

PREMESSA

Anche in Italia si vanno progressivamente diffondendo le iniziative volte a favorire la mobilità ciclopedonale dei bambini e dei ragazzi, specialmente per quanto concerne il tragitto casa-scuola. Tuttavia si tratta prevalentemente di iniziative sperimentali che si trovano nella necessità di vincere difficoltà e superare ostacoli di tipo culturale, dovuti a stili di vita e ad aspetti di carattere ambientale.

Da anni l'Associazione Camina sostiene l'azione delle amministrazioni comunali impegnate nella promozione di una mobilità scolastica più sostenibile, sia collaborando direttamente sul campo, sia raccogliendo materiali di documentazione di esperienze e indicazioni di percorso utili a quanti si avviano a questa impresa.

Muoversi a piedi o in bicicletta in autonomia e sicurezza era un'abitudine quotidiana fino a qualche lustro or sono, mentre oggi è divenuta un'attività abbastanza complessa, che talvolta richiede di essere organizzata e incentivata con grande dispendio di energie e risorse.

I motivi sono molteplici.

Un ruolo importante in questo contesto è sicuramente giocato dai fattori di localizzazione urbanistica: quartieri, case, scuole, sedi di lavoro e altri attrattori di interesse sono stati dislocati sul territorio senza pensare sufficientemente alla mobilità e senza un piano di promozione e diffusione della mobilità pedonale o ciclabile. Ciò ha portato alla necessità di muoversi per distanze molto maggiori di quelle che potevano valere una generazione fa. Inoltre il fenomeno della specializzazione, che ha coinvolto ambiti diversi (urbanistico, economico, sociale), ha portato a moltiplicare le necessità di spostamento rapido che, in assenza di un sistema di trasporto pubblico locale adeguato, richiedono l'uso dell'auto.

Occorre poi considerare che i tempi di vita e di lavoro si sono velocizzati sempre di più. Queste ed altre cause hanno portato al modello di mobilità urbana insostenibile che caratterizza la nostra società, con conseguenze negative per la salute, per l'educazione, nonché per l'ambiente in cui viviamo. Effetto e allo stesso tempo causa di questa situazione è divenuta la dimensione di invivibilità generale delle città: disagio, mancanza di misura e di identità sono così divenuti caratteri salienti degli ambienti urbani, dove i diritti di autonomia e di mobilità di larghe fasce di cittadini, e fra questi i bambini, sono disattesi. Per questo motivo in Italia si stanno tentando da alcuni anni esperienze tese ad invertire la tendenza, ma si tratta spesso di iniziative isolate e disorganiche, che si scontrano con difficoltà ed obiezioni sempre uguali da una città all'altra.

Di qui la necessità di allargare lo sguardo a livello europeo, per mostrare un'iniziativa diversa, quella del Regno Unito, sperimentata con successo in molte città: l'esperienza britannica sui percorsi sicuri casa-scuola è forse la più completa oggi in Europa.

Il testo che proponiamo non è frutto della traduzione di un vero e proprio libro, ma è il risultato dell'assemblaggio di documenti prodotti da un'organizzazione britannica, "Sustrans" (acronimo di Sustainable Transport, vale a dire mobilità sostenibile), che opera con il finanziamento del Governo Britannico su tutto il territorio nazionale.

I documenti scelti per questa pubblicazione sono afferenti a tre diverse fonti.

La prima è costituita dai fascicoli divulgativi destinati ai genitori ed alle comunità locali, che spiegano e raccontano – come anche noi stiamo tentando di fare – perché sia necessario partire dai bambini per cambiare i nostri modelli di mobilità sul territorio, con quali strumenti, con quali esiti.

La seconda è formata da documenti presenti sul portale di Sustrans riguardanti, in particolare, un'esperienza di Piano di Mobilità scolastica.

La terza è tratta dall'opuscolo A piedi e in bicicletta: "Collegamenti alle scuole". La Rete Nazionale Ciclabile arriva fino alle scuole, diffuso nel Regno Unito e scaricabile in versione originale gratuitamente dal portale di Sustrans.

È stato necessario un lavoro di revisione e cucitura di queste diverse fonti per presentare un quadro complessivo in grado non solo di mostrare quanto è stato fatto e si sta facendo in Inghilterra, ma anche di offrire spunti e strumenti da utilizzare nell'ambito delle nostre esperienze italiane.

A chi fosse interessato ad approfondire l'argomento consigliamo di navigare direttamente nel sito di Sustrans, www.sustrans.org.uk; suggeriamo inoltre una serie di altri siti web europei di notevole interesse:

www.moderazionetraffico.ch

www.upi.ch

www.securiteroutiere.gouv.fr

I curatori

INTRODUZIONE

Cos'è Sustrans

Sustrans, che Lewis Carroll chiamerebbe una “parola baule” formata dalla fusione delle parole sustainable e transport (mobilità sostenibile), è la principale organizzazione di mobilità sostenibile del Regno Unito.

I suoi obiettivi sono orientati verso un modello di mobilità in cui ciascuno possa scegliere di muoversi sul territorio in modo funzionale alle sue esigenze, ma anche capace di portare benefici alla propria salute e all'ambiente in cui vive.

Questa organizzazione, presente su tutto il territorio nazionale britannico, è quotidianamente impegnata ad escogitare e sperimentare innovative e creative modalità per promuovere mobilità dolce e uso dei mezzi pubblici sul territorio, in maniera tale da coinvolgere la maggior parte di persone possibile. Miglioramento della salute e riduzione dell'obesità¹, sicurezza stradale e migliore qualità della vita, riduzione dell'inquinamento e aria più pulita, sono temi che tale organizzazione considera far parte del progetto di promozione della mobilità sostenibile ed è per questo scopo che essa costituisce un importante servizio per tutto il Regno Unito.

L'organizzazione è impegnata su diversi fronti per fornire ai cittadini britannici ogni opportunità per spostarsi a piedi ed in bicicletta su tutto il territorio nazionale. Come ogni ente legalmente registrato, Sustrans dipende per i propri finanziamenti da un ampio spettro di fonti che comprendono quote sociali, contributi governativi (dei governi locali e del governo centrale), fondi derivanti dalla Lotteria Nazionale², dall'Unione Europea e da altri soggetti. Una rilevante fonte di finanziamento proviene dalla “Commissione Millennium”³, ed è stata utilizzata per realizzare i primi 8.000 chilometri di Rete Ciclabile Nazionale.

L'operato dell'organizzazione è volto, oltre che a creare progetti e realizzare nuovi percorsi, a cercare di massimizzare l'efficienza di quanto già esiste e a consolidare le azioni intraprese, anche attraverso la diffusione e la divulgazione di queste esperienze. Sustrans coinvolge altri soggetti, sia per raccogliere adesioni, sia per far sì che altri soggetti operino autonomamente secondo analoghi modelli.

Fra i vari progetti che vengono perseguiti il principale è la creazione della Rete Ciclabile Nazionale. Attraverso le azioni di questo progetto l'organizzazione ha l'obiettivo di incoraggiare le persone ad adottare modalità di mobilità alternative all'automobile, come l'andare a piedi e in bicicletta, o ad usare i mezzi pubblici; in questo modo si intende diminuire la pressione del traffico ed i suoi effetti nocivi. Il progetto ha consentito di mettere

¹ Nel Regno Unito circa un quarto degli adulti, il 27% delle ragazze e il 24% dei ragazzi (età 11-16 anni) sono obesi.

² La National Lottery equivale al nostro lotto. Di ogni sterlina spesa per l'acquisto di un biglietto della lotteria o gratta e vinci, 28 pence sono destinati a un fondo per le cosiddette “Good Causes” (finora sono stati raccolti 20 milioni di sterline). Il fondo è gestito dal Ministero per la Cultura, i Media e lo Sport (DCMS); non è il Ministero, però, a decidere a chi destinare il denaro: se ne occupano 14 organizzazioni (Lottery Funders) che hanno una conoscenza approfondita di tutti i settori relativi a progetti destinatari delle sovvenzioni (arte, patrimonio nazionale, sport, volontariato, come anche salute, educazione e ambiente). Quando a un progetto viene concessa la sovvenzione, i responsabili del progetto devono dimostrare che il denaro viene speso correttamente (le sovvenzioni vengono date a rate, quindi se c'è qualcosa di scorretto, l'erogazione viene interrotta). Inoltre, i Lottery Funders effettuano un monitoraggio continuo dell'evoluzione del progetto, per assicurarsi che tutto venga svolto in regola. [N.d.R.]

³ La “Millennium Commission” è un'organizzazione creata alla fine del secolo scorso, per permettere la realizzazione di progetti destinati a segnare la fine del secondo millennio e celebrare l'inizio del terzo; sono stati scelti i progetti che potevano simboleggiare le imprese e le aspirazioni della popolazione del Regno Unito. Sul sito della National Lottery si può osservare una mappa molto chiara di come funziona il tutto (<http://www.lotterygoodcauses.org.uk/funding/>). Prendendo spunto dall'esperienza britannica, dal 1997 in Italia il lotto finanzia l'arte (per approfondimenti si veda www.aams.it/site.php?page=20051108134724347). [N.d.R.]

in rete un sistema costituito da percorsi ciclabili in sede propria e da percorsi ciclabili segnati su strada. Attraverso mappe interattive è possibile inserire il codice postale o il nome della città di destinazione e selezionare immediatamente la modalità preferita di viaggio in treno, traghetto o autobus con bici al seguito.

Questo è un modo concreto di promuovere la sostenibilità della mobilità. A supporto delle iniziative intraprese vi sono inoltre pubblicazioni con mappe ciclabili ed informazioni tecniche ad ampio spettro. La costituzione di questa Rete Ciclabile Nazionale ha incoraggiato con successo le persone a viaggiare maggiormente in bicicletta e ad utilizzare meno l'automobile.

Sustrans è legata anche all'iniziativa Way to Go ideata e realizzata per influenzare la politica dei Trasporti del Governo in tutto il Regno Unito e in particolare attraverso la Previsione di Bilancio ed il Piano Decennale di Trasporto del luglio 2004. Questo ha inteso porre la mobilità sostenibile ed il trasporto pubblico, l'andare a piedi e in bicicletta, al primo posto delle priorità dell'agenda per migliorare l'ambiente e le qualità di vita.

Come accennato in precedenza, Sustrans lavora per dare a ciascuno la possibilità di scegliere come muoversi. La Rete Ciclabile Nazionale è una completa serie di percorsi ciclabili e pedonali che collegano le comunità con scuole, con stazioni, con centri urbani, come anche con splendidi paesaggi rurali. Nel 2005 la Rete Ciclabile Nazionale ha raggiunto i 16.000 chilometri di percorsi attraverso il Regno Unito con ulteriori ambiziosi piani di sviluppo. Questa rete è composta da chilometri e chilometri di tracciati immersi nel paesaggio rurale e da collegamenti su strade libere dal traffico, dotati di una segnaletica facile da seguire e in grado di connettere città, frazioni e paesi attraverso tutto il territorio nazionale.

Per scoprire percorsi vicini e per esplorare ciò che si può vedere lungo il cammino si può consultare una mappa on line ed effettuare una ricerca usando il codice postale o il nome del luogo interessato.

Fra i diversi progetti seguiti da Sustrans il progetto denominato Viaggiare in modo attivo propone la ciclopedonalità come concreta maniera di promuovere la salute e prevenire patologie cardiache e obesità. Altre iniziative di questo progetto includono azioni per incoraggiare lo sviluppo di piani di mobilità anche per i disabili e le parti sociali normalmente escluse. Inoltre Sustrans segue altri progetti più di nicchia fra i quali si può segnalare quello denominato Periferie vivibili, mirato a porre i pedoni su di un piano paritetico rispetto a quello delle auto, trasformando le strade in spazi sociali in cui le persone hanno la facoltà di stare a proprio agio nel proprio ambiente. Il progetto combina tecniche nate nella progettazione urbana ed altre di partecipazione della comunità e di pianificazione della mobilità sostenibile. Ancora fra questi progetti che potremmo definire di nicchia, si può annoverare TravelSmart, nato per offrire aiuto ed informazioni alle persone che cercano un modo per spostarsi e viaggiare: dal 2001 il progetto è stato utilizzato come un'innovativa tecnica di "marketing individualizzato" per incrementare l'andare a piedi, in bicicletta e per usare il trasporto pubblico (a tutt'oggi il progetto è utilizzato da centinaia di persone in tutto il Regno Unito); infine i percorsi sicuri casa-scuola, oggetto del presente quaderno.

Come si può osservare il lavoro svolto sui percorsi sicuri casa-scuola costituisce un piccolo tassello nell'intero disegno di un più vasto ed articolato progetto di mobilità sostenibile e, pertanto, esso è solo una piccolissima parte dell'attività svolta da Sustrans, incastonata in un'azione organica su tutto il territorio nazionale. Parimenti va osservato che anche questa iniziativa settoriale viene sviluppata contemporaneamente su tutto il territorio nazionale.

Come si vedrà, essa combina concrete iniziative educative e di mobilità per dare ai bambini maggiori opportunità di spostamento ed aiutarli a sviluppare migliori abitudini di movimento. L'obiettivo è quello di riuscire a creare percorsi sicuri casa-scuola per tutti i bambini nel Regno Unito.

Naturalmente l'organizzazione è anche impegnata in diverse attività di ricerca e monitoraggio, necessarie sia a garantire un consistente supporto al lavoro svolto, sia per dimostrare chiaramente i benefici dell'andare in bicicletta e a piedi, nonché la concreta efficacia e realizzabilità dei molti progetti promossi. A tal fine sono stati costituiti gruppi di esperti definiti Unità di ricerca e monitoraggio, che hanno il compito di sostenere ed accompagnare le attività programmate dalle varie realtà locali.

Le differenze fra l'esperienza britannica e quanto avviene nelle città italiane

Prima di entrare nel merito delle differenze per capire come leggere e come, eventualmente, poter trasporre idee e prassi da un Paese all'altro, riteniamo che sia necessario sfatare uno stereotipo. In Italia si registra diffusa sfiducia verso le azioni innovative che implicano un cambiamento nelle abitudini di vita della gente. Capita spesso, quando si presentano esperienze come questa, condotta in un altro Paese, che gran parte dell'uditorio scuota la testa quasi con rassegnazione dicendo: "Da noi è tutt'altra storia! Magari avessimo quelle condizioni!".

Questo atteggiamento costituisce uno dei migliori mezzi per garantirsi il fallimento dell'iniziativa ed è sempre difficile da sradicare.

La cosa sorprendente che abbiamo scoperto studiando l'esperienza britannica è che lo stesso accadeva e, talvolta tuttora avviene, in Gran Bretagna, dove continuamente è stata presa a modello l'esperienza danese. Ma, nonostante questa difficoltà, con un lavoro paziente e continuo, attraverso il coinvolgimento di forze e professionalità sempre più ampie e, soprattutto, con l'azione di eterogenei gruppi pilota che hanno concretamente dimostrato l'efficacia e la sostenibilità del progetto, sono riusciti a costruire, non solo un modello coerente e valido, ma ad estenderlo a tutto il contesto nazionale trovando finanziamenti e sperimentando efficaci metodologie.

Come si può intuire vi sono importanti differenze fra il Regno Unito e l'Italia di cui è importante tenere conto nel leggere il testo. Queste non sono solo costituite dai fattori esterni al progetto, come ad esempio il clima, la cultura o la geografia, ma, soprattutto, dall'organizzazione dell'esperienza intesa come tessera di un quadro ben più ampio.

Pertanto la prima differenza che occorre sottolineare rispetto alla nostra situazione è di fondo: ci troviamo di fronte ad un progetto organico, ben articolato, gestito a livello nazionale ed esteso, quindi, a tutte le città. Questo significa che vi è un'unica organizzazione che lo coordina con coerenza metodologica e di strumenti attuativi, ma al tempo stesso con la capacità di entrare nel dettaglio, di dialogare e di coordinarsi con le istituzioni di ciascuna comunità locale per interventi puntuali. Ciò senza perdere la visione d'insieme che garantisce che il progetto sia perfettamente incastonato in un più ampio contesto. In questo scenario non va dimenticato che buona parte del successo dell'iniziativa risiede nel fatto che Sustrans è stata capace di creare quelle condizioni di coordinamento con i governi locali e nazionale necessarie a garantire una buona capacità operativa, con sufficienti fonti di finanziamento. L'essere riusciti a dar vita ad una rete di finanziamenti proveniente da fonti diverse, a creare uno staff tecnico ed operativo accreditato a livello nazionale che è stato in grado di stabilire una eccellente relazione con tutti gli enti pubblici coinvolti, fa di questa iniziativa un riferimento per tutti. I punti di forza del progetto hanno favorito la creazione di un ciclo virtuoso in grado di avviare cambiamenti importanti nella società.

Esamineremo ora altre importanti differenze (quelle attinenti i cosiddetti fattori esterni) fra la situazione britannica e la nostra.

In primo luogo la situazione geoclimatica. Notoriamente le condizioni meteorologiche inglesi sono molto diverse dalle nostre (e ben più avverse): la temperatura è mediamente più rigida, le giornate sono più piovose. Sotto quest'aspetto in Italia dovremmo essere avvantaggiati, con temperature più miti e giornate più soleggiate. Le problematiche che da noi si riscontrano nei mesi invernali, in Gran Bretagna si trovano durante tutto l'anno. Eppure i dati confermano che là i bambini hanno cominciato ad andare a piedi e in bicicletta più che in passato e più dei loro coetanei italiani. Come del resto avviene in Germania o in altri Paesi europei notoriamente più freddi del nostro. Il clima, pertanto, non sembra influire in maniera sostanziale sul buon esito di questo genere di esperienze. Piuttosto sono importanti le abitudini ed i modelli di comportamento.

Sebbene vi siano comprensibili differenze culturali fra l'Inghilterra e l'Italia, stando a quanto emerge dalle rilevazioni e dai monitoraggi effettuati da Sustrans, i modelli di comportamento che condizionano e, a volte, determinano le abitudini di vita inglesi, sono pressoché simili ai nostri. Le persone usano preferibilmente l'automobile privata, si muovono in fretta per andare a lavorare e, strada facendo "scaricano" i propri figli davanti

alle scuole: proprio come accade da noi. Questa era la situazione di partenza quando si sono avviate tali sperimentazioni.

Per questo motivo, nella scelta dei materiali da rielaborare e da tradurre, si è data priorità agli opuscoli informativi destinati alle famiglie e ai genitori. Tutte le strategie sperimentate in tal senso sono preziose proprio per noi, perché in Italia questo è uno dei punti di maggior debolezza dell'esperienza: riuscire a coinvolgere attivamente le famiglie e, gradualmente, ad avviare cambiamenti di mentalità e di comportamento è fondamentale e senz'altro difficile. Probabilmente vi sono, fra inglesi ed italiani, diversità socioculturali nel modo di rapportarsi all'autorità o di intendere il rispetto degli altri e dell'ambiente, ma questi fattori sono molto meno influenti di quanto si pensi. Tant'è che le principali problematiche all'avvio di progetti volti a promuovere mobilità scolastica ciclopedonale in Inghilterra sono le stesse che si incontrano da noi.

In merito al contesto urbano bisogna annotare che, sebbene la percezione dei pericoli da parte delle persone sia analoga nei due Paesi, dal punto di vista delle reali criticità vi sono differenze a nostro favore: una delle città dove l'esperienza di Sustrans si svolge con successo è, ad esempio, Londra, una metropoli dove le problematiche sociali sono più intense di quanto non sia in tante città italiane; eppure ogni giorno bambini e ragazzi si recano a scuola insieme a piedi e in bicicletta senza troppe difficoltà. Anche dal punto di vista del traffico, se i piccoli borghi sono avvantaggiati, le grandi città britanniche hanno problematiche sicuramente paragonabili alle nostre, se non peggiori.

Una differenza sostanziale invece esiste nella capacità operativa degli enti pubblici, cioè delle scuole e delle Amministrazioni locali. La disponibilità di maggiori finanziamenti (in buona parte reperiti da Sustrans stessa) e di tecnici preparati (anch'essi in molti casi formati da Sustrans) è un fattore favorevole sia alla riuscita del progetto, sia, indirettamente, a creare un clima di fiducia nelle persone coinvolte. Questo clima di fiducia nell'ente pubblico, occorre osservare, è diffusamente più elevato nella società inglese che nella nostra, dove tendenzialmente ci si trova di fronte ad una generalizzata sensazione di sfiducia e demotivazione verso l'operato dell'ente pubblico.

Leggendo fra le righe dei testi presentati, il messaggio che arriva al lettore è forte, diretto e semplice da cogliere.

Come leggere i materiali presentati

Il quaderno si compone di due parti. La prima è formata da testi tratti da schede informative create per diffondere le buone prassi oggetto del nostro interesse tra le famiglie e nelle comunità locali. I testi sono stati tradotti liberamente, omettendo le parti che risultavano ripetitive, riformulandone alcune e assemblandone altre, per rendere più scorrevole la presentazione. Lo scopo del lavoro, infatti, che consiste nel fornire informazioni sulla realtà inglese, nel suggerire concrete piste di lavoro e nell'offrire indicazioni di approfondimento, ci ha consentito questa libertà.

La trattazione dei temi non è esaustiva, poiché i testi sono tratti da materiali divulgativi che hanno la funzione di sensibilizzare il più alto numero di persone. Consente tuttavia, a chi è interessato, di approfondire gli argomenti consultando le fonti segnalate in nota. Sono state mantenute perciò le citazioni di testi in lingua inglese, sebbene per il lettore italiano possano essere di non agevole reperimento. Le note inserite da traduttrice e curatori sono segnalate.

La seconda parte documenta esperienze concrete, mostra i risultati di tali pratiche e le effettive possibilità di cambiamento. Si tratta di indicazioni preziose per chi intende avviare analoghi percorsi anche qui in Italia. Naturalmente ciascuno dovrà seguire creativamente una propria via per realizzare l'esperienza, poiché non esistono ricette preconfezionate applicabili ovunque.

Leggendo le indicazioni e le proposte che emergono dalle esperienze di Sustrans, confrontandole con quanto si è fatto e si sta facendo da noi, si possono cogliere sollecitazioni e suggerimenti utili per affrontare le difficoltà correlate a questa progettualità. Si può altresì osservare quanto strutturato sia l'impegno del governo inglese, delle amministrazioni locali e della scuola, che rappresentano una solida garanzia di successo per i progetti casa-scuola e per le iniziative volte a promuovere mobilità sostenibile.