

unicef 

per ogni bambino

# Spazio trafficato a misura di bambino

Richieste per una configurazione dello  
spazio trafficato a misura di bambino e  
proposte d'intervento concrete



# Indice

<b>1</b>	<b>Prefazione</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Situazione di partenza</b>	<b>6</b>
2.1	Il bambino nello spazio trafficato	6
2.2	Da neonati a giovani adulti – le esigenze in funzione dell'età	9
2.3	Diritti dell'infanzia e spazio trafficato: inquadramento	10
2.4	Obiettivi ONU per uno sviluppo sostenibile	13
2.5	Richieste per una configurazione dello spazio trafficato a misura di bambino	14
2.6	Sfide per la pianificazione e la configurazione dello spazio trafficato	17
<b>3</b>	<b>Raccomandazioni per tutte le parti interessate</b>	<b>20</b>
3.1	Panorama delle parti interessate	20
3.2	Raccomandazioni per ogni singola parte interessata	22
3.3	Campi d'azione	27
<b>4</b>	<b>Casi concreti</b>	<b>35</b>
	Note	36
	Bibliografia	36

*La progettazione dello spazio trafficato ha un grande  
influsso sulla crescita e lo sviluppo di bambini e adolescenti.  
È determinante per decidere se e fino a che punto bambini  
e adolescenti possano muoversi in autonomia nello spazio  
pubblico e per strada.*

*UNICEF Svizzera e Liechtenstein si batte affinché essi possano  
essere protetti, incoraggiati e partecipi anche all'interno di  
uno spazio trafficato.*

# 1 Prefazione

Le aumentate esigenze in termini di mobilità, la crescita demografica e una pianificazione di insediamenti e trasporti centrata sull'automobile hanno profondamente mutato lo spazio pubblico a partire dagli anni Sessanta. Nello specifico, in molte località, alcuni spazi pubblici che risultano preziosi per la popolazione, come superfici verdi, piazze pubbliche, spazi di gioco ecc., sono diventati sempre meno attrattivi in termini di accessibilità e di qualità di permanenza a causa del rumore, dei gas di scarico e dei pericoli legati alla sicurezza.

Lo spazio pubblico è importante per la socializzazione e lo sviluppo dei bambini e degli adolescenti. Il gioco libero e senza il controllo di un adulto, l'esplorazione e la progettazione dell'ambiente abitativo – in cui rientra anche lo spazio trafficato – stimola lo sviluppo di competenze quali la capacità di riconoscere e valutare autonomamente il pericolo. All'interno di uno scambio attivo con lo spazio circostante, i bambini e gli adolescenti sviluppano la consapevolezza e sperimentano la loro capacità d'azione.

*Recarsi a scuola in autonomia rende i bambini e gli adolescenti indipendenti e responsabili.*

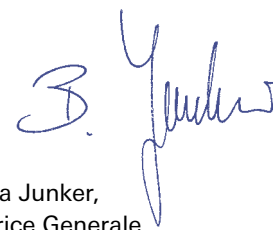
Al giorno d'oggi le preoccupazioni relative alla sicurezza del traffico da parte dei responsabili legali o degli stessi bambini e adolescenti nonché una scarsa qualità di permanenza all'interno dello

spazio trafficato fanno sì che i bambini e gli adolescenti esplorino sempre meno l'ambiente circostante di propria iniziativa e trascorrono, invece, sempre più tempo all'interno di spazi chiusi (Istituto Robert Koch, 2020).

A livello di progettazione dello spazio trafficato si verifica spesso una lotta per la conquista degli spazi. Più spazio per il traffico motorizzato, più spazio per i parcheggi, più spazio per i mezzi pubblici come tram e autobus, più spazio per le piste ciclabili, più spazio per i pedoni. Eppure un approccio diverso è possibile: se, con il contributo della popolazione, le esigenze di tutta la società fossero messe al centro nella pianificazione e progettazione del nostro spazio trafficato e se tali richieste fossero considerate nella loro integralità e non come una mera richiesta di spazio aggiuntivo, si potrebbero ricavare spazi più attraenti per tutti con una qualità di vita migliore. Il reale coinvolgimento dei bambini e degli adolescenti è fondamentale in quest'ottica, poiché sono loro a sapere meglio di chiunque altro dove si sentono a loro agio e dove no all'interno di uno spazio trafficato e quali soluzioni possono essere d'aiuto. La creazione di opportunità di partecipazione per bambini e adolescenti non è un fattore secondario. Secondo la Convenzione dell'ONU sui diritti dell'infanzia (in breve Convenzione sui diritti dell'infanzia), infatti, i bambini e gli adolescenti hanno il diritto di essere coinvolti in ogni questione che li riguarda.

Ad oggi sono già stati compiuti numerosi sforzi per migliorare la qualità di permanenza all'interno dello spazio trafficato di città e Comuni. Basti pensare alla creazione di zone d'incontro e all'introduzione di zone a velocità limitata di 30 km/h. Tuttavia, l'attuazione di tali misure in molte località risulta difficile, manifestandosi ad esempio con un certo ostruzionismo nella rimozione dei posti auto. Per di più, spesso le rivendicazioni di bambini e adolescenti non vengono prese sufficientemente sul serio. Le possibilità di partecipazione di bambini e adolescenti sono carenti oppure le procedure progettuali non risultano essere a misura di bambino.

I politici, i progettisti, le associazioni, il mondo scientifico e infine ciascuna e ciascuno di noi: tutti abbiamo una grande responsabilità di azione nei confronti della realtà in cui vivono i bambini e gli adolescenti. Desideriamo, quindi, incoraggiarvi ad affrontare le sfide che restano allo scopo di rendere lo spazio trafficato sicuro e attraente per i bambini e gli adolescenti. Questa pubblicazione dev'essere per voi uno strumento utile per capire come attuare la Convenzione dei diritti dell'infanzia anche a livello di spazio trafficato.



Bettina Junker,  
Direttrice Generale  
UNICEF Svizzera e Liechtenstein

Con il manuale «Progettazione e configurazione di spazi a misura di bambino» pubblicato nel 2020, UNICEF Svizzera e Liechtenstein mostra attraverso liste di controllo e casi concreti come sia possibile tradurre effettivamente in pratica uno sviluppo comunale e urbano adatto ai bambini.

Il manuale è disponibile in tedesco e francese.



[unicef.ch/de/handbuch-kfl](https://unicef.ch/de/handbuch-kfl)

## 2 Situazione di partenza

### 2.1 Il bambino nello spazio trafficato

Quando un bambino esce di casa, si ritrova pressoché sempre su una strada. Il traffico ha enormi ripercussioni sulla crescita e sullo sviluppo di bambini e adolescenti<sup>1</sup>. Gas di scarico, rumori e l'insensata frenesia dei luoghi ad alto volume di traffico hanno ripercussioni negative sul loro benessere. A ciò si aggiunge il fatto che, su strade fortemente trafficate, i bambini e gli adolescenti sono chiamati a mantenere sempre alto il livello di concentrazione in termini di sicurezza per non mettere in pericolo se stessi e gli altri. Questa realtà è in netto contrasto con altri contesti abitativi e di permanenza dove il volume del traffico è limitato e ci sono molti spazi verdi e naturali. La questione riguarda sia le città che i Comuni, perché anche le municipalità più piccole in Svizzera e nel Liechtenstein sono spesso attraversate da strade molto trafficate. Inoltre, anche nelle strade comunali non ci si sente sempre al sicuro e a proprio agio quando si è in viaggio o si deve fare una sosta. È soprattutto l'aumento del traffico motorizzato a rappresentare la più grande minaccia per la libertà di movimento dei più piccoli negli spazi urbani (Verkehrsclub Deutschland [Associazione trasporti Germania], 2023).

*Il volume e il regime del traffico sono elementi determinanti per decidere se i bambini e gli adolescenti possano recarsi a scuola da soli, se possano spostarsi in autonomia durante il tempo libero e se possano trattenersi all'interno di uno spazio pubblico senza la supervisione di un adulto.*

Alcuni ricercatori canadesi hanno condotto studi per capire fino a che punto le società centrate attorno alle auto dell'Europa occidentale e dell'America del Nord abbiano portato a una retrocessione dell'autonomia nella mobilità di bambini e adolescenti a partire dalla metà del XIX secolo (Frohlich & Collins, 2023). La possibilità di bambini e adolescenti di muoversi autonomamente all'interno di uno spazio pubblico rappresenta il presupposto determinante affinché essi possano spostarsi a piedi, utilizzare la bicicletta o giocare all'aperto. Anche in Svizzera e nel Liechtenstein, il modello di pianificazione territoriale basato sul concetto di città a misura di automobile è stato introdotto negli anni Sessanta e, ancora

oggi, caratterizza le nostre città e i nostri Comuni (Unione delle città svizzere & ewp, 2019). Le attuali ricerche sull'infanzia provano che la minore autonomia a livello di mobilità di bambini e adolescenti e il conseguente mancato contatto con l'ambiente circostante ha ripercussioni negative sulla loro salute fisica, psichica e sociale (UNICEF Office of Research, 2022).

Questo senso di mancata sicurezza che sentono i bambini e gli adolescenti nel recarsi a scuola o all'asilo non fa altro che amplificare il problema. Infatti, la paura di mettere in pericolo il bambino quando si trova in uno spazio trafficato risulta uno dei principali motivi a indurre genitori e responsabili legali ad accompagnare in auto i figli all'asilo o a scuola (Associazione traffico e ambiente, 2017). Ma non è tutto: per quei bambini che raggiungono la scuola in autonomia, le auto dei genitori dei compagni<sup>2</sup> costituiscono un rischio aggiuntivo. Sono numerosi i Comuni e le scuole che s'impegnano per ridurre il numero di genitori-taxi, in quanto il tragitto verso la scuola rappresenta una delle più importanti esperienze di apprendimento per i bambini. Per di più recarsi a scuola da soli incentiva il benessere fisico e psichico, in virtù del movimento fisico, del contatto sociale con i coetanei e dello sviluppo dell'autonomia.

*Le disuguaglianze sociali hanno un influsso sull'impatto che il traffico ha sulla salute e sullo sviluppo di bambini e adolescenti.*

Le famiglie con uno status socioeconomico basso vivono spesso in luoghi altamente trafficati, in cui i limiti di velocità sono più alti (Uhr et al., 2017). I bambini e gli adolescenti che vivono in queste zone sono, quindi, costretti ad attraversare strade più pericolose. Gli spazi di gioco e d'incontro raggiungibili in autonomia e in tutta sicurezza sono presenti in misura più limitata e gli adulti di riferimento dei bambini con status socioeconomico basso tendono ad accompagnarli più raramente. Di conseguenza, il rischio di incappare in incidenti è più elevato e le opportunità per muoversi liberamente e giocare all'aperto sono molto limitate. Vale lo stesso per quanto riguarda l'inquinamento acustico legato al traffico. Secondo l'Eurostat, in Svizzera le famiglie con figli con reddito basso vivono<sup>3</sup> con maggior frequenza in luoghi più esposti al rumore del traffico rispetto alle famiglie con figli con reddito medio (Eurostat, 2023). Il rumore ha un impatto anche sulla salute mentale e fisica e sulla buona riuscita nell'apprendimento dei bambini e degli adolescenti (Tangermann & Rösli, 2018). Ne consegue che i bambini e gli adolescenti con uno status socioeconomico inferiore sono più frequentemente soggetti a una violazione dei loro diritti dovuta al traffico.

Il concetto di «spazio trafficato» utilizzato in questa pubblicazione comprende tutte le vie di comunicazione che sono esposte alla mobilità o che sono riservate al traffico, incluse le zone pedonali (marciapiedi, zone di sosta, fermate dei mezzi pubblici). Ci riferiamo quindi alle strade nazionali, cantonali, comunali, ai parcheggi e alle superfici riservate ai bus e ai tram, così come alle zone d'incontro<sup>4</sup>, alle zone pedonali e a quelle con velocità limitata di 30 km/h. Restano escluse la rete ferroviaria e le vie e le strade private all'interno dei centri abitati.

Lo spazio trafficato può pertanto essere definito **a misura di bambino** nel momento in cui garantisce il rispetto dei diritti dell'infanzia, come stabilito dalla Convenzione sui diritti dell'infanzia (cfr. capitolo 2.3 Diritti dell'infanzia e spazio trafficato: inquadramento).

Con «**traffico motorizzato**» s'intendono tutti i veicoli a motore usati a scopo personale o per lavoro, in cui si contano tra gli altri automobili, motocicli, scooter e camion.

Con «**traffico attivo**» s'intendono tutte le forme di locomozione basate sull'utilizzo dei muscoli, ad esempio gli spostamenti a piedi, in bici (con o senza pedalata assistita), ma anche monoruota, monopattini o skateboard.

## 2.2 Da neonati a giovani adulti – le esigenze in funzione dell'età

Le esigenze di bambini e adolescenti in merito allo spazio trafficato variano molto in funzione dell'età e dello stadio di sviluppo. Mentre un neonato, per un sano sviluppo, ha principalmente bisogno di silenzio, di dormire e di protezione dai rumori improvvisi (Bottino et al., 2012), man mano che cresce sorgono esigenze specifiche circa la sicurezza e la qualità. Solo a partire dai nove anni d'età un bambino è generalmente in grado di stimare correttamente la distanza, ad esempio quella di un veicolo in avvicinamento (Uhr, 2015). La stima corretta della velocità matura non prima dei 10-12 anni, ma anche a 13-14 anni si possono fare errori di valutazione in fase di attraversamento. Ecco perché le richieste in termini di sicurezza nel traffico sono assai specifiche. Con l'aumentare dell'età, le distanze dai luoghi da

raggiungere diventano più lunghe e, di conseguenza, crescono le esigenze di una mobilità più autonoma. Gli alunni della scuola dell'infanzia e della scuola primaria sono ben felici di compiere deviazioni sul tragitto, se questo significa trascorrere più tempo con i compagni. Il percorso scelto varia molto in funzione degli amici, della stagione o dell'umore (Mobilità pedonale Svizzera, 2009). Risultano particolarmente apprezzati «i passaggi segreti» o i percorsi che presentano ostacoli da superare arrampicandosi o strisciando. Spesso non si tratta del percorso prestabilito verso l'asilo o la scuola. C'è chi sceglie di andare a piedi, chi in monopattino e chi in bicicletta. I bambini più grandicelli e gli adolescenti, invece, scelgono la via più efficiente per arrivare a casa, percorrendo anche altre strade con la bici, la



e-bike, il motorino, la moto o i mezzi pubblici. Rispetto a chi ha un'età più elevata, gli adolescenti e i giovani adulti sono più spesso vittime di incidenti (Ufficio prevenzione infortuni, 2023a). La maggior parte di quelli più gravi si verificano con la moto. Le cause sono solitamente disattenzione, velocità troppo elevata, scarsa esperienza o il consumo di alcool.

Percorsi pedonali e ciclabili sicuri e più accattivanti, così come una rete di trasporti pubblici ben sviluppata, anche durante il fine settimana e la notte, potrebbero essere la risposta adeguata sia per le esigenze dei giovani di una mobilità più efficiente sia per una maggiore sicurezza nel traffico.

## 2.3 Diritti dell'infanzia e spazio trafficato: inquadramento

La Convenzione sui diritti dell'infanzia (Nazioni Unite, 1989) è un trattato di diritto internazionale ed è composta di 54 articoli, nei quali vengono formulati i diritti umani con particolare riferimento alle esigenze dei bambini da 0 a 18 anni. Il Liechtenstein ha ratificato la Convenzione sui diritti dell'infanzia nel 1995, la Svizzera nel 1997. I diritti dei bambini sono così diventati un diritto nazionale e il bambino passa da oggetto giuridico a soggetto giuridico. Ciò significa che bambine e bambini sono soggetti giuridici autonomi con diritti rivendicabili. I diritti dell'infanzia

possono conseguentemente essere rivendicati anche legalmente, ad esempio dagli operatori per l'infanzia/la gioventù quando si tratta di processi di partecipazione e della realizzazione di spazi trafficati. La Svizzera e il Liechtenstein sono obbligati ad applicare la Convenzione sui diritti dell'infanzia a ogni livello politico e per tutti i bambini. Non si tratta semplicemente di proteggere i bambini, ma anche di supportarli e di coinvolgerli attivamente nei processi decisionali. I diritti dell'infanzia devono, quindi, essere attuati anche quando l'obiettivo è pianificare e realizzare uno spazio trafficato.

## Principi fondamentali della Convenzione sui diritti dell'infanzia

### Art. 2 Diritto alla non discriminazione



L'articolo 2 della Convenzione sui diritti dell'infanzia accorda tutti i diritti a tutti i bambini. Independentemente dalla residenza, dallo status socioeconomico e dalle condizioni fisiche, i bambini devono potersi muovere all'interno dello

spazio trafficato in autonomia, sempre tenendo conto delle limitazioni imposte dall'età. L'aspetto fondamentale in questo senso è l'assenza di barriere: le strade molto trafficate possono rappresentare un ostacolo insormontabile per un bambino. La rimozione degli ostacoli alla visuale, come ad esempio i parcheggi o la vegetazione piantata in modo insensato ai bordi delle strade, nonché limiti di velocità contenuti, sono aspetti che possono favorire l'autonomia negli spostamenti per i più piccoli. Particolare attenzione va dedicata ai bambini con uno status socioeconomico più basso, perché sono loro che, molto spesso, vivono in zone con strade e incroci multi trafficati, che ne limitano anche l'accesso agli spazi esterni (Uhr et al., 2017).

### Art. 3 Interesse del bambino al primo posto

Ogni qualvolta vengono prese decisioni che possono avere effetto sul bambino, il suo benessere ha la precedenza. Le esigenze del bambino devono quindi essere prese in considerazione in fase di progettazione dello spazio trafficato. Ad esempio, nella (ri)progettazione di un incrocio, di una strada molto trafficata o di una strada di quartiere, occorre considerare anche gli interessi e le esigenze dei più piccoli. Anche loro, infatti, sostano all'interno di questo spazio

trafficato e ne fanno uso per raggiungere la scuola, le amiche e gli amici o altri luoghi d'interesse.





## Art. 6 Diritto alla vita e allo sviluppo



I bambini hanno il diritto alla vita, alla sopravvivenza nonché ad essere sostenuti al meglio nel loro sviluppo fisico, psichico e sociale. Nel caso specifico, in riferimento allo spazio trafficato, risultano centrali aspetti quali la protezione da incidenti, gas di scarico e rumori nonché la garanzia di una crescita salutare. In questo senso, anche le ridotte opportunità di gioco, incontro e movimento o il mancato accesso agli spazi verdi possono costituire una limitazione.

## Art. 12 Diritto all'ascolto e alla partecipazione

I bambini hanno il diritto di essere ascoltati e presi in considerazione per tutte le esigenze e in tutte le circostanze che li riguardano. Ciò vale anche per la pianificazione e la configurazione dello spazio trafficato. Affinché si tenga conto degli interessi dei bambini, è fondamentale informarli in modo adeguato e coinvolgerli sin dall'inizio in tutte le fasi del processo. Oltre che per la pianificazione, questo vale anche per la configurazione dello spazio trafficato, ad esempio quando si tratta di allestire una zona d'incontro. Oltre alla partecipazione diretta

Tradotto sul fronte della pianificazione dei trasporti, ciò significa che gli spazi trafficati devono essere sicuri e devono consentire e incoraggiare il gioco, l'incontro e il movimento. Per riuscirci è fondamentale, tra l'altro, realizzare percorsi pedonali e ciclabili più ampi e accattivanti oppure allestire zone d'incontro. Per tutelare il bambino da eventuali incidenti, è necessario adottare provvedimenti adeguati per quanto riguarda il volume del traffico, la velocità, gli ostacoli visivi e altre misure architettoniche. In virtù del cambiamento climatico, la tutela da un'eccessiva calura acquisisce sempre maggior significato. In questo senso può essere d'aiuto allestire più aree verdi, ombreggiare le strade ad esempio piantando alberi e ridurre le aree di circolazione e di parcheggio impermeabilizzate (Ufficio federale dell'ambiente, 2018).



## 2.4 Obiettivi ONU per uno sviluppo sostenibile

**I** 17 obiettivi per uno sviluppo sostenibile sono il cuore dell'Agenda 2030 (Nazioni Unite, Assemblea generale, 2015) e devono essere raggiunti entro il 2030 a livello globale e da tutti gli Stati membri dell'ONU. Anche la Svizzera e il Liechtenstein sono chiamati a raggiungere tali obiettivi sul territorio nazionale. La sostenibilità è fondamentale per garantire pressoché tutti i diritti dell'infanzia, oggi così come in futuro. In riferimento allo spazio trafficato, gli obiettivi che rivestono particolare importanza sono il numero 3 e il numero 11:

### Obiettivo 11:

*Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili*

Sono inclusi l'accesso per i più piccoli a un sistema di trasporti sicuro, conveniente e sostenibile, migliorando la sicurezza delle strade, soprattutto potenziando i trasporti pubblici, con particolare attenzione ai bisogni dei bambini.

### Obiettivo 3:

*Garantire una vita sana e promuovere il benessere di tutti a tutte le età*

Sono incluse sia la protezione di bambini e adolescenti dagli incidenti stradali sia le pari opportunità per quanto attiene salute e sviluppo.

## 2.5 Richieste per una configurazione dello spazio trafficato a misura di bambino

**I**l rispetto dei diritti dell'infanzia e degli obiettivi per uno sviluppo sostenibile non può prescindere da tutta una serie di richieste qualitative circa lo spazio trafficato.

*Uno spazio trafficato a misura di bambino...*

*... soddisfa standard elevati a livello di sicurezza stradale.*

Per tutelare il bambino da eventuali incidenti, è sufficiente applicare misure che riguardano la buona visibilità all'interno dello spazio trafficato, la rimozione degli ostacoli alla visuale (ad esempio auto in fase di parcheggio o vegetazione piantata in modo insensato ai bordi delle strade) nonché l'effettiva velocità di crociera dei veicoli. In questo senso occorre considerare in particolare l'altezza di visuale e la limitata capacità dei bambini di valutare distanza e velocità.



*... prevede un'inverdimento completo delle strade.*

Gli alberi, così come i cespugli, le siepi o i praticelli lungo i cigli delle strade possono migliorare sensibilmente la qualità di utilizzo e di sosta, in quanto garantiscono l'ombra e rendono lo spazio variegato e vivo. La vegetazione usata per separare le strade dai marciapiedi può generare un effetto cuscinetto. Può inoltre contribuire a migliorare il microclima e a ridurre la comparsa di isole di calore. Per quanto riguarda l'inverdimento stradale occorre sempre prestare attenzione a non creare degli ostacoli alla visuale, in particolare in prossimità dei passaggi pedonali.

*... incentiva la salute di bambini e adolescenti.*

Tale traguardo si raggiunge nel momento in cui in fase di pianificazione e di regolamentazione dello spazio trafficato ci si concentra in modo particolare sulla promozione del movimento strutturale. Per riuscirci, è fondamentale che venga destinato più spazio al traffico attivo (monoruota, monopattino, bici, pedoni ecc.) rispetto al traffico motorizzato. Allo stesso modo, le misure di riduzione del rumore e dei gas di scarico possono apportare un ulteriore miglioramento. Si pensi, ad esempio, a limiti di velocità inferiori, divieti di transito temporanei, divieti parziali di circolazione<sup>5</sup> o restringimenti di carreggiata per il traffico motorizzato. Le pavimentazioni stradali fonoassorbenti, in grado di ridurre il rumore prodotto dal rotolamento degli pneumatici possono contribuire a un'ulteriore diminuzione dell'inquinamento acustico a livello locale (Ufficio federale dell'ambiente 2023a).





### ... favorisce gli incontri.

La creazione di zone d'incontro risponde all'esigenza di bambini e adolescenti di maggiore interazione e scambio con i coetanei. In questo modo è anche possibile stimolare l'incontro tra generazioni diverse. Laddove non è possibile creare delle zone d'incontro, bastano semplici massi o muretti lungo i marciapiedi o nelle zone di sosta per stimolare lo scambio.



### ... contempla elementi modificabili.

Ne sono un esempio l'utilizzo di materiali naturali ai cigli delle strade, sui marciapiedi o nelle zone di sosta. I marciapiedi ampi o le strade poco trafficate e con circolazione moderata (in particolare le zone d'incontro) consentono, ad esempio, ai bambini e agli adolescenti di disegnare per terra coi gessetti colorati o addirittura di piantare e curare in autonomia la vegetazione. La chiusura temporanea di un tratto stradale consente l'installazione di posti a sedere e di gioco flessibili.



### ... è pianificato e indirizzato alla sostenibilità.

I bambini hanno il diritto di avere un ambiente sano e sicuro, oggi come domani. Pertanto il passaggio a una mobilità rispettosa del clima, attenta a salvaguardare gli spazi e sostenibile a livello sociale è del tutto nel loro interesse.



## 2.6 Sfide per la pianificazione e la configurazione dello spazio trafficato

Le sfide in termini di pianificazione dei trasporti sono immense se l'obiettivo è quello di ottenere uno spazio trafficato a misura di bambino. In molte città e Comuni della Svizzera e del Liechtenstein la realtà è ancora molto distante dalle esigenze sopra citate.

Sono quattro le principali sfide da vincere, affinché possa essere applicata la Convenzione sui diritti dell'infanzia e sia possibile tradurre in pratica gli obiettivi per uno sviluppo sostenibile, anche a livello di pianificazione e configurazione dello spazio trafficato.

### Concorrenza per lo spazio disponibile

Nello spazio trafficato si verifica spesso una lotta per la conquista degli spazi tra i diversi attori del traffico stesso. Il traffico motorizzato (compresi i necessari parcheggi), i trasporti pubblici e il traffico attivo concorrono per ottenere un posto. La crescita demografica in Svizzera e nel Liechtenstein e l'inevitabile aumento del traffico, come le stime ricordano, minacciano di aggravare ulteriormente la situazione se non si adotteranno contromisure che promuovano sensibilmente forme di mobilità atte a salvaguardare lo spazio, come la circolazione a piedi, in bici o l'impiego dei mezzi pubblici (Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 2021). Nel Liechtenstein, l'aumento del traffico

motorizzato è anche dovuto in misura importante alla crescita del mercato del lavoro (Ministero per le infrastrutture, l'economia e lo sport, 2020).

*È davvero auspicabile un cambiamento della mentalità a livello politico e sociale, per passare da una città centrata sulle auto a spazi pubblici sostenibili e di maggiore qualità per la popolazione, affinché le esigenze dei più piccoli possano trovare posto anche all'interno dello spazio trafficato.*

## Obiezioni di residenti, commercianti e gruppi d'interesse

In molte località i residenti, i commercianti e i gruppi d'interesse si schierano contro le misure utili a rendere lo spazio più a misura di bambino, come limiti di velocità inferiori, restringimento di carreggiata e soppressione di parcheggi o moderazione del traffico, in quanto per loro il traffico motorizzato rappresenta un vantaggio. La sfida sta nel far capire quanto migliorerebbe la qualità della vita locale dell'intera popolazione, offrendo allo stesso tempo soluzioni alternative di mobilità, potenziando le infrastrutture per i pedoni, le biciclette e i mezzi pubblici. I provvedimenti atti al miglioramento della sicurezza stradale, in particolare quelli legati a una maggiore sicurezza del tragitto verso la scuola, vengono spesso accettati con ampio consenso.

## Suddivisione delle responsabilità

In Svizzera, le responsabilità delle infrastrutture stradali sono ripartite tra Confederazione, Cantoni e Comuni. Il potere d'azione dei Comuni si estende esclusivamente alle strade municipali, che costituiscono solo una parte dei numerosi chilometri di carreggiate della Svizzera (Ufficio federale di statistica, 2023). Le misure architettoniche relative alle strade cantonali e nazionali sono, invece, di competenza rispettiva dei Cantoni e della Confederazione.

Il compito di città e Comuni in questo senso è quello di considerare bene e soppesare gli interessi di ciascuna categoria, in quanto la tipologia e la quantità delle obiezioni non possono essere messe sullo stesso piano con un voto a maggioranza.

*Una politica che mette al centro gli interessi di bambini e adolescenti, s'impegna a favore di una cultura della costruzione che dia maggiore peso alla creazione e al mantenimento di spazi esterni degni di essere vissuti, rispetto alle esigenze del traffico motorizzato.*

Nel Liechtenstein vigono disposizioni analoghe. Le strade nazionali sono di proprietà del Principato del Liechtenstein. Le strade comunali appartengono ai Comuni politici. Questa ripartizione delle responsabilità rende talvolta più difficile la creazione di uno spazio trafficato a misura di bambino, ad esempio quando si tratta di realizzare una rete di strade casa-scuola coesa e funzionale per i più piccoli.

## Ridotte opportunità di partecipazione per bambini e adolescenti

I bambini e gli adolescenti hanno meno possibilità di scendere in campo per far valere i loro diritti rispetto agli adulti. Le decisioni riguardanti la politica dei trasporti vengono spesso prese tramite elezioni o votazioni a cui i più piccoli non possono partecipare.

*Quando si tratta di pianificazione e attuazione di progetti concreti, capita molto raramente che i bambini e gli adolescenti vengano coinvolti in modo organico nelle decisioni (UNICEF Svizzera e Liechtenstein, 2018).*

costruzione e della pianificazione territoriale e della mobilità; tuttavia, anche in questo caso, bambini e adolescenti non vengono considerati come un gruppo di utenti a tutti gli effetti con specifiche esigenze legate all'età e, quindi, non sono realmente coinvolti. In più, raramente si opta per forme di partecipazione che siano adatte all'età e alle competenze di bambini e adolescenti. Spesso mancano le conoscenze e l'esperienza per capire in che modo tradurre efficacemente in pratica la partecipazione di bambini e adolescenti. Ecco perché gli interessi dei più piccoli trovano poco ascolto a livello di spazio trafficato.

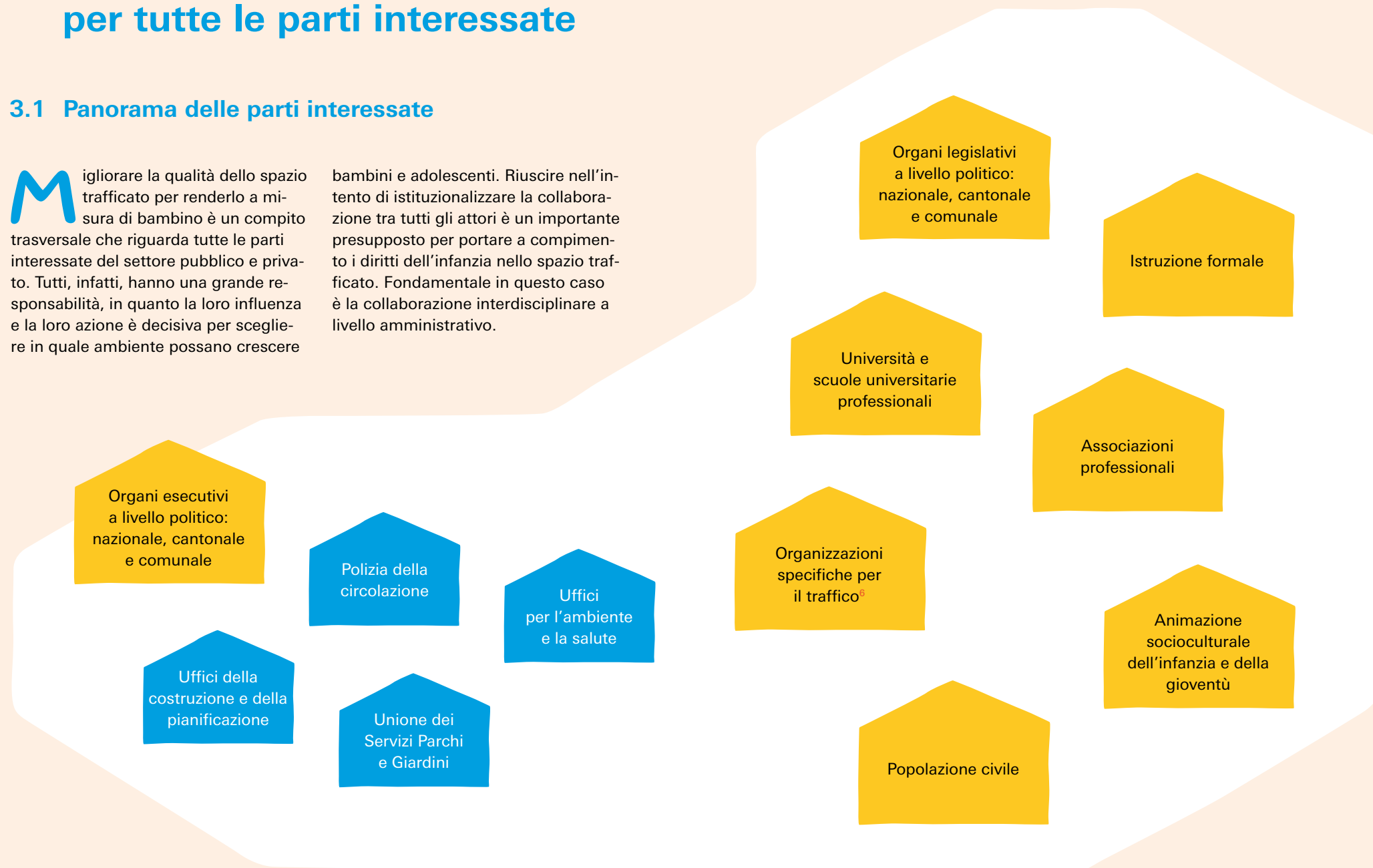
E, sempre raramente, viene istituito un gruppo d'interesse in loro rappresentanza. A dire il vero, da alcuni anni in Svizzera si registra la tendenza verso processi su base partecipativa nei settori della

### 3 Raccomandazioni pratiche per tutte le parti interessate

#### 3.1 Panorama delle parti interessate

Migliorare la qualità dello spazio trafficato per renderlo a misura di bambino è un compito trasversale che riguarda tutte le parti interessate del settore pubblico e privato. Tutti, infatti, hanno una grande responsabilità, in quanto la loro influenza e la loro azione è decisiva per scegliere in quale ambiente possano crescere

bambini e adolescenti. Riuscire nell'intento di istituzionalizzare la collaborazione tra tutti gli attori è un importante presupposto per portare a compimento i diritti dell'infanzia nello spazio trafficato. Fondamentale in questo caso è la collaborazione interdisciplinare a livello amministrativo.



## 3.2 Raccomandazioni per ogni singolo attore/attrice

### Organi esecutivi a livello politico: nazionale, cantonale, comunale

#### Uffici della costruzione e della pianificazione

Le progettiste e i progettisti del traffico nonché gli altri specialisti nell'ambito della pianificazione e della configurazione dello spazio hanno un enorme influsso sulla realizzazione dello spazio trafficato. Possono infatti promuovere l'attuazione delle richieste per configurare tale spazio a misura di bambino. Tramite la loro azione possono agire attivamente affinché siano riservati spazi adeguati per le zone pedonali e le piste ciclabili e lo spazio trafficato sia a misura di bambino. Possono inoltre intervenire per decidere se e dove sia necessario prevedere degli ausili per i passaggi pedonali e se e dove sia bene prevedere elementi ludici, sedute o vegetazione lungo le strade.

*Ciò che conta è che bambini e adolescenti vengano considerati come parte rilevante della popolazione già in fase di pianificazione.*

Anche per quanto riguarda la stesura del programma per la partecipazione alle procedure di concorso sarebbe corretto recepire le rivendicazioni specifiche di bambini e adolescenti. In funzione dell'analisi dei fabbisogni, il coinvolgimento di bambini e adolescenti sarà integrato nel programma.

#### Polizia della circolazione

Nell'applicazione dell'ordinamento giuridico viene posta particolare attenzione alla sicurezza stradale e al benessere di bambini e adolescenti. Ad esempio monitorando regolarmente il rispetto dei limiti di velocità, il rispetto della precedenza sulle strisce pedonali o nelle zone d'incontro e il sanzionamento del rumore stradale eccessivo ed evitabile nei luoghi in cui abitano o s'intrattengono i bambini e gli adolescenti.

Un altro contributo importante è rappresentato dalla formazione stradale di bambini e adolescenti, affinché diventino utenti della strada sicuri e indipendenti. Questa attività si svolge spesso nel settore dell'istruzione e in collaborazione con gli insegnanti e i direttori di scuole dell'infanzia e scuole. Sempre di competenza della polizia della circolazione è anche la messa in sicurezza del tragitto casa-scuola e i provvedimenti per la riduzione dei genitori-taxi, in collaborazione con le scuole. In questo senso è utile ascoltare regolarmente bambini, adolescenti, genitori e tutori circa le carenze che registrano a livello di sicurezza nel tragitto casa-scuola.

#### Uffici per l'ambiente e la salute

I dipendenti degli uffici per l'ambiente e la salute possono contribuire al rispetto dei valori limite d'esposizione all'inquinamento acustico e dell'aria nei luoghi in cui si radunano i bambini e gli adolescenti, grazie a misure e controlli più rigidi. Eseguendo un monitoraggio critico dell'idoneità dei valori limite di emissione del rumore e della qualità dell'aria, con un occhio di riguardo alla salute di bambini e adolescenti, essi possono influenzare positivamente il loro benessere.

Inoltre, in alcune città e Comuni, esistono progetti o misure per la promozione del movimento di bambini e adolescenti nella quotidianità.

### Organi legislativi a livello politico: nazionale, cantonale, comunale

Le direttive e la legislazione orientate all'azione sono determinanti per la realizzazione di spazi trafficati a misura di bambino. In linee guida, strategie, leggi e regolamenti edilizi è possibile stabilire che, in tutte le misure relative alla pianificazione del traffico e alla configurazione dello spazio pubblico, occorre considerare come prioritario il benessere del bambino. Così facendo, l'attenzione riservata alle esigenze e alle capacità

#### Unione dei Servizi Parchi e Giardini

Il benessere e la qualità di utilizzo e di sosta all'interno dello spazio trafficato da parte di bambini e adolescenti possono trovare giovamento da un inverdimento stradale organico e a misura di bambino. Per questo è essenziale che non si creino ulteriori ostacoli alla visuale (siepi alte, alberi ecc. in prossimità delle uscite stradali o degli attraversamenti), i quali potrebbero indebolire la sicurezza di bambini e adolescenti. In alcuni Comuni, le competenze per la pianificazione sono gestite direttamente dai Servizi Parchi e Giardini, mentre in altri dall'Ufficio per l'edilizia del sottosuolo preposto.

di bambini e adolescenti in funzione della loro età può diventare il principio pianificatore che regola la configurazione dello spazio trafficato.

Per quanto riguarda lo stanziamento dei crediti occorre prendere in considerazione aspetti quali la sicurezza dei trasporti e il benessere di bambini e adolescenti nonché le loro opportunità di partecipazione alla pianificazione e all'attuazione dei progetti.

## Istruzione formale

Quando si tratta di sicurezza e qualità del tragitto casa-scuola, gli insegnanti e i direttori scolastici hanno un grande potere per ridurre il ricorso ai genitori-taxi, informando gli stessi genitori ed eventualmente i tutori e offrendo soluzioni alternative come il pedibus<sup>7</sup>. Se i bambini vengono accompagnati all'asilo o a scuola con l'auto, è molto importante evitare che i veicoli sostino sul marciapiede, perché potrebbe essere pericoloso per i bambini.

*Con una formazione stradale completa che fa di bambini e adolescenti degli utenti sicuri, asili e scuole forniscono un importante contributo per rendere bambini ed adolescenti*

## Università e scuole universitarie professionali

Le università e le scuole universitarie professionali possono rendere lo spazio trafficato più a misura di bambino, offrendo moduli che integrino all'interno dei curricula obbligatori anche aspetti relativi allo spazio trafficato adatto ai più piccoli, alla partecipazione di bambini e adolescenti nei processi di pianificazione, alle esigenze e ai diritti di bambini e adolescenti nel traffico e ai relativi principi giuridici e progettuali. Anche le proposte di aggiornamento

*in grado di muoversi in modo autonomo nello spazio trafficato.*

Poiché il numero di incidenti è particolarmente elevato tra i bambini e gli adolescenti che usano la bicicletta o, a partire dai 14 anni, il ciclomotore, è consigliabile rafforzare la formazione sul traffico a livello secondario. (Uhr et al., 2017). Tuttavia, questa formazione viene citata solo marginalmente all'interno del Piano di studio 21. I Cantoni sono quindi chiamati a definire le competenze sulla base del catalogo di quelle facenti parte della formazione sui comportamenti da tenere nel traffico (Ufficio prevenzione infortuni, 2023b).

per gli specialisti possono fornire un ulteriore contributo. Gli studi scientifici costituiscono il fondamento per il cambiamento politico e sociale. Ne sarebbero un esempio altri studi relativi alle ripercussioni socio-spaziali del traffico sulla crescita di bambini e adolescenti o ancora studi sull'inquinamento atmosferico o acustico e sulle conseguenze che causano alla salute psichica, fisica e sociale di bambini e adolescenti.

## Associazioni professionali

Le associazioni professionali degli ingegneri dei trasporti, dei professionisti della strada e dei trasporti e di altri esperti del settore possono promuovere la creazione di uno spazio trafficato adatto ai più piccoli, ponendo i contenuti rilevanti in tal senso al centro dei loro corsi di aggiornamento, delle pubblicazioni e delle manifestazioni. Grazie alle linee

guida indirizzate a livello comunale, è possibile applicare le raccomandazioni all'interno dei Comuni, l'ambiente con cui bambini e adolescenti sono più a stretto contatto. In questo modo esse possono sottolineare l'importanza della configurazione di uno spazio trafficato a misura di bambino e tradurre in pratica i fondamenti scientifici.

## Animazione socioculturale dell'infanzia e della gioventù

L'animazione socioculturale dell'infanzia e della gioventù rappresenta gli interessi dei giovani sul piano legale in seno agli organi politici, nei gruppi di progetti interdisciplinari e nei confronti dell'opinione pubblica. Essa funge da collegamento tra i bambini e gli adolescenti e coloro che assumono le decisioni e le attuano. In questo senso svolge anche un importante lavoro di traduzione. Integrando in maniera proattiva gli interessi e le esigenze specifiche dell'età all'interno dei

progetti di pianificazione dei trasporti, essa può contribuire a rendere lo spazio trafficato più a misura di bambino. Inoltre, può promuovere la partecipazione diretta di bambini e adolescenti nei progetti in ambito di spazio trafficato, fornendo competenze e supporto in materia. Infine può avviare e accompagnare i processi partecipativi con bambini e adolescenti nella pianificazione dei trasporti.

## Organizzazioni specifiche per i trasporti

Le organizzazioni specifiche per i trasporti sensibilizzano l'opinione pubblica e il mondo politico sui temi di loro interesse. In questo modo agiscono indirettamente sulla qualità e la sicurezza del traffico ciclo-pedonale nonché dei trasporti pubblici. Possono poi far valere le loro richieste per uno spazio trafficato a misura di bambino, concentrando l'attenzione sugli interessi dei

bambini all'interno delle loro attività di lobbying politico e di relazioni pubbliche. Le campagne sulla sicurezza del tragitto verso la scuola possono fornire un contributo per la sensibilizzazione dei conducenti e per la prevenzione dei genitori-taxi. Si potrebbe pensare a campagne analoghe per una guida compatibile con le esigenze di un bambino (vedere riquadro a pagina 26).



## Popolazione civile

Grazie alle scelte individuali in termini di mobilità, ma anche grazie alle preferenze espresse tramite elezioni e votazioni, la popolazione civile ha il potere d'influire enormemente sullo spazio riservato al traffico motorizzato, ai trasporti pubblici, alle biciclette o ai pedoni all'interno dello spazio pubblico, sui limiti massimi di velocità in vigore, sulla possibilità di optare per un parcheggio o piuttosto per uno spazio verde e su chi ha la precedenza per strada. Chi possiede un

veicolo, può seguire le raccomandazioni a favore di una guida compatibile con le esigenze di un bambino oppure optare per soluzioni di mobilità alternative, meno impattanti per l'ambiente. Grazie all'impegno attivo e alla partecipazione in progetti di trasporto nonché esigendo il rispetto dei diritti dell'infanzia, la popolazione civile è in grado di agire per rendere lo spazio trafficato più a misura di bambino.

### Aspetti che caratterizzano una guida compatibile con le esigenze di un bambino:

- Rimanere sempre estremamente vigili, in particolare in prossimità di strisce pedonali, in fase di manovra e in retromarcia (frequenti cause d'incidente [Uhr et al., 2017]).
- Nei luoghi in cui vivono o comunque sono presenti bambini e adolescenti, guidare a vista.
- Evitare rumori inutili.
- Controllare a vista i bambini e gli adolescenti in fase di attraversamento.
- In fase di posteggio controllare che non vi siano ostacoli alla visuale.

## 3.3 Campi d'azione

**A**ssumendosi una responsabilità collettiva, le attrici e gli attori elencati possono superare le sfide

citare nel capitolo 2.6, attivandosi per agire in questi cinque campi d'azione.

### Campo d'azione I: incremento del benessere e della qualità di permanenza

Il senso di sicurezza personale e il potenziale in termini di esperienza sono determinanti affinché i bambini e gli adolescenti possano muoversi con piacere all'interno dello spazio trafficato. Passaggi pedonali poco visibili, velocità elevata, alto volume del traffico, rumore e uno stile di guida aggressivo da parte dei conducenti possono incutere paura nei bambini e negli adolescenti, che non vorranno passare del tempo nello spazio trafficato, anche se vengono rispettati parametri oggettivi in riferimento alla sicurezza stradale.

Per migliorare il benessere e la qualità di permanenza basta, ad esempio, destinare in modo più vario gli elementi di seduta o di movimento e disporre

una ricca vegetazione lungo i bordi delle strade o sui marciapiedi ampi. In questo modo possono nascere opportunità d'incontro spontanee con i coetanei e anche di gioco. Creare delle zone d'incontro permette altresì di generare un valore aggiunto per l'incremento del benessere e della qualità di permanenza di bambini e adolescenti nello spazio trafficato. In questo senso, pedoni, monopattini e monoruota hanno la precedenza rispetto al traffico motorizzato. Grazie alla velocità ridotta a 20 km/h al massimo, si può generare ulteriore spazio di movimento, d'incontro e di gioco. È permesso parcheggiare esclusivamente nei posti contrassegnati, il che consente una migliore visibilità.

### Campo d'azione II: promozione dell'autonomia

I bambini e gli adolescenti possono muoversi in autonomia all'interno dello spazio trafficato, nel momento in cui il tragitto viene classificato come sicuro sulla base di criteri oggettivi e soggettivi. Spesso sono gli stessi genitori o

tutori che per paura degli incidenti non permettono ai loro figli di camminare da soli o lo fanno solo in misura limitata per paura di incidenti. Eppure, anche il senso di sicurezza soggettivo e il derivante benessere di bambini e



adolescenti nello spazio trafficato influisce sulla loro frequenza di autonomia. Per incentivare l'autonomia negli spostamenti per i più piccoli è quindi fondamentale che, laddove i bambini e gli adolescenti sono maggiormente presenti, siano attuati i provvedimenti relativi all'infrastruttura dei trasporti (ausili per gli attraversamenti, isole pedonali, rimozione degli ostacoli alla visuale, percorsi pedonali e ciclabili separati) e alla regolamentazione (velocità ridotta, volume di traffico limitato). Le piattaforme rialzate e gli sfalsamenti in orizzontale<sup>8</sup> possono essere utili per ridurre la velocità locale in punti chiave come gli asili, le scuole e altri spazi destinati al gioco e all'intrattenimento. Queste misure vengono completate dalla formazione circa il comportamento da tenere nel traffico, specifica in funzione dell'età e dello sviluppo.

La velocità è tra i fattori determinanti in termini di sicurezza stradale (Ufficio prevenzione infortuni, 2020). Vale la regola: maggiore è la velocità maggiore è il rischio di subire incidenti o restare feriti. Con l'aumentare della velocità, infatti, cresce proporzionalmente non solo la frequenza di incidenti, ma anche la gravità. Il senso di sicurezza soggettivo e il benessere possono essere ulteriormente migliorati grazie a misure per la riduzione del rumore o alle strisce verdi, che separano strade e marciapiedi.

*In ogni caso è fondamentale che i bambini e gli adolescenti decidano in autonomia di prendere la parola e possano sentirsi liberi di dire dove non si sentono sicuri, o comunque non a proprio agio, all'interno dello spazio trafficato e quali provvedimenti auspicano per migliorare la situazione.*

I Comuni e le scuole possono fornire il loro contributo, anche solo predisponendo contenitori in cui bambini, adolescenti e genitori possano inserire le loro richieste, che vanno poi ascoltate con attenzione. Le opinioni dei bambini e degli adolescenti devono essere tenute in considerazione quando si adottano misure strutturali riguardanti l'infrastruttura e quando si apportano modifiche ai regolamenti di utilizzo. Per il tragitto casa-scuola valgono specifiche disposizioni legislative. I Comuni sono tenuti ad elaborare per ogni alunna/alunno un tragitto oggettivamente ragionevole in funzione dei criteri di sicurezza e lunghezza. In caso di deficit devono prendere provvedimenti per finanziare e attuare le misure di sicurezza. Ad esempio, i Comuni possono ridurre il numero di genitori-taxi fuori dalle scuole e dagli asili, semplicemente coinvolgendo bambini e genitori nella pianificazione del tragitto da percorrere. Anche il finanziamento per progetti come il pedibus può fornire un contributo. Davanti alle scuole e agli asili con una scarsa viabilità, può funzionare l'introduzione di divieti di sosta. Come percorrere il

tragitto casa-scuola resta una decisione di competenza dei rappresentanti legali, i quali decidono se il bambino o l'adolescente debba andare a scuola a piedi, in bici, coi mezzi pubblici o in auto. Al di là

### Campo d'azione III: promozione della salute

Il traffico ha spesso conseguenze fortemente negative sulla salute di bambini e adolescenti. Durante i mesi estivi, i livelli di inquinamento da ozono sono elevati in tutto il territorio nazionale e, in alcune zone, ben al di sopra dei limiti massimi consentiti (Ufficio federale dell'ambiente & Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca, 2023). Nelle aree urbane, lungo le strade principali, si superano i valori limite per il diossido di azoto. Anche nel Liechtenstein, il problema dell'ozono offre un quadro simile (OSTLUFT, 2023).

Sempre più bambini e adolescenti sviluppano l'asma se abitano in località ad alto volume di traffico (Meltem Kutlar et al., 2019). A ciò si aggiunge il fatto che i bambini che soffrono di asma risultano più sensibili rispetto agli adulti e sono costretti a recarsi in ospedale tre volte più spesso a causa di problemi respiratori. È stato inoltre osservato un aumento dei casi di decesso, la comparsa di cancro e un minore sviluppo dei polmoni nei bambini esposti a lungo termine a livelli maggiori di diossido di azoto. L'ampio studio svizzero SAPALDIA ha mostrato che la salute di bambini e

di quanto desiderano i bambini e gli adolescenti, sono spesso aspetti legati alla sicurezza che portano i rappresentanti legali a decidere se lasciare che i bambini percorrano la strada da soli o meno.

adolescenti migliora rapidamente, non appena diminuisce il contenuto di sostanze nocive nell'aria (Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni & Ufficio federale dell'ambiente, 2020).

Pure il rumore provocato dal traffico si ripercuote negativamente sulla salute di bambini e adolescenti. Esso procura nei bambini e negli adolescenti una reazione allo stress (Tangermann & Rösli, 2018), la quale ha ripercussioni sul sistema cardiovascolare e sulle capacità cognitive, come la lettura, la memoria o la concentrazione. In particolare negli adolescenti, il rumore stradale nelle vicinanze dell'abitazione causa problemi di memoria e concentrazione a seguito della ridotta qualità del sonno e tutto questo si riflette sulle prestazioni scolastiche (Tangermann et al., 2023).

*I bambini e gli adolescenti che vanno a piedi o in bicicletta hanno a lungo termine una salute migliore (Frohlich & Collins, 2023).*

Oltre agli effetti diretti del traffico sulla salute dovuti a sostanze nocive e al rumore, ve ne sono molti altri indiretti. In molti luoghi, un elevato volume del traffico, una sicurezza stradale deficitaria, spazi verdi carenti e una bassa qualità di permanenza all'interno dello spazio trafficato fanno sì che i bambini e gli adolescenti passino poco tempo all'aperto e siano meno propensi a scegliere forme di mobilità attiva (Frohlich & Collins, 2023). Le conseguenze sono la mancanza di movimento e le inevitabili ripercussioni negative sulle competenze motorie e cognitive, sullo sviluppo sociale e sul benessere (UNICEF Office of Research, 2022).

Per il rispetto dei diritti del fanciullo di non discriminazione, istruzione, tempo libero e salute è, quindi, fondamentale che i bambini e gli adolescenti siano

### Campo d'azione IV: partecipazione alla pianificazione, alla configurazione e alla regolamentazione dello spazio trafficato

I più piccoli sono i veri esperti dell'ambiente in cui vivono. Vedono il mondo con occhi diversi e sono in grado di far emergere punti di vista invisibili per noi adulti. Questo vale anche per lo spazio trafficato. I bambini e gli adolescenti hanno il diritto di essere coinvolti in tutte le questioni che li riguardano. Dato che lo spazio trafficato ha un impatto diretto sulla realtà dei bambini e degli adolescenti, è assolutamente imprescindibile coinvolgerli

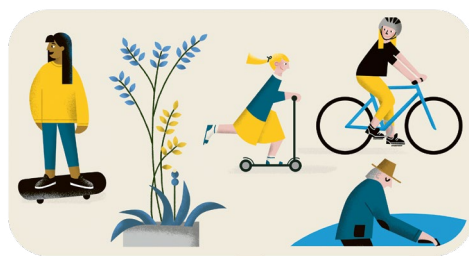
protetti dagli effetti ambientali dovuti al traffico nei luoghi in cui vivono, a scuola e negli spazi trafficati in cui s'intrattengono. Le misure più efficaci a disposizione dei Cantoni e dei Comuni sono la riduzione del limite di velocità a 30 km/h o a 20 km/h e la promozione delle forme di mobilità attiva e dei mezzi pubblici. L'utilizzo di pavimentazioni stradali fonoassorbenti può fornire un ulteriore contributo per la riduzione dell'inquinamento acustico (Ufficio federale dell'ambiente, 2023a). Questi provvedimenti, insieme alla creazione e alla riqualificazione degli spazi liberi, ad esempio eliminando i parcheggi e favorendo l'inverdimento, possono far sì che i bambini e gli adolescenti s'intrattengano, si spostino e socializzino maggiormente negli spazi pubblici.

nella pianificazione, nella configurazione e nella regolamentazione di tale spazio, direttamente o tramite rappresentanza legale, proprio come stabilito dalla Convenzione sui diritti dell'infanzia. Questo vale non solo per le zone d'incontro, ma anche quando si tratta di riprogettare strade o incroci molto trafficati.

Nel quadro della pianificazione e della configurazione dello spazio trafficato, è particolarmente importante coinvolgere i bambini e gli adolescenti

- allo scopo di identificare i luoghi al suo interno, nei quali i bambini e gli adolescenti si sentono in pericolo e nei quali lo sono effettivamente;
- allo scopo di identificare i luoghi al suo interno, nei quali i bambini e gli adolescenti non si sentono a proprio agio o nei quali non si sentono sicuri negli spostamenti;
- allo scopo di pianificare le misure per rendere alcune situazioni di traffico meno pericolose o più adeguate per i bambini e gli adolescenti;

- quando si tratta di pianificare e configurare nel concreto gli spazi stradali;
- nella decisione d'istituire zone a velocità di 30 km/h o zone d'incontro;
- in caso di revisioni della pianificazione del territorio o di rifacimento dei centri dei villaggi;
- nella pianificazione di percorsi ciclo-pedonali;
- nella pianificazione del tragitto casa-scuola;
- nella valutazione delle esigenze a livello di mezzi pubblici.



UNICEF Svizzera e Liechtenstein ha riassunto alcuni spunti o raccomandazioni generali su come pianificare e attuare una partecipazione significativa da parte dei bambini e degli adolescenti nell'opuscolo «Partecipazione dei bambini e degli adolescenti in teoria e nella pratica – Per i Comuni e le città».



Per i Comuni e le città

Per i bambini e gli adolescenti



[unicef.ch/it/pubblicazioni](https://www.unicef.ch/it/pubblicazioni)

## Campo d'azione V: clima e ambiente

La crisi climatica è una crisi dei diritti dell'infanzia, in quanto il cambiamento climatico mette a repentaglio l'attuazione di pressoché tutti i diritti dell'infanzia in ogni angolo del mondo, ora e in futuro. In questo modo, si rischia di vanificare tutte le importanti conquiste ottenute negli ultimi decenni. Il cambiamento climatico ha conseguenze negative sull'approvvigionamento di generi alimentari, di acqua potabile, sui servizi sanitari e molto altro. Non da ultimo, il caldo estremo nuoce alla salute dell'essere umano e, in particolare, a quella dei più piccoli, poiché le funzioni corporee deputate alla termoregolazione non sono ancora completamente sviluppate, motivo per il quale risultano particolarmente vulnerabili alle temperature crescenti (UNICEF, 2021).

*Per garantire il rispetto dei diritti dell'infanzia, oggi come domani, è fondamentale affrontare il problema del cambiamento climatico, combatterlo con tutte le armi che abbiamo e mitigarne gli effetti.*

In Svizzera, il traffico rappresenta la prima causa che provoca il cambiamento climatico. Esso, senza considerare il traffico aereo internazionale, causa il 31 per cento di tutte le emissioni di gas serra della Svizzera. Va da sé che il settore dei trasporti, da solo,

rappresenta di gran lunga il settore più inquinante, seguito dall'edilizia (26 per cento), dall'industria (24 per cento) e dai settori agricoltura, trattamento dei rifiuti e gas sintetici (20 per cento) (Ufficio federale dell'ambiente 2023b). A ciò si aggiunge che le emissioni nel settore dei trasporti, a differenza delle emissioni causate da altri settori, non accennano a diminuire. La causa principale è il crescente trasporto di persone e merci sulle strade. Anche nel Liechtenstein il quadro è simile (Governo del Principato del Liechtenstein, 2023).

Una soluzione sostenibile potrebbe consistere nel ridurre il ricorso al traffico motorizzato, dando priorità al trasporto pubblico o ad altre forme di mobilità attiva, come la circolazione in bici o a piedi. In questo senso, la configurazione dello spazio trafficato ha un enorme impatto, in quanto è in grado di ridurre la capacità del traffico motorizzato a favore del traffico attivo o pubblico, semplicemente ponendogli dei limiti (ad es. restringimenti di carreggiata, divieti di transito temporanei, divieti parziali di circolazione, trasformazione in strade a traffico limitato). Un ulteriore importante contributo passa per il contingentamento dei parcheggi (Ufficio federale dello sviluppo territoriale, 2021). Avere meno posteggi a disposizione e, al contempo, incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici può avere un effetto di grande portata. Questo approccio darebbe un doppio contributo alla promozione degli spazi a misura di bambino. Con una percentuale di superficie di



insediamento pari al 30 per cento, il traffico richiede uno spazio leggermente inferiore a quello delle abitazioni (35 per cento della superficie di insediamento) (Ufficio federale di statistica, 2021). A farne le spese è l'88 per cento della superficie stradale. A ciò si aggiungono poi le aree parcheggio pari a 69 chilometri quadrati (più i garage sotterranei e gli autosilo) (Ufficio federale di statistica, 2023), il che equivale a circa 5,5 milioni di posteggi.

*Una riconversione racchiude pertanto un enorme potenziale per la creazione di percorsi ciclo-pedonali sicuri, ma anche per spazi pubblici adatti ai più piccoli, come aree verdi, spazi di gioco o luoghi d'incontro.*

Una minore superficie cementificata ridurrebbe anche la presenza di isole di calore urbane, particolarmente dannose per la salute dei più piccoli (Rösli & Ragettli, 2020).

L'elettrificazione dei sistemi di trasporto può fornire un ulteriore contributo per raggiungere la neutralità climatica del traffico. Tuttavia, dal punto di vista dei diritti dell'infanzia, il passaggio ai veicoli elettrici porta con sé alcune sfide: lo smaltimento dei metalli rari, come il cobalto, avviene in condizioni tali per cui non è possibile escludere il lavoro minorile, che, talvolta, è stato addirittura accertato (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit [Società Tedesca per la Cooperazione Internazionale], 2019). Pertanto è importante garantire che il passaggio a una mobilità più sostenibile avvenga in modo equo, che tenga attivamente in considerazione gli aspetti legati ai diritti umani e dell'infanzia.

## 4 Casi concreti

UNICEF Svizzera e Liechtenstein organizza una raccolta online di casi specifici sulla promozione degli spazi vitali amici dei bambini, tra cui si contano anche numerosi esempi, che si riferiscono a uno spazio trafficato a misura di bambino.

<b>Allschwil</b>	sicurezza del tragitto casa-scuola
<b>Basilea</b>	zone temporanee con velocità limitata di 30 km/h
<b>Canton Basilea Città</b>	ottimizzazione della sicurezza stradale in prossimità delle scuole e degli asili
<b>Ginevra</b>	coaching per il tragitto verso la scuola per incentivare l'autonomia nella mobilità
<b>Ginevra</b>	piani per la mobilità sviluppati su base partecipativa per il tragitto casa-scuola
<b>Grenchen</b>	collaborazione per la sicurezza stradale
<b>Schaan</b>	a scuola a piedi o in bici
<b>Wauwil</b>	introduzione del limite di 30 km/h su una strada cantonale



**Intera raccolta di casi concreti**  
[unicef.ch/it/fallbeispiele](https://www.unicef.ch/it/fallbeispiele)



## Note

- 1 Sono definiti adolescenti i bambini di età compresa tra i 12 e i 18 anni.
- 2 Il fatto di portare e ritirare i bambini con l'auto da parte dei genitori o dei tutori.
- 3 Famiglie, che hanno a disposizione meno del 60 per cento del reddito equivalente medio.
- 4 Nelle zone d'incontro, pedoni, monopattini, monoruota ecc. hanno la precedenza rispetto al traffico motorizzato. La velocità massima consentita è di 20 km/h. Il parcheggio è consentito esclusivamente nei posti contrassegnati.
- 5 A tutela delle e degli abitanti, i divieti parziali di circolazione possono vietare o limitare il transito per alcuni attori del traffico (ad esempio camion).
- 6 Organizzazioni che si battono per percorsi ciclo-pedonali accattivanti, per la promozione della mobilità attiva, l'ampliamento del trasporto pubblico o la sicurezza stradale.
- 7 Il pedibus rappresenta un gruppo di bambini, che si reca insieme all'asilo o a scuola per poi tornare a casa. Le e i «conducenti» sono adulti, che accompagnano i bambini a piedi.
- 8 Le piattaforme rialzate sono rialzamenti puntuali della carreggiata, laddove la ripidezza delle rampe è in larga misura responsabile dell'effetto frenante. Gli sfalsamenti in orizzontale sono restringimenti laterali della carreggiata, spesso realizzati sotto forme di aree verdi o superfici di parcheggio.

## Bibliografia

- Associazione traffico e ambiente. (2017). *Mobilità mit Zukunft: Der Pedibus in der Schweiz*. [verkehrsclub.ch/fileadmin/user\\_upload/30\\_ratgeber/41\\_schule/studie\\_pedibus/VCS\\_Studie\\_Pedibus\\_2017\\_DE\\_BD.pdf](https://verkehrsclub.ch/fileadmin/user_upload/30_ratgeber/41_schule/studie_pedibus/VCS_Studie_Pedibus_2017_DE_BD.pdf)
- Bottino, J. C., Rifas-Shiman, S. L., Kleinman, K. P., Oken, E., Redline, S., Gold, D., Schwartz, J., Melly, S. J., Koutrakis, P., Gillman, M. W., Taveras, E. M. (2012). The association of urbanicity with infant sleep duration. *Health Place*, 18(5), 1000–5. [doi.org/10.1016/j.healthplace.2012.06.007](https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2012.06.007)
- Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit [Società Tedesca per la Cooperazione Internazionale]. (2019). *Ausbeutung und Missbrauch von Kindern weltweit beenden: Handlungsempfehlungen für die deutsche Entwicklungszusammenarbeit*. [soz-kult.hs-duesseldorf.de/personen/eberlei/Documents/Eberlei%202019%20-%20Missbrauch%20und%20Aubeutung%20von%20Kindern%20weltweit%20beenden.pdf](https://soz-kult.hs-duesseldorf.de/personen/eberlei/Documents/Eberlei%202019%20-%20Missbrauch%20und%20Aubeutung%20von%20Kindern%20weltweit%20beenden.pdf)
- Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni & Ufficio federale dell'ambiente. (2020). *SAPALDIA – Swiss Cohort Study on Air Pollution and Lung and Heart Diseases in Adults*. (tedesco) [bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/fachinfo-daten/sapaldia\\_faktenblatt.pdf.download.pdf/sapaldia\\_faktenblatt.pdf](https://bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/fachinfo-daten/sapaldia_faktenblatt.pdf.download.pdf/sapaldia_faktenblatt.pdf)
- Eurostat. (2023, 27 ottobre). *Noise from neighbours or from the street [EU-SILC survey, indicator ilc\_mddw01]*. [ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/page/ilc\\_mddw01](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/product/page/ilc_mddw01)
- Frohlich, K. L., & Collins, P. A. (2023). *Children's right to the city and their independent mobility: why it matters for public health*. *Journal of Epidemiology and Community Health*, 0, 1–3. [dx.doi.org/10.1136/jech-2023-221067](https://dx.doi.org/10.1136/jech-2023-221067)
- Governo del Principato del Liechtenstein. (2023). *Klimastrategie Liechtenstein 2050*. [lenum.com/wp-content/uploads/2022/06/Br%C3%B6sch%C3%BCre\\_klimastrategie-2050.pdf](https://lenum.com/wp-content/uploads/2022/06/Br%C3%B6sch%C3%BCre_klimastrategie-2050.pdf)
- Istituto Robert Koch. (2020). *AdiMon-Themenblatt: Spielen im Freien*. [rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/Adipositas\\_Monitoring/Verhalten/PDF\\_Themenblatt\\_Spielen.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://rki.de/DE/Content/Gesundheitsmonitoring/Studien/Adipositas_Monitoring/Verhalten/PDF_Themenblatt_Spielen.pdf?__blob=publicationFile)
- Meltem Kutlar, J., Kappeler, R., Probst-Henscha, N., Künzli, N. (2019). *Luft und Gesundheit in der Schweiz und anderswo*. *Swiss Medical Forum*, 19(13–14), 213–218. [researchgate.net/publication/332029925\\_Luft\\_und\\_Gesundheit\\_in\\_der\\_Schweiz\\_und\\_anderswo/fulltext/5c9bb1b245851506d72ff6b5/Luft-und-Gesundheit-in-der-Schweiz-und-anderswo.pdf](https://researchgate.net/publication/332029925_Luft_und_Gesundheit_in_der_Schweiz_und_anderswo/fulltext/5c9bb1b245851506d72ff6b5/Luft-und-Gesundheit-in-der-Schweiz-und-anderswo.pdf)
- Ministero per le infrastrutture, l'economia e lo sport. (2020). *Mobilitätskonzept 2030*. Ausgabe 2020. [mobilitaet2030.li/download\\_file/view/44/281](https://mobilitaet2030.li/download_file/view/44/281)
- Mobilità pedonale Svizzera. (2009). *Sicher zur Schule – sicher nach Hause! Das ABC der Schulwegsicherung*. [fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/broschuere\\_0906\\_schulweg.pdf](https://fussverkehr.ch/fileadmin/redaktion/publikationen/broschuere_0906_schulweg.pdf)
- Nazioni Unite. (1989). *Convenzione sui diritti del fanciullo*. [unicef.ch/sites/default/files/2018-08/un-kinderrechtskonvention\\_it.pdf](https://unicef.ch/sites/default/files/2018-08/un-kinderrechtskonvention_it.pdf)
- Nazioni Unite, Assemblea Generale. (2015). *Transformation unserer Welt: die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung*. [are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/nachhaltige\\_entwicklung/dokumente/bericht/transformation\\_unsererweltdieagenda2030fuernachhaltigeentwicklung.pdf.download.pdf/transformation\\_unsererweltdieagenda2030fuernachhaltigeentwicklung.pdf](https://are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/nachhaltige_entwicklung/dokumente/bericht/transformation_unsererweltdieagenda2030fuernachhaltigeentwicklung.pdf.download.pdf/transformation_unsererweltdieagenda2030fuernachhaltigeentwicklung.pdf)
- OSTLUFT. (2023). *Luftqualität. 1991–2022*. [ostluft.ch/index.php?id=60&tx\\_ostluft\\_rueckblick\\_jahr\[datenrueckblickid\]=109](https://ostluft.ch/index.php?id=60&tx_ostluft_rueckblick_jahr[datenrueckblickid]=109)
- Röösli, M., Ragettli, M. S. (2020). *Effetti del caldo sulla salute in Svizzera e l'importanza delle misure di prevenzione*. *Schweizerisches Tropen- und Public-Health-Institut*. (tedesco, sintesi in italiano). [so.ch/fileadmin/internet/ddi/ddi-gesa/PDF/Erkrankungen\\_und\\_Impfungen/Klima/Gesundheitliche\\_Auswirkungen\\_von\\_Hitze.pdf](https://so.ch/fileadmin/internet/ddi/ddi-gesa/PDF/Erkrankungen_und_Impfungen/Klima/Gesundheitliche_Auswirkungen_von_Hitze.pdf)
- Tangermann, L., & Röösli, M. (2018). *Wie wirkt Lärm auf Kinder? Paediatrica*, 29(4), 5–8. [edoc.unibas.ch/69068/](https://edoc.unibas.ch/69068/)
- Tangermann, L., Vienneau, D., Saucy, A., Hattendorf, J., Schaffer, B., Wunderli, J. M., & Röösli, M. (2023). *The association of road traffic noise with cognition in adolescents: A cohort study in Switzerland*. *Environmental Research*, 218, 115031. [doi.org/10.1016/j.envres.2022.115031](https://doi.org/10.1016/j.envres.2022.115031)
- Ufficio federale dell'ambiente. (2018). *Ondate di calore in città. Basi per uno sviluppo degli insediamenti adattato ai cambiamenti climatici*. *Studi sull'ambiente* Pag. 108. [bafu.admin.ch/dam/bafu/it/dokumente/klima/uw-umwelt-wissen/hitze-in-staedten.pdf.download.pdf/uw-1812-i.pdf](https://bafu.admin.ch/dam/bafu/it/dokumente/klima/uw-umwelt-wissen/hitze-in-staedten.pdf.download.pdf/uw-1812-i.pdf)
- Ufficio federale dell'ambiente. (2023a). *Pavimentazioni stradali fonoassorbenti*. Richiamato il 7 novembre 2023 da [bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/rumore/info-specialisti/misure-contro-il-rumore/misure-contro-il-rumore-stradale/pavimentazioni-stradali-fonoassorbenti.html](https://bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/rumore/info-specialisti/misure-contro-il-rumore/misure-contro-il-rumore-stradale/pavimentazioni-stradali-fonoassorbenti.html)
- Ufficio federale dell'ambiente. (2023b). *Kenngrossen zur Entwicklung der Treibhausgasemissionen in der Schweiz 1990–2021*.

- [bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/fachinfo-daten/kenngroessen\\_thg\\_emissionen\\_schweiz.pdf.download.pdf/Kenngroessen\\_2022\\_DE.pdf](https://bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/klima/fachinfo-daten/kenngroessen_thg_emissionen_schweiz.pdf.download.pdf/Kenngroessen_2022_DE.pdf)
- Ufficio federale dell'ambiente & Laboratorio federale di prova dei materiali e di ricerca. (2023). Luftqualität 2022: Messresultate des Nationalen Beobachtungsnetzes für Luftfremdstoffe (NABEL). [bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/uz-umwelt-zustand/abel-luftqualitaet-2022.pdf.download.pdf/jahrbuch-nabel-2022.pdf](https://bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/luft/uz-umwelt-zustand/abel-luftqualitaet-2022.pdf.download.pdf/jahrbuch-nabel-2022.pdf)
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale. (2021): Prospettive di traffico 2050: Rapporto finale. (tedesco, sintesi in italiano). [are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf](https://are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/verkehr/publikationen/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf.download.pdf/verkehrsperspektiven-schlussbericht.pdf)
- Ufficio federale di statistica. (2021). L'utilizzazione del suolo in Svizzera: Risultati della statistica della superficie 2018. [dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/19365053/master](https://dam-api.bfs.admin.ch/hub/api/dam/assets/19365053/master)
- Ufficio federale di statistica. (2023). Infrastruttura e lunghezza delle reti. Richiamato il 7 novembre 2023 da [bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/mobilita-trasporti/infrastruttura-mezzi-trasporto/lunghezza-reti.html](https://bfs.admin.ch/bfs/it/home/statistiche/mobilita-trasporti/infrastruttura-mezzi-trasporto/lunghezza-reti.html)
- Ufficio prevenzione infortuni. (2020). Zone 30 per aumentare la sicurezza stradale: Fatti e argomentazioni. [bfu.ch/media/0kuxpgh2/2023-11-09-tempo\\_30\\_fakten\\_it\\_fin.pdf](https://bfu.ch/media/0kuxpgh2/2023-11-09-tempo_30_fakten_it_fin.pdf)
- Ufficio prevenzione infortuni. (2023a). Sinus 2023: Livello di sicurezza e incidenza nella circolazione stradale [bfu.ch/it/!-upi/doi-desk/10-13100-upi-2-501-03-2023](https://bfu.ch/it/!-upi/doi-desk/10-13100-upi-2-501-03-2023)
- Ufficio prevenzione infortuni. (2023b). Catalogo delle competenze «Istruzione stradale». Richiamato il 20 novembre 2023 da [bfu.ch/it/catalogo-delle-competenze-istruzione-stradale](https://bfu.ch/it/catalogo-delle-competenze-istruzione-stradale)
- Uhr, A. (2015). Entwicklungspsychologische Grundlagen: Überblick und Bedeutung für die Verkehrssicherheit. *bfu-Grundlagen*. Ufficio prevenzione infortuni. [doi.org/10.13100/BFU.2.267.01.2015](https://doi.org/10.13100/BFU.2.267.01.2015)
- Uhr, A., Allenbach, R., Ewert, U., Niemann, S., Hertach, P., Achermann Stürmer, A., Cavegn, M. (2017). Sicurezza dei bambini nella circolazione stradale. Ufficio prevenzione infortuni. [doi.org/10.13100/bfu.2.280.01](https://doi.org/10.13100/bfu.2.280.01)
- UNICEF. (2021). The Climate Crisis is a Child Rights Crisis: Introducing the Children's Climate Risk Index. [unicef.org/media/105376/file/UNICEF-climate-crisis-child-rights-crisis.pdf](https://unicef.org/media/105376/file/UNICEF-climate-crisis-child-rights-crisis.pdf)
- UNICEF Office of Research. (2022). Innocenti Report Card 17: Places and Spaces: Environments and children's well-being. [unicef-irc.org/publications/pdf/RC17-EN\\_Places-and-Spaces\\_Environments-and-childrens-well-being\\_Report-Card-17.pdf](https://unicef-irc.org/publications/pdf/RC17-EN_Places-and-Spaces_Environments-and-childrens-well-being_Report-Card-17.pdf)
- UNICEF Svizzera e Liechtenstein. (2018). I bambini di oggi nello spazio di domani: Sondaggio per la partecipazione di bambini e adolescenti nei progetti di pianificazione e costruzione. [unicef.ch/sites/default/files/2024-02/184037\\_Unicef\\_Studienergebnisse\\_IT\\_2GzD.pdf](https://unicef.ch/sites/default/files/2024-02/184037_Unicef_Studienergebnisse_IT_2GzD.pdf)
- Unione delle città svizzere & ewp. (2019). Mobilität als Gestalterin von Stadtregionen. [staedteverband.ch/cmsfiles/2019\\_019\\_schnittstellenstudie\\_de\\_rz\\_1\\_compressed.pdf?v=20200324073151](https://staedteverband.ch/cmsfiles/2019_019_schnittstellenstudie_de_rz_1_compressed.pdf?v=20200324073151)
- Verkehrsclub Deutschland [Associazione trasporti Germania]. (2023). Kindgerechte Mobilität Im Wohnumfeld: Kindgerecht mobil in der Stadt und auf dem Dorf. [vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/selbststaendige\\_Mobilitaet\\_Kinder/VCD-Factsheet\\_Kindgerechte-Mobilitaet.pdf](https://vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/selbststaendige_Mobilitaet_Kinder/VCD-Factsheet_Kindgerechte-Mobilitaet.pdf)
- Colophon**
- Editore**  
UNICEF Svizzera e Liechtenstein  
Pfungstweidstrasse 10, 8005 Zurigo  
[smb@unicef.ch](mailto:smb@unicef.ch), [unicef.ch](https://unicef.ch)
- Autrici**  
Nadine Junghanns e Mona Meienberg
- Revisione specialistica**  
Andrea Uhr e Carine Vuitel,  
Ufficio prevenzione infortuni  
Carlo Fabian,  
Scuola universitaria professionale della Svizzera nordoccidentale, Hochschule für Soziale Arbeit  
Christine Bai,  
Ufficio per l'edilizia del sottosuolo Città di Zurigo  
Petra Stocker,  
Pianificazione dei trasporti Città di Berna  
Raimund Kemper,  
Institut für Soziale Arbeit und Räume, Università di Scienze Applicate della Svizzera Orientale  
Thomas Spillmann,  
Ufficio federale delle strade USTRA, Dipartimento circolazione stradale  
Vanessa Le Donne,  
Comune di Beringen
- Progettazione e layout**  
Resort GmbH, Zurigo
- Illustrazioni**  
Martine Mambourg, [illustriert.ch](https://www.illustriert.ch), Zurigo
- Traduzione della versione originale in lingua tedesca in francese, italiano e inglese**  
Translingua SA, Zurigo
- Lettorato**  
Vera Pagnoni  
1° edizione, marzo 2024
- La presente pubblicazione è disponibile in versione cartacea e per il download in tedesco, francese, italiano e inglese.
- © 2024 UNICEF Svizzera e Liechtenstein

---

**UNICEF Svizzera e Liechtenstein**

Pfingstweidstrasse 10, CH-8005 Zurigo

Tel: +41 (0)44 317 22 66

[smb@unicef.ch](mailto:smb@unicef.ch) | [unicef.ch](http://unicef.ch)



---

per ogni bambino