca l'essenza dell'educazione a partire dalla realtà fenomenica" (Iori, 2002, p. 143). L'elemento significativo non è tanto la descrizione del fenomeno quanto "la comprensione del significato che l'esperienza assume per i soggetti" (Mortari, 2013, p. 79). L'esperienza proposta ha sviluppato negli studenti una maggiore consapevolezza dei propri bisogni e l'importanza di un reciproco rapporto tra città e scuola per uno sviluppo reale della sostenibilità ambientale. Alla luce di ciò la sfida educativa sarà quella di elaborare un progetto finalizzato allo sviluppo di nuove forme e nuove modalità per entrare in relazione attiva con il territorio e rendere più umana la città, perché luogo di incontri, di esperienze plurime e di pratiche che facilitano la sperimentazione di "nuovi approcci e linguaggi attivando nei soggetti la capacità di resilienza" (Zizioli, 2018, p.204). Superata la pandemia dobbiamo guardare avanti con la consapevolezza che niente sarà più come prima e le azioni future dovranno essere fortemente incentrate sulla costruzione di una società più equa e inclusiva e più resiliente per far fronte alle pandemie, ai cambiamenti climatici e alle molte altre sfide da affrontare (United Nations, 2020, p.22). Lo sviluppo di una coscienza ambientale favorirà il nascere di pensieri, atteggiamenti e conoscenze che consentiranno di "abitare con saggezza" la città (Mortari, 1994).

### **Riferimenti bibliografici:**

- Alberti, M., Solera, G., Tsetsi, V. (1994) *La città sostenibile. Analisi, scenari, proposte per un'ecologia urbana in Europa* Milano: Franco Angeli.
- Alivernini, F., Manganelli, S., & Lucidi, F. (2017). Dalla povertà educativa alla valutazione del successo scolastico: concetti, indicatori e strumenti validati a livello nazionale. *Journal of Educational, Cultural and Psychological Studies (ECPS Journal)*, 1 (15), 21-52.
- Bardulla, E. (1998). *Pedagogia Ambiente Società Sostenibile*. Roma: Anicia.
- Bibby, N., Block, S.; Llano, S. (2013). *Adjudication. Essays on the Philosophy, Practice, and Pedagogy of Judging British Parliamentary Debate*. New York: Idebate press.
- Carta, M. (2004). *Next city: culture city*. Roma: Meltemi.
- Cinque, M. (2010). *Agire creativo. Teoria, formazione e prassi dell'innovazione personale*. Milano: Franco Angeli.
- Commissione Nazionale Italiana per l'UNESCO, Comitato Nazionale per l'Educazione alla Sostenibilità-Agenda 2030, Centro per l'UNESCO di Torino, ASviS. (2017), (a cura di). *Educazione agli Obiettivi per lo sviluppo Sostenibile: Obiettivi di apprendimento*, Università per gli Studi di Torino. UNESCO.
- Corbin, J. M. & Strauss, A. (1990). Grounded theory research: Procedures, canons, and evaluative criteria. *Qualitative sociology*, 13, (1), 3-21.
- De Conti, M., Giangrande, M. (2017). *Debate. Pratica, teoria e pedagogia*. Milano: Pearson.

European Council (2018). *Council Recommendation of 22 May 2018 on key competences for lifelong learning*.

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018H0604\(01\)&rid=7](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018H0604(01)&rid=7)

(ver. 5.3.2021).

Gabrielli, S., De Santis, C., Strategie di resilienza degli insegnanti durante il lockdown dovuto al Covid-19, *QTimes – webmagazine*, XII, (4), 291-205.

Gardner, H. (1994). *Intelligenze creative*. Milano: Feltrinelli.

Gazzetta Ufficiale (2019). Legge 20 agosto 2019, n.92.

<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2019/08/21/19G00105/sg> (ver. 10.3.2021).

Gennari, M. (1988). *Estetica dell'ambiente. Linguaggi per l'ambiente*. Genova: Sagep.

Girard, L.F., Forte, B. (2000), (a cura di). *Città sostenibile e sviluppo umano*. Milano: Franco Angeli.

Indire, *SCUOLA 2030, Educazione per la creazione di valore*. <https://scuola2030.indire.it/progetto/> (ver. 10. 3.2021).

ISTAT, (2021). Dati ambientali nelle città. <https://www.istat.it/it/archivio/55771> (ver. 9.4.2021).

Iori, V. (2002). *Filosofia dell'educazione*. Milano: Guerini e Associati.

La Marca, A., Longo, L. (2016). La consapevolezza professionale del docente: resilienza ed autoregolazione. *Formazione & Insegnamento*, XIV, 3, 189-205.

Laneve, C. (1991). Ipotesi di una città educante, In F. Frabboni, L. Guerra (a cura di). *La città educativa. Verso un sistema educativo integrato*. (66-79). Bologna: Cappelli Editore.

Martin, A.J. & Marsh, E. W. (2009). Academic resilience and academic buoyancy: multidimensional and hierarchical conceptual framing of causes, correlates and cognate constructs, *Oxford Review of Education*, 35, 3, 353-370.

Marzano, A., Vannini, I., (2021). Le emergenze promuovono anche reazioni positive. L'indagine SIRD sulla didattica a distanza durante il lockdown. In AA.VV. *La DaD in emergenza: vissuti e valutazioni degli insegnanti italiani. Scelte metodologiche e primi risultati nazionali*. (pp.7-12) Lecce-Brescia: Pensa MultiMedia.

[https://www.pensamultimedia.it/pensa/wp-content/uploads/2020/12/SIRD-studi-e-ricerche-01-03\\_protetto.pdf](https://www.pensamultimedia.it/pensa/wp-content/uploads/2020/12/SIRD-studi-e-ricerche-01-03_protetto.pdf) (ver. 10.3.2021).

Mega, V., (1999). The participatory city innovations in the European Union. *Social Sciences Selection*, 2,11, 1-26.

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.407.4944&rep=rep1&type=pdf>. (ver. 10.3.2021).

Mega, V. (1993) Innovations for the improvement of the urban environment: A European overview, *European Planning Studies*, 1, 4, 527-541.

Mencarelli, M. (1976). *Creatività*. Brescia: La Scuola.

Ministero della Transizione Ecologica, *Mobilità sostenibile*. <https://www.minambiente.it/pagina/mobilita-sostenibile> (ver. 10.3.2021).

MIUR (2020). *Linee guida per l'insegnamento dell'educazione civica*.

[https://www.miur.gov.it/documents/20182/0/ALL.+Linee\\_guida\\_educazione\\_civica\\_dopoCSPL.pdf/8ed02589-e25e-1aed-1afb-291ce7cd119e?t=1592916355306](https://www.miur.gov.it/documents/20182/0/ALL.+Linee_guida_educazione_civica_dopoCSPL.pdf/8ed02589-e25e-1aed-1afb-291ce7cd119e?t=1592916355306) (ver. 10.3.2021).

Mortari, L. (2013). *Cultura della ricerca pedagogica. Prospettive epistemologiche*. Roma: Carocci.

Mortari, L. (1994). *Abitare con saggezza la terra. Forme costitutive dell'educazione ecologica*. Milano: Franco Angeli.

- Nigris, E. (2012). Didattiche e saperi disciplinari: un dialogo da costruire, in *L'agire didattico*, a cura di, P. C. Rivoltella, G. Rossi, Brescia: La Scuola.
- Nirchi, S. (2020). Povertà educativa e divario digitale: comunicazione scuola-genitori in contesti familiari svantaggiati. *QTimes – webmagazine*, XII, (4), 5-11.
- Piceci, L., Sgorlon, A., Peluso Cassese, S.(2002). Lo stress degli insegnanti: il passaggio alla formazione a distanza durante il covid/19. *QTimes – webmagazine*, XII, 3, (356-368).
- Poggio, A. (2013). *Le città sostenibili*. Milano: Mondadori.
- Rosati, L. (2001). *La città educativa*. In L. Rosati, (a cura di), *La città della gente*. (117-134). Roma: Anicia.
- Santangelo, N., Mele, L. M. (2020). La relazione educativa nell'era dell'emergenza covid-19 tra acquisizione di competenza, motivazione individuale e capacità di resilienza. *QTimes – webmagazine*, XII, (3), 112-126.
- Save The Children (2020), *L'impatto del coronavirus sulla povertà educativa*. [https://s3.savethechildren.it/public/files/uploads/pubblicazioni/limpatto-del-coronavirus-sulla-poverta-educativa\\_0.pdf](https://s3.savethechildren.it/public/files/uploads/pubblicazioni/limpatto-del-coronavirus-sulla-poverta-educativa_0.pdf). (ver. 5.3.2021).
- Sen, A.K. (2000). *Lo sviluppo è libertà*. Milano: Arnoldo Mondadori.
- Trincherò, R. & Robasto, D. (2019). *I mixed methods nella ricerca educativa*. Milano: Mondadori Education Spa.
- UNESCO, (2019). *Voice of the City. Unesco creative cities moving towards the 2030 agenda for sustainable development*. Cultural Policies and Development Culture Sector. [https://en.unesco.org/creative-cities/sites/default/files/16\\_pages\\_villes\\_creatives\\_uk\\_bd.pdf](https://en.unesco.org/creative-cities/sites/default/files/16_pages_villes_creatives_uk_bd.pdf). (ver. 5.3.2021).
- United Nations (2020). *Shared responsibility, global solidarity: Responding to the socioeconomic impacts of COVID-19*. <https://unsdg.un.org/sites/default/files/2020-03/SG-Report-Socio-Economic-Impact-of-Covid19.pdf> (ver. 5.3.2021).
- Zizioli, E. (2018). Un racconto... è un diritto di tutti. Narrazione, comunità, contesti di crisi. In: Marianoni, S., Vaccarelli, A. (a cura di). *Individui, comunità e istituzioni in emergenza. Intervento psico-socio-pedagogico e lavoro di rete nelle situazioni di catastrofe*. Milano: Franco Angeli.