

LA MOBILITÀ

Scopi del dossier pedagogico



Perché parlare di mobilità?

- **definizione**

Nella vita di tutti i giorni siamo continuamente confrontati a problemi di mobilità, in particolare con la necessità di raggiungere il luogo di lavoro o di studio, come pure i luoghi legati all'organizzazione del tempo libero. L'utilizzo dei diversi mezzi di trasporto a disposizione ha conseguenze non indifferenti sul nostro comportamento e sull'ambiente.

I mezzi di trasporto sono concepiti per percorrere la maggior distanza impiegando il minor tempo possibile. Fin dalla loro apparizione, e con il loro sviluppo, i moderni mezzi di trasporto hanno ampliato il nostro raggio d'azione, modificando profondamente lo stile di vita delle popolazioni e l'organizzazione degli spazi.

Ma se da un lato questo fenomeno ha contribuito ad aumentare la libertà individuale, dall'altro ha avuto anche effetti poco favorevoli sulla qualità della vita e sull'ambiente.

Il contenuto del dossier **LA MOBILITÀ** è stato pensato per un pubblico giovane che, di fatto, è già confrontato con queste problematiche. I «cittadini di domani» dovranno gestire quello che i responsabili attuali lasceranno loro in eredità. Appare perciò legittimo incitare questo pubblico a prendere posizione su scelte esistenziali la cui importanza non è da sottovalutare. Il dossier **LA MOBILITÀ** avrà pienamente raggiunto il suo scopo, se contribuirà a formare utenti motivati e coscienti delle loro scelte di consumatori.

**A chi è
indirizzato
il dossier
«La mobilità»?**

**Come è
organizzato
il dossier
«La mobilità»?**



- **il pubblico preso in considerazione**
- **le discipline di riferimento**

Il contenuto del dossier riguarda una fascia di età che va dai 13 ai 18 anni. I temi affrontati presentano gradi diversi di complessità: le questioni che toccano la politica federale ed europea, lo sviluppo sostenibile, e i problemi di natura economica sono proposti soprattutto alla fascia di età superiore.

In ogni caso, la maggior parte dei problemi posti rinviano i giovani lettori a tematiche che li toccano da vicino. Il più delle volte, gli allievi sono direttamente coinvolti nelle problematiche sollevate: tempi di spostamento, comodità dei trasporti, rispetto degli altri utenti, immagine di sé, spese sostenute, ecc. Le riflessioni che ne derivano riguardano aspetti evidenti del loro vissuto. Sia che appartengano ad un pubblico rurale sia che provengano da un ambiente urbano, potranno trovare risposte in relazione con la propria realtà: **LA MOBILITÀ** considera infatti tematiche di ampio raggio.

I temi affrontati nel dossier **LA MOBILITÀ** toccano prioritariamente le attività umane nel tempo e nello spazio. Sono dunque le scienze umane – la storia e la geografia – le principali discipline di riferimento nella trattazione dei temi proposti.

Tuttavia, molte altre discipline, come l'insegnamento delle lingue, la matematica, l'ecologia, la meccanica e – perché no? – la filosofia, per la natura stessa delle attività suggerite agli allievi, potrebbero utilmente intervenire. Il dossier propone infatti un ampio ventaglio di attività, che vanno dallo svolgimento di inchieste e interviste alla redazione del proprio punto di vista, dall'organizzazione di dibattiti alla formulazione di prese di posizione o di commenti personali, dal calcolo del rendimento energetico e dei costi alla consultazione di studi tecnologici, ecc.

- **la «Guida per l'insegnante»**
- **le schede per gli allievi**
- **il filmato**

Il documento si presenta come un dossier pedagogico costituito da 7 dossier tematici inseriti in altrettante guide didattiche (**Guida per l'insegnante**, foglio A3 colorato).

Si tratta dei temi seguenti:

La mobilità nella società, inventario e definizione (N° 1)

Le origini della mobilità (N° 2)

La mobilità e l'immagine di sé (N° 3)

La mobilità e l'ambiente (N° 4)

La mobilità e le relazioni sociali (N° 5)

L'economia e la mobilità (N° 6)

La mobilità e lo sviluppo sostenibile (N° 7)

Ogni tema introduce 3 o 4 nozioni, che vengono poi approfonditi nelle schede per gli allievi.

La **Proposta di attività-tipo** mette in evidenza gli aspetti fondamentali del tema scelto, suggerendo una possibile trattazione, che può essere seguita così com'è dall'insegnante.

Le linee di forza dei temi affrontati sono indicate nei brevi riassunti (pag. 3 della guida per l'insegnante) che fungono da quadro di riferimento per ognuna delle attività proposte.

La rubrica **Alcune domande da porsi** vuol essere una guida per condurre una riflessione personalizzata. Coerentemente con gli obiettivi proposti, le domande cercano di favorire il confronto di idee e il dibattito tra gli allievi.

Gli obiettivi indicano i risultati attesi e hanno lo scopo di orientare la riflessione e il lavoro degli allievi.

Le **Correlazioni** mettono in evidenza il carattere di interdipendenza dei temi affrontati e i nessi utili da stabilire per cogliere in modo più completo alcuni dei problemi presentati.

Le **Referenze** forniscono una bibliografia e indirizzi internet, per eventuali approfondimenti. Numerosi documenti indicati sono accessibili gratuitamente.

All'interno di ognuno dei fogli A3, l'insegnante dispone di alcune schede destinate agli allievi (fogli A4 bianchi). Queste schede presentano una documentazione comprendente tabelle, grafici e dati statistici, completata da estratti di articoli di giornale, testi d'autore, materiale fotografico che l'allievo potrà decifrare, osservare, associare, commentare, confrontare ecc. Gli articoli proposti intendono servire da guida tematica per il lavoro degli allievi, ma dovranno essere utilmente completati e aggiornati con una ricerca sui giornali della propria regione e in biblioteca.

Il filmato, della durata di 7 minuti, affronta con molto humour gli stessi temi proposti nel dossier (progressi tecnici dei mezzi di trasporto; il successo attuale dell'automobile; i rapporti tra gli individui; le influenze subite dall'acquirente nella scelta di un veicolo; l'impatto sull'ambiente e sulla salute, un nuovo sguardo sul futuro, una scelta approfondita). Più che un semplice divertimento, il filmato vuol essere uno strumento pedagogico utile e variato, che può servire come pretesto per affrontare il tema, per rilanciare una riflessione che si stesse esaurendo, per introdurre una sintesi conclusiva, per portare il contributo dello sguardo di altri, in questo caso di un'artista, ecc.



Quale pedagogia favorisce il dossier «La mobilità»?

- l'impostazione pedagogica

- gli obiettivi

Il dossier **LA MOBILITÀ** vuol invitare al dibattito e allo scambio di idee su problemi che possono anche dividere un pubblico che è già attore in molte delle situazioni affrontate.

Le informazioni fornite dal dossier presentano per quanto possibile punti di vista diversi, che rappresentano le diverse parti in gioco di una data problematica, esempi e contro esempi, dei dati che ci interrogano, ecc. Questi dati non sfociano su risposte vaghe, ma tendono a portare verso posizioni chiare, quantunque sufficientemente sfumate, che tengano conto di informazioni obiettive. **LA MOBILITÀ** mira a contribuire alla formazione di individui autonomi, capaci di atteggiamenti critici, attrezzati per un'integrazione armoniosa e attiva nella società.

LA MOBILITÀ, secondo i bisogni specifici, è utilizzabile collettivamente o individualmente. L'allievo è il protagonista dell'acquisizione del proprio sapere, mentre l'insegnante funge da guida nella ricerca e nella riflessione.

Per quanto possibile, il dossier **LA MOBILITÀ** dovrebbe sempre conservare il contatto diretto con l'attualità. Il suo uso ha pertanto un carattere di immediatezza che serve a conferire ancora più senso ai temi proposti. Come detto sopra, è utile integrarlo con articoli e testi recenti, proposti dalla stampa e dagli altri media sul tema della mobilità, o con informazioni ottenute tramite i contatti e gli indirizzi elencati alla fine di ogni capitolo.

Gli obiettivi generali del dossier sono di condurre l'allievo a:

- acquisire un'immagine del problema della mobilità, facendosene un quadro realistico, che tiene conto dei diversi aspetti della questione
- situarsi rispetto alla questione della mobilità, rendendosi conto di quanto questo problema lo concerne e concerne gli altri, e capendo pure che l'ambiente di vita è organizzato e gestito dall'uomo, e che da ciò deriva un comportamento appropriato
- riflettere, trovare delle risposte, sviluppando il proprio sguardo critico, ed educandosi al proprio ruolo di cittadino.

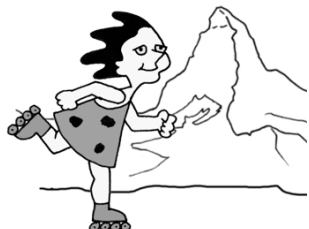
Ogni «Guida per l'insegnante» comporta obiettivi specifici legati alle nozioni introdotte, espressi in termini generici e in termini di risultati attesi dopo aver svolto le attività.

LA MOBILITÀ non porta soluzioni prefabbricate e non veicola nessuna ideologia. Il contenuto del dossier indica delle piste da seguire, che si iscrivono tutte nella stessa finalità:

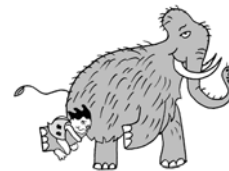
quale qualità di vita vogliamo, e quali scelte siamo pronti a fare per ottenerla?

Vendita
Secrétariat Info-Environnement
1014 Lausanne
Tel. 021 316 75 23
Fax 021 316 70 36
monique.sunier@sesa.vd.ch

Edizioni scolastiche
del Canton Berna
Güterstrasse 13
3008 Berna
Tel. 031 380 52 52
Fax 031 380 52 10
blmv@blmv.ch
<http://www.blmv.ch>



INFO-ENVIRONNEMENT
Gruppo intercantonale romando
e ticinese per l'educazione ambientale



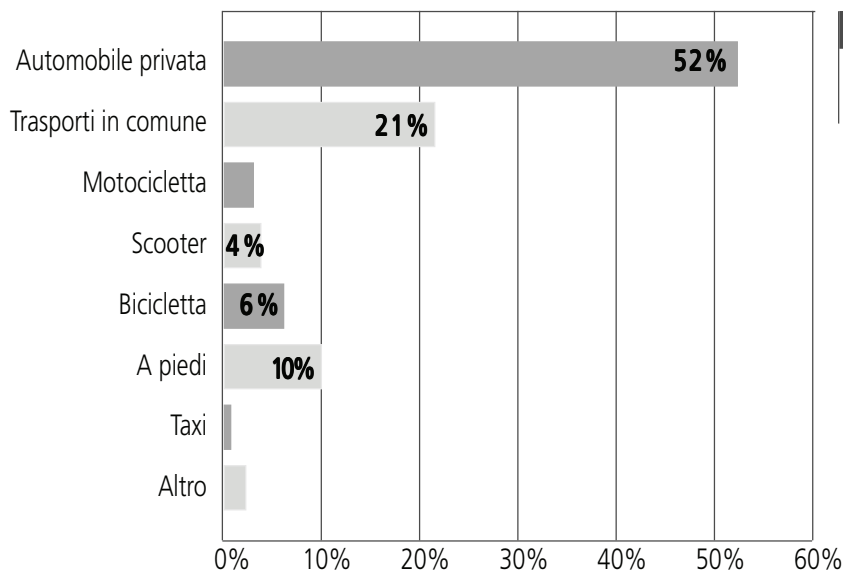
Definizione e inventario

1.1

Doc 1 Modalità scelta dai ragazzi per andare a scuola

	A piedi	Bicicletta	Ciclomotore	Automobile	Bus/Tram	Treno
6-9 anni	88,9%	7,5%	0,0%	14,4%	8,2%	0,4%
10-13 anni	73,0%	29,6%	0,3%	8,4%	13,2%	3,4%
14-17 anni	66,2%	38,9%	6,0%	5,9%	27,8%	14,2%
6-17 anni	76,2%	25,1%	1,9%	9,6%	16,0%	5,7%

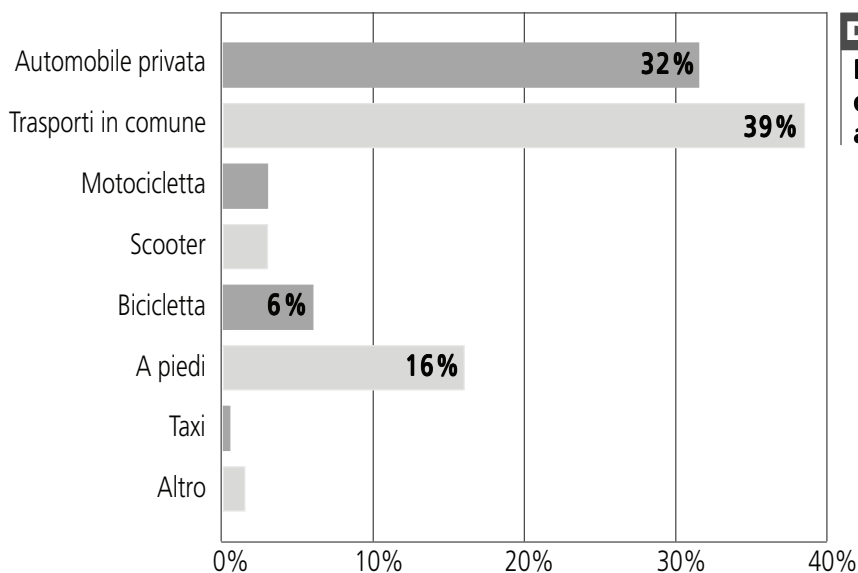
Fonte: UFS 1996



Doc 2

Quali mezzi di trasporto usa per andare al lavoro?

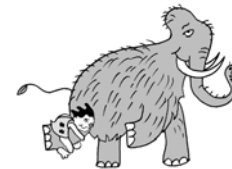
Fonte: Institut Erasm 1998



Doc 3

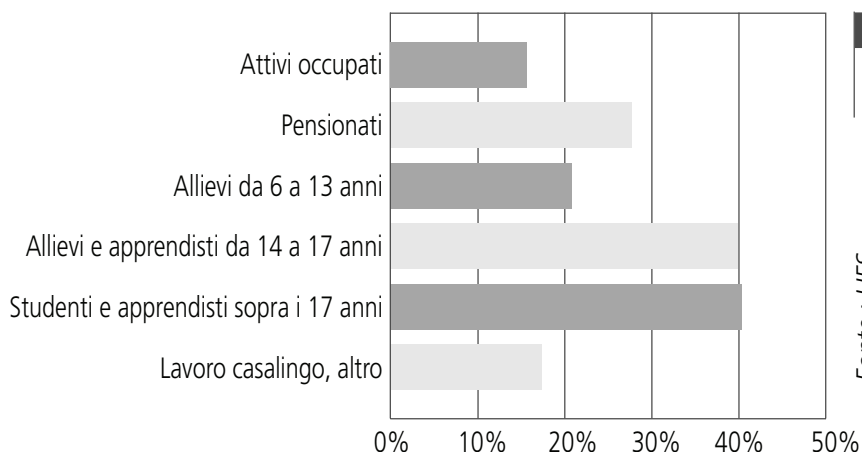
Negli spostamenti quotidiani, quali mezzi di trasporto usa abitualmente?

Fonte: Institut Erasm 1998



Definizione e inventario

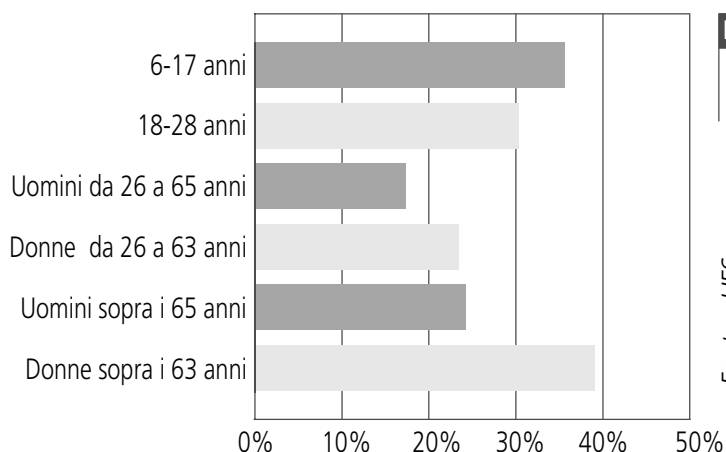
1.1



Doc 4

Percentuale di uso dei trasporti pubblici secondo le attività

Fonte : UFS



Doc 5

Percentuale di uso dei trasporti pubblici secondo l'età

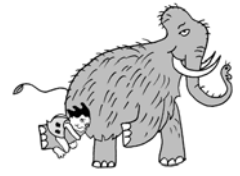
Fonte : UFS

Doc 6

TRENO

Gli svizzeri campioni d'Europa

Gli svizzeri si confermano campioni europei della ferrovia. Nel 1998, ogni abitante elvetico è salito mediamente 40 volte sul treno, e ha percorso una distanza media di circa 1817 km. Su scala mondiale, solo il Giappone ha fatto meglio : gli abitanti del paese del Sol Levante hanno preso il treno 69 volte, percorrendo in media 1921 km. Queste cifre sono pressoché immutate rispetto al 1997. Nella graduatoria europea per distanza percorsa, la Danimarca si classifica in seconda posizione...



Motivi della mobilità

1.2

■ "Perché dobbiamo rimanere mobili, dunque liberi nei nostri movimenti? La mobilità è parte integrante della natura umana e condizione della sua realizzazione completa. Essa costituisce d'altra parte la premessa di un'economia sana. All'accrescimento della mobilità delle persone corrisponde generalmente un aumento della prosperità.

Mobilità e tempo sono indissolubilmente legati. Visto che la distanza fisica non è più un ostacolo vincolante, è il tempo, ormai, il limite principale alla mobilità utilitaria (...).

Non abbiamo più tempo per spostarci lentamente. È pertanto razionale comprimerlo il più possibile. Lo spostamento è raramente considerato un valore in sé: persino il turista vuol raggiungere rapidamente la sua destinazione.

Allo stesso modo, il tempo è diventato una risorsa rara e costosa, un fattore di produzione quantificabile, una variabile economica di importanza decisiva. Le industrie accelerano i tempi di produzione per ridurre i costi e ottimizzare i profitti. È per questa ragione che la domanda di mobilità utilitaria è ovunque in



aumento. Viviamo in un mondo nel quale la mobilità non solo diventa la norma, ma una condizione di vita."

*Henri Schwamm professore di economia
in Le Matin, 27 febbraio 2000*

■ L'uomo è in movimento da quando popola la Terra per procacciarsi il cibo, per scambiare merci, per scoprire cose nuove.

Per millenni interi, il suo raggio d'azione si è generalmente limitato a qualche chilometro nell'area più vicina. Soltanto le materie prime più rare e i prodotti più pregiati erano oggetto di commercio su lunghe distanze.

È soltanto nel secolo scorso che i comportamenti in materia di mobilità hanno subito un cambiamento fondamentale: da quando le merci sono prodotte industrialmente, l'economia ha bisogno di mercati sempre più vasti per essere redditizia.

L'invenzione della ferrovia, dei veicoli a motore e degli aerei ha

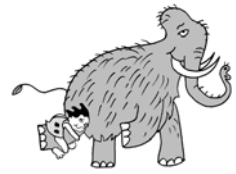
spalancato nuove dimensioni alla mobilità umana e ha dato un impulso determinante allo sviluppo delle strutture sociali ed economiche.

*Mobilità - Futuro in Svizzera
Ufficio federale dei trasporti 1998*

■ In passato, le merci venivano generalmente consumate sui luoghi di produzione. Da quando i mezzi di trasporto di massa sono disponibili a prezzi vantaggiosi, le materie prime e i prodotti finiti sono commercializzati e trasportati in quantità sempre maggiori oltre i confini nazionali e continentali. Uomini, merci e servizi devono essere convogliati sempre più rapidamente e in maggior quantità verso i centri urbani, i centri di produzione e di consumo. Nuove regioni vengono continuamente valorizzate. Attualmente, chiunque ritiene naturale essere in collegamento con un mondo economico dinamico.

*Mobilità - Futuro in Svizzera
Ufficio federale dei trasporti 1998*





Motivi della mobilità

1.2

■ I mutamenti strutturali dell'economia e della società esigono che ciascun individuo faccia prova di sempre maggior flessibilità. La casa è sempre più lontana dal luogo di lavoro. Ciononostante quest'ultimo deve poter essere raggiunto in qualsiasi momento rapidamente e con puntualità. Anche i centri commerciali tendono ad essere sempre più dislocati in periferia, costringendoci così a percorrere tragitti sempre più lunghi per acquistare i beni di consumo quotidiano.

Ma il cambiamento più evidente della mobilità personale si manifesta nelle nuove abitudini e nelle nuove aspirazioni nel campo del divertimento e delle vacanze. Nella vita quotidiana, il 45% degli spostamenti vengono intrapresi per soddisfare le nostre esigenze di svago. La mobilità è divenuta sinonimo di piacere e di guadagno di tempo.

*Mobilità - Futuro in Svizzera
Ufficio federale dei trasporti 1998*

■ "Tra le ragioni che spingono all'acquisto di un'automobile, una spicca su tutte: l'evasione! (...) Il richiamo della strada è un'ebbrezza tra le più alte concesse all'uomo di oggi. La tappa potrebbe essere quel villaggio noto per le sue specialità gastronomiche (...) Alla prima difficoltà o al minimo capriccio, un colpo sull'acceleratore e via, voliamo venti chilometri più in là! Questa inebriante sensazione di poter sempre ripartire, è l'evasione continua.

I nostri antenati nomadi si spingevano ogni giorno verso un nuovo orizzonte, prima di scoprire la paura, la caverna, l'agricoltura. Si muovevano con armi e bagagli, nella segreta speranza di trovare, più in là, un cielo più clemente, una natura meno ostile, femmine

più dolci, cacciagione più abbondante. E' già il mito dell'altrove, dell'Eldorado. Un mito iscritto nel cuore dell'uomo. Le nostre società tecnologiche, dopo un prolungato torpore, ritrovano il nomadismo.

L'automobile, è il tappeto volante delle favole orientali, gli stivali delle sette leghe. Tutta la nostra mitologia e quella degli altri si ritrovano nell'idea sublime della partenza. Partire, ecco la parola magica (...), la grande liberazione.

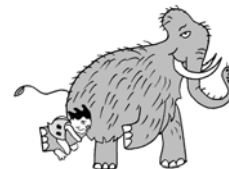
*Alfred Sauvy,
Les quatre roues de la fortune, Flammarion*

■ "Se la riducevamo alla sua funzione pratica - spostarci senza fatica fisica a una velocità maggiore di quella di un pedone o di un ciclista, con la facoltà di scelta degli orari - utilizzeremmo sulla strada soltanto automobili a noleggio, e in città circoleremmo tutti in taxi. Si può prendere molte volte il taxi, e molte volte ancora, prima di arrivare a spendere l'equivalente del costo (inclusi ammortamento, manutenzione, assicurazioni, carburante) di una qualsiasi automobile! Ma la sua vera funzione è tutt'altra. La democratizzazione dei beni materiali, che un tempo erano lussuosa prerogativa dei ricchi, continua ed essere percepita non come una comodità generalizzata, ma come mezzo individuale di accedere ad un livello di vita aristocratico."

*Françoise Giroud, L'Express,
novembre 1968*

■ "Mi resi conto che l'automobile non è, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, un mezzo di trasporto. Non si tratta affatto di un mezzo per scoprire il mondo o per "permettere all'individuo di muoversi su scala planetaria". No. L'automobile è, prima di ogni altra cosa, la più straordinaria macchina da sfogo dei complessi che sia mai stata messa a punto. L'uomo, l'uomo di tutti i giorni, l'uomo angariato dai suoi simili, innervosito dal capoufficio o dal padrone, torturato dalla moglie, oppresso dalla società e perseguitato dalle preoccupazioni finanziarie, ritrova finalmente se stesso soltanto quando è al volante. Si riscopre finalmente potente, padrone del proprio destino, e gli basta la famigliola seduta accanto per diventare il capitano di vascello, unico padrone a bordo dopo Dio. È per questo che l'uomo moderno divora i chilometri; è per questo che non vuole fermarsi mai, per non rompere l'incantesimo, per allontanare il momento in cui, bipede come tutti, ritornerà ad essere un piccolo uomo, non troppo bello, non molto ricco, con tutti i suoi problemi, le vene varicose e i problemi di soldi.

*Henry-François Rey,
France-Observateur*



Distanze e tempi di spostamento

1.3

Doc 1 Distanza media per tipo di spostamento, secondo il mezzo di trasporto (in km per persona)

	A piedi	Bicicletta	Moto	Automobile	Bus/Tram	Treno
Lavoro/formazione	0.5	2.4	6.3	11.5	5.5	23.1
Acquisti	0.6	1.6	4.6	8.8	3.3	31.5
Bisogni professionali	0.8	1.9	11.0	21.7	25.7	79.9
Svago	1.4	4.7	20.7	17.6	6.0	37.7
Giorni lavorativi	0.7	2.6	7.3	12.9	3.7	27.6
Sabato	0.8	4.0	25.7	14.7	4.4	38.8
Domenica	1.7	6.3	38.4	20.9	4.7	37.2

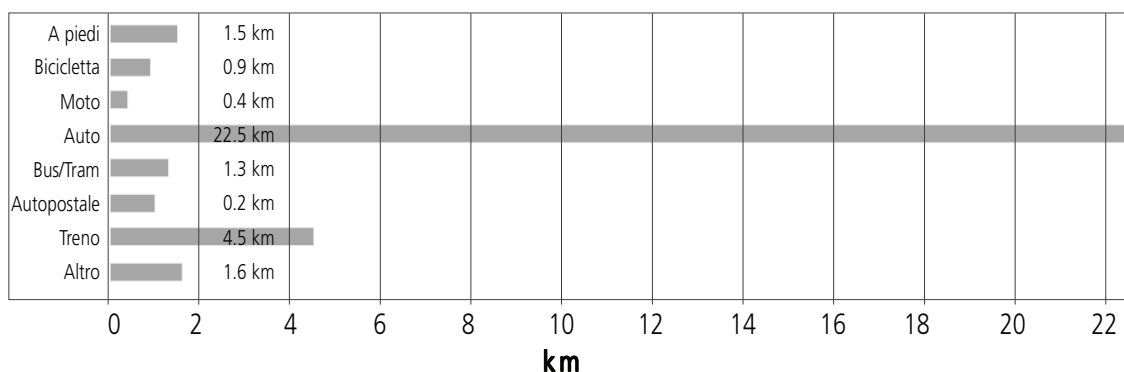
Fonte : UFS 1994

Doc 2 Distanza media giornaliera, per persona, secondo il genere di spostamento (in km)

	Recarsi al lavoro	Formazione	Acquisti	Svago	Bisogni professionali
Giorni lavorativi	9.3	1.6	4.6	11.9	5.5
Sabato	2.5	0.6	6.1	24.3	1.3
Domenica	0.7	0.0	1.1	30.9	0.8
Automobile a disposizione	10.1	0.5	5.5	18.7	6.6
Senza auto	2.2	2.1	2.5	13.6	0.4

Fonte : UFS 1994

Doc 3 Distanza media giornaliera percorsa, secondo il mezzo di trasporto (in km)

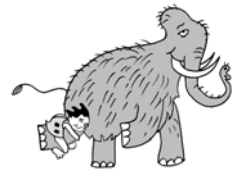


Fonte : UFS 1994

Doc 4 Bambini e ragazzi in età scolastica : distanza media giornaliera per andare a scuola secondo il mezzo di trasporto e l'età (in km)

	A piedi	Bicicletta	Auto	Bus/tram	Treno
da 6 a 17 anni	1.4	1.4	0.9	1.7	1.9
da 6 a 9 anni	1.6	0.3	1.7	0.6	0.1
da 10 a 13 anni	1.4	1.9	0.7	1.2	0.8
da 14 a 17 anni	1.2	2.5	0.3	3.4	4.7

Fonte : UFS 1994



Distanze e tempi di spostamento

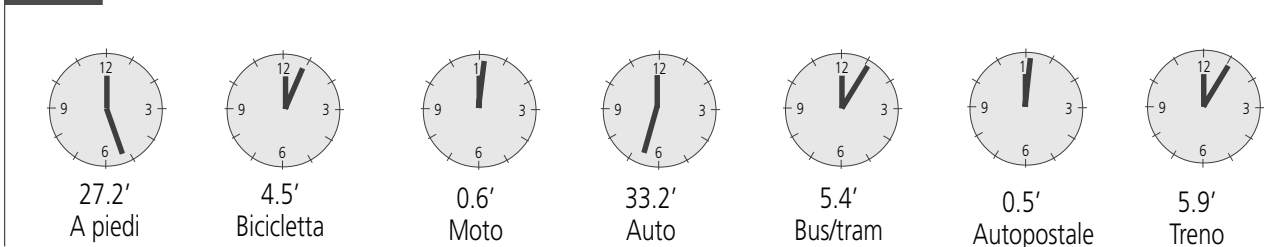
1.3

Doc 5 Tempi medi (senza il tempo di attesa) secondo il tipo di spostamento (in minuti)

	Recarsi al lavoro	Formazione	Acquisti	Svago	Bisogni professionali
Giorni lavorativi	16.4	5.4	11.7	30.6	12.4
Sabato	4.4	1.8	15.5	53.9	3.0
Domenica	1.2	0.0	2.1	75.5	2.3
Automobile a disposizione	16.6	1.0	11.8	43.4	14.9
Senza auto	5.9	8.6	9.2	37.1	1.3

Fonte : UFS 1994

Doc 6 Tempo giornaliero medio di spostamento secondo il mezzo di trasporto (per persona)



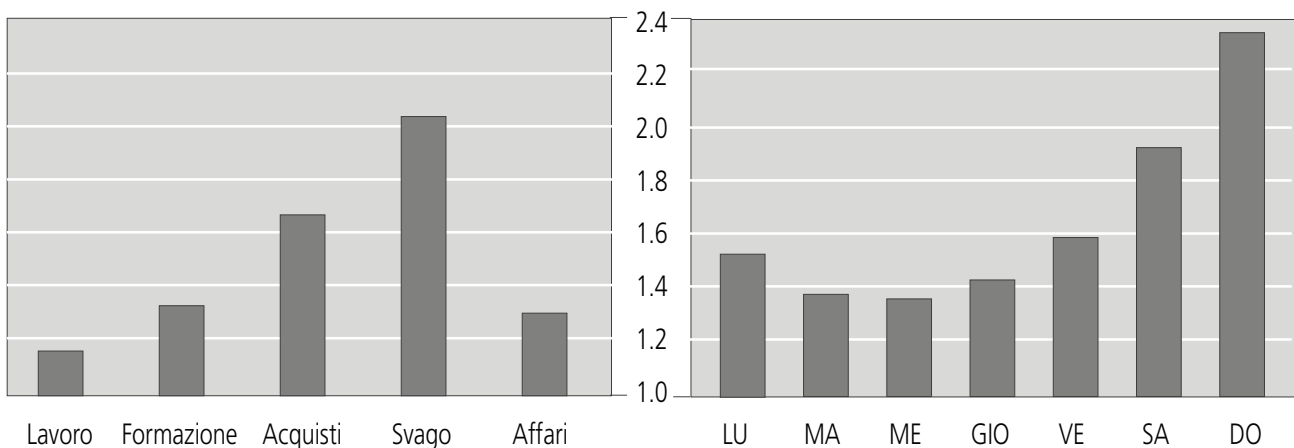
Doc 7 Tasso di occupazione secondo il tipo di spostamento e il giorno della settimana

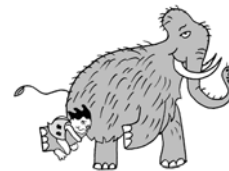
	Recarsi al lavoro	Formazione	Acquisti	Svago	Bisogni professionali
Lunedì-venerdì	1.14	1.39	1.65	1.87	1.29
Sabato	1.2	1.22	1.83	2.10	1.32
Domenica	1.23	0.0	2.01	2.4	1.88

Fonte : UFS 1994

Doc 8 Tasso di occupazione dell'automobile secondo il tipo di spostamento

Tasso di occupazione dell'automobile secondo il giorno della settimana





Vantaggi e svantaggi dei diversi modi di spostamento

1.4

Le opinioni sono diverse e contraddittorie

■ "Con la macchina in città, c'è da impazzire ! Incastrato negli ingorghi, mi restano solo i cartelloni pubblicitari per ricordarmi dell'auto simbolo di libertà. Che frustrazione !"

(Anonimo)

■ "Al giorno d'oggi, si è sempre più di corsa e bisogna avere sempre più flessibilità sul lavoro e persino nel tempo libero. Senza l'auto, come faremmo ?"

(Anonimo)

■ "Non mi piacciono i trasporti pubblici. Ci si sta stretti, mi ritrovo guancia a guancia con gente sconosciuta, che è indifferente, o che mi guarda storto, insomma, non mi sento a mio agio"

(Anonimo)

■ "Quelli che confondono mobilità e libertà, confort e gioia di vivere, sono proprio fuori strada"

(Gardi Hutter)

■ "Ho la fortuna di lavorare poco lontano da casa. Così posso fare la strada a piedi : è l'ideale, è sano, osservo quello che succede intorno a me senza rischi, respiro gli odori del giorno...

Bisognerebbe poter sempre lavorare vicino a casa !"

(Anonimo)

■ "Finalmente ho 16 anni ! Lavorerò per comperarmi uno scooter, e lo terrò in ordine. Prima devo fare la patente, ma poi...sarò libero ! Certo, se ci penso, costa caro e non so se ce la farò coi soldi. Anche perché i miei non sono d'accordo !"

(Anonimo)

■ "Da qualche tempo ho smesso di usare l'automobile. La vita è meno avventurosa, parto meno spesso alla scoperta di altri paesi , devo riconoscerlo. In compenso, è sorprendente, ci ho guadagnato in tempo e in libertà. Certo è cambiato anche il mio modo di programmare gli spostamenti. Quattro o cinque volte l'anno, ricorro alla macchina degli amici."

(Anonimo)

■ "Guidare la macchina mi evita di dover stare in mezzo a gente che non ho scelto io, come succede nei mezzi pubblici. Ma a pensarci bene, trovo triste vedere tutte quelle persone isolate, che vanno ognuno per conto suo a lavorare o a far la spesa."

(Anonimo)

■ "I trasporti pubblici restano per me il mezzo più sicuro per arrivare a destinazione puntuale, senza stressarmi. Certo, devo rispettare l'orario di partenza, ma non dovrò cercare un posteggio, tornare a rimettere monete nel parchimetro, o dover spostare l'auto durante la giornata."

(Anonimo)

■ "I roller sono il mezzo che preferisco per i miei spostamenti. Ti infili dappertutto, non devi mai aspettare, è fantastico ! Arrivato dove volevo andare, li metto nello zaino, così ho sempre il mio mezzo di trasporto con me. E vero, certe volte la gente, soprattutto i vecchi, non apprezzano tanto quando gli sfrecci vicino sui marciapiedi !"

(Anonimo)

■ "Con i soldi dei miei primi stipendi, è già previsto che comprerò la macchina : così potrò andare in giro con i miei amici. Anche per uscire con le donne, non c'è niente di meglio. Una macchina, fa colpo !"

(Anonimo)

■ "Il treno è il mio secondo ufficio : lavoro sul mio portatile, mi studio i miei dossiers, posso anche telefonare ! Arrivo in perfetto orario, rilassato e preparato. Ovviamente, niente di tutto ciò sarebbe possibile in macchina !"

(Anonimo)

■ "L'automobile, innanzitutto bisogna comprarla, mantenerla in buono stato, far fare i servizi, pagare targhe, assicurazioni, benzina. E ci vuole un posteggio. Tutto sommato è caro, e complicato. Senza macchina, come si sta bene !"

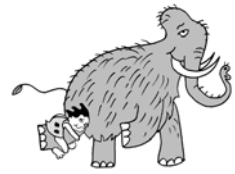
(Anonimo)

■ "Non ho tempo da perdere nei miei spostamenti, come la stragrande maggioranza dei lavoratori. Quello che spendo per andare a lavorare è tempo perso. Solo la macchina mi permette di ridurre questo spreco di tempo."

(Anonimo)

■ "Come gli olandesi, ho capito che la bicicletta è il mezzo di trasporto ideale. Comoda, poco costosa, solida, mi aiuta a mantenermi in forma. E poi vado in fretta ! Spesso più in fretta delle macchine incolonnate nel traffico o ferme al semaforo. E in più, non ho bisogno del benzinaio : risparmio e rispetto l'ambiente, cosa volete di più ? La mia unica preoccupazione : che non me la rubino !"

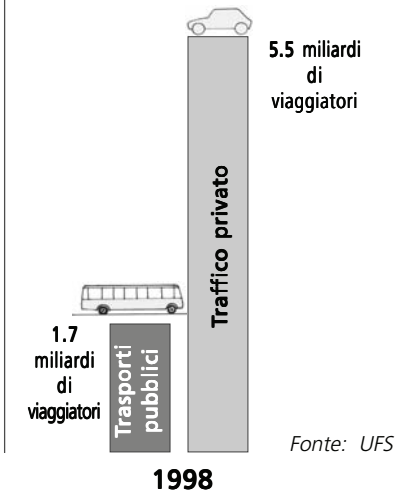
(Anonimo)



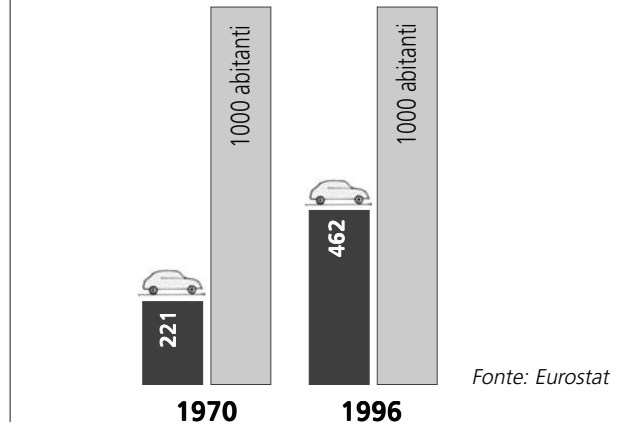
Vantaggi e svantaggi dei diversi modi di spostamento

1.4

Doc 1 Confronti tra i trasporti
(trasporti pubblici e traffico privato)



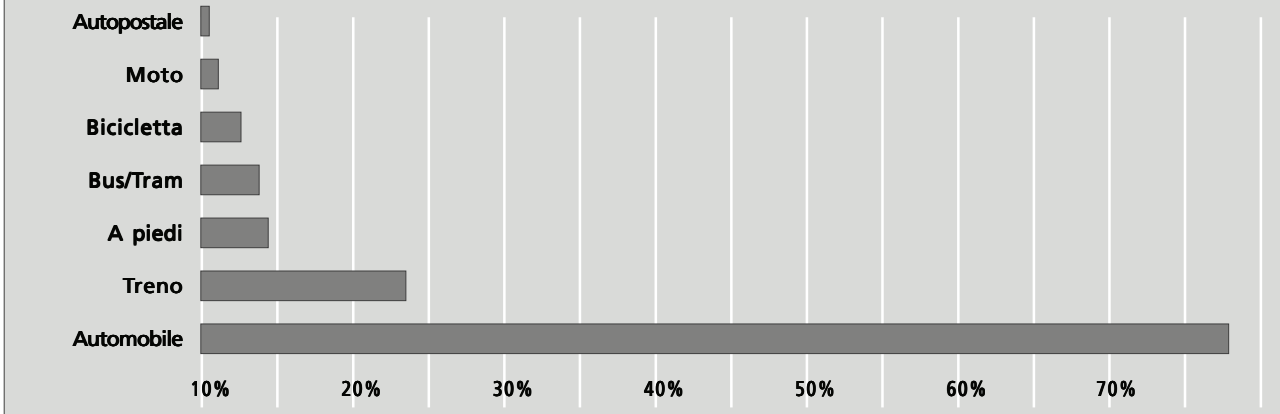
Doc 2 Parco veicoli da turismo per migliaia di abitanti



Altri paesi

I	571	USA	505	D	500	F	477	A	460
B	435	S	413	P	401	G-B	385	E	378
J	375	NL	370	DK	330	GR	224		

Doc 3 Ripartizione dei km percorsi
(% degli spostamenti quotidiani in km per persona)



Il monopattino pieghevole piace da matti

Fenomeni • Incredibilmente comodi, questi nuovi mezzi di locomozione invadono le nostre città e quelle del mondo intero

Nessun bisogno di allenamento, di scarpe speciali, di niente : in pratica basta provare un giorno questo aggeggio semplice e geniale, pesante meno di 3 kg, per volerne uno per sé. Due spinte sull'asfalto piano della città ed eccovi lanciato : sfilano le vetrine, sembrano così lenti i pedoni, e la più impercettibile discesa si trasforma in incanto. La città diventa come un campo da gioco grazie a un oggetto tanto ludico quanto utile." È la fanciullezza ritrovata - analizza un sociologo specializzato nei fenomeni di strada - , l'immagine ideale

promossa oggi dalla TV : puoi avere lo spirito pratico di uno yuppie e divertirti come un bambino."

...Non esisteva nessun mezzo di locomozione piacevole per brevi spostamenti urbani, alternativi al camminare o ai bus superaffollati. Il monopattino ha colmato questa lacuna.

Un anno dopo la sua invenzione, il successo del monopattino pieghevole, battezzato 'Micro', si allarga al mondo intero. Proprio la scorsa settimana, il settimanale Marianne ha dedicato due pagine al fenomeno che

impazza a Parigi, mentre la corrispondente dagli Stati Uniti costatava su 'Le Monde' che a New York il 'Micro' "è diventato il mezzo di spostamento alla moda, l'ideale per i percorsi brevi." "Grazie al monopattino, mi sposto tre volte più in fretta che a piedi", spiegava, infervorato, un trader di Wall Street, raccontando gli slalom tra i pedoni nell'ora di punta. I grandi ospedali, gli aeroporti come Kloten se ne stano già procurando : niente di meglio di questi monopattini per risparmiare tempo nei loro immensi corridoi.

Tratto da un articolo di B. Monnard, Le Matin, 28.05.2000