A cura di Laura Tamburini
Loredana Czerwinsky Domenis

Educazione alla mobilità & ...

Un approccio trasversale alla didattica della sicurezza e alla mobilità sostenibile

SCIENZE DELLA FORMAZIONE

FrancoAngeli

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati
possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page
al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

A cura di Laura Tamburini
Loredana Czerwinsky Domenis

Educazione alla mobilità & ...

Un approccio trasversale alla didattica della sicurezza e alla mobilità sostenibile

FrancoAngeli

Il presente volume è stato pubblicato con i fondi dell'Ufficio Scolastico Regionale per il Friuli Venezia Giulia - MIUR.

Immagine di copertina e disegni: Guido Pezzolato

Grafica della copertina: Elena Pellegrini

Copyright © 2014 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.
L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

A Giovanni e Leo

Indice

Premessa, di *Daniela Beltrame* pag. 11

Introduzione, di *Laura Tamburini* e *Loredana Czerwinsky Domenis* » 13

Parte prima
Sicurezza e mobilità sostenibile.
La prospettiva sociologica e il contributo della psicologia del traffico

Mobilità e traffico. Una prospettiva sociologica, di *Bruno Tellia* » 21

Mente e guida: il contributo della psicologia all'analisi del comportamento nel traffico, di *Laura Tamburini* e *Walter Gerbino* » 38

Psicologia del traffico. Ambiti di lavoro, approccio interdisciplinare ed aspetti metodologici, di *Max Dorfer* » 50

Educare alla sicurezza potenziando la percezione del rischio. Il ruolo della cognizione e dell'emozione, di *Maria Rita Ciceri* » 66

L'educazione alla mobilità e il marketing sociale, di *Ralf Risser* e *Sonia C. Russo* » 81

Parte seconda
Educare alla mobilità consapevole

Educare alla mobilità consapevole. Il continuum formativo nella didattica del progetto *SicuraMente*, di *Loredana Czerwinsky Domenis* e *Laura Tamburini* » 99

Dall'educazione stradale alla mobilità sostenibile nella scuola, di *Anna Rosa Stalio* pag. 119

Una proposta educativa e formativa integrate: la fisica nel contesto dell'educazione stradale, di *Marisa Michelini, Alessandra Mossenta* e *Alberto Stefanel* » 128

Il teatro partecipato. Un nuovo approccio per sensibilizzare i giovani alla sicurezza, di *Filippo Tognazzo* » 154

Dai singoli segmenti della didattica stradale al continuum formativo dell'educazione alla mobilità. Educazione alla mobilità in Svizzera, di *Stefan Siegrist* » 164

Parte terza
Costruire una mobilità sicura

Muoversi nella città amica dei bambini, di *Christoph Baker* » 175

Infrastrutture e sicurezza stradale, di *Iliana Gobbino* » 180

Il ruolo della psicologia del traffico nell'educazione stradale: esperienze e riflessioni, di *Giovanbattista Tiengo, Silvia Paola Braglia, Roberta La Rosa, Paolo Goglio* e *Manuela Bina* » 190

Parte quarta
Mobilità sicura e responsabile: le cause e i costi sociali degli incidenti stradali

Educazione alla mobilità e alla salute, di *Gianni Cavallini* » 205

Educazione alla mobilità ed economia, di *Andrea Pavano* » 212

Medicina legale, medicina del traffico e sicurezza stradale, di *Barbara Avesani* » 219

Droghe, alcol e guida, *Salvatore Ticali* » 226

Interventi multisettoriali e integrati per la prevenzione dei danni dell'alcol alla guida. Una prospettiva antropologica, di *Stefania Bazzo* e *Giuliana Moino* » 236

Parte quinta
Mobilità sicura e responsabile su due ruote

Educazione alla mobilità e… sostenibilità, di *Marco De Mitri, Enrico Bonfatti, Raffaele Severi, Marco Menonna, Andrea Colaiacomo* e *Luca Barbadoro* pag. 259

Sicurezza stradale e scelta modale, di *Lucia Lisa* e *Gian Marco Sardi* » 276

Biomeccanica e sicurezza stradale, di *Paolo Bartolomeo Pascolo* » 287

Educazione alla Mobilità e la guida del ciclomotore, a cura del *Dipartimento Educazione Stradale – FMI – Federazione Motociclistica Italiana* » 300

Conclusioni, di *Laura Tamburini* e *Loredana Czerwinsky Domenis* » 311

Postfazione, di *Walter Gerbino* » 313

Gli Autori » 315

Premessa

di *Daniela Beltrame**

Il nostro obiettivo prioritario nell'ambito del Progetto *SicuraMente* – il primo Progetto realmente interistituzionale proposto in Friuli Venezia Giulia nel campo dell'educazione alla mobilità – è stato quello di introdurre efficacemente nelle scuole una cultura della sicurezza che deve aiutare i giovani a sviluppare le competenze trasversali che consapevolizzano l'agire comportamenti responsabili a salvaguardia di sé e degli altri. Sulla strada, in primis, e in generale nella vita quotidiana. Il gravissimo fenomeno dell'incidentalità stradale è stato avvertito come un problema pubblico solo negli ultimi anni, dopo essere stato a lungo considerato solamente una fatalità casuale e ineluttabile. Va quindi affrontato a tutti i livelli, anche prendendo a modello altri paesi europei "virtuosi" in tale campo (penso all'Inghilterra, all'Olanda, alla Germania) e tenendo conto, tramite azioni mirate di sistema, delle diverse realtà ed esigenze territoriali.

Non si tratta quindi di introdurre l'educazione stradale nella scuola, ove già compare con numerose esperienze, spesso valide, portate avanti però a livello puntuale e differenziato da numerosi attori, tra i quali il ruolo dell'insegnante risulta a volte marginale, a volte contingente. Si tratta piuttosto di armonizzare e coordinare le diverse esperienze, restituendo al docente il ruolo formativo centrale che gli compete attraverso l'inserimento di tematiche di educazione stradale nelle diverse discipline, di acquisire e diffondere in un numero sempre più vasto di scuole le migliori pratiche e risorse e di dare continuità didattica alla tematica, superando l'episodicità cui la condanna l'intervento esclusivo di personale esterno alla scuola. La formazione degli insegnanti è ritenuta infatti punto centrale del Progetto, in quanto presupposto di continuità nel tempo dell'azione didattica derivante dall'integrazione della tematica entro le discipline curricolari.

* Direttore Generale dell'Ufficio Scolastico Regionale per il Friuli Venezia Giulia.

L'interconnessione di aspetti relativi a discipline diverse e il ruolo di formazione globale dell'allievo sono in accordo con l'intento di formare insegnanti di discipline diverse, anche nell'ottica di un superamento della anacronistica separazione tra cultura umanistica e scientifica che limita nei fatti le potenzialità di interpretazione della realtà fornite nella scuola, assunto che il quotidiano evolve secondo un'interconnessione di entrambi i filoni. Una sfida ambiziosa che da diversi anni l'Ufficio Scolastico Regionale per il Friuli Venezia Giulia, per il quale la prof.ssa Laura Tamburini ha coordinato i vari progetti dedicati alla mobilità, ha intrapreso, assieme alle altre istituzioni del territorio, è quella di ripensare all'educazione stradale, proponendo un approccio innovativo alle tematiche relative alla mobilità sicura, ma anche sostenibile. Ci si è posti come finalità non secondaria l'innovazione metodologico-didattica per sviluppare il coinvolgimento attivo dei ragazzi nel processo di apprendimento e trasformare il loro rispetto delle regole sulla strada da mera obbedienza passiva a consapevolezza partecipata.

Assieme all'Unità di Ricerca in Didattica della Fisica dell'Università di Udine diretta da Marisa Michelini abbiamo iniziato un percorso di ricerca-azione attraverso una didattica laboratoriale, intrecciando l'educazione stradale all'educazione alla cittadinanza e alla cultura scientifica.

Successivamente, con l'avvio su scala regionale del Progetto *SicuraMente*, l'attività progettuale si è caratterizzata ulteriormente per metodologia didattica, con l'introduzione di esperienze di tutoring e peer education e la nomina di Loredana Czerwinsky Domenis quale consulente pedagogico-didattico e si è ampliata territorialmente, coinvolgendo alla fine con continuità circa un centinaio di insegnanti e circa 2000 studenti attivi, sensibilizzando inoltre più di 8000 studenti delle scuole superiori. Il progetto si è andato differenziando per ordine di scuola grazie alla collaborazione e al supporto della Direzione Centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici della Regione FVG, di Friuli Venezia Giulia Strade SpA, della Direzione Centrale salute, integrazione socio sanitaria e politiche sociali della Regione FVG i quali hanno condiviso tale complesso ma stimolante e proficuo percorso interistituzionale.

Ampliando la progettazione in chiave europea, abbiamo sottoscritto la Carta europea della sicurezza stradale, impegnandoci a contribuire al goal dell'Unione europea del dimezzamento delle morti su strada, e abbiamo ottenuto per diverse iniziative il patrocinio dell'Unesco nelle settimane dello sviluppo sostenibile. Attualmente alcune tematiche relative alla psicologia del traffico e i giovani sono in fase di approfondimento, tramite lo svolgimento di ricerche di tipo sperimentale sui fattori percettivi e cognitivi inerenti la mobilità sicura dei giovani, in sinergia con la Scuola di Dottorato in Neuroscienze e Scienze cognitive dell'Università degli Studi di Trieste.

Introduzione

di *Laura Tamburini* e *Loredana Czerwinsky Domenis*

Il traffico rappresenta una circostanza all'interno della quale ci troviamo quotidianamente. Tale consuetudine o, meglio, assuefazione ci induce a considerarlo un ambiente che ineluttabilmente ci coinvolge rallentando i nostri frenetici impegni e al quale non merita dedicare molta attenzione. Il traffico costituisce però una situazione complessa, molto più complicata di quella rappresentata da un semplice gruppo o comunità di persone con le loro dinamiche relazionali, molto più imprevedibile di un sistema fisico a diverse variabili che evolve secondo leggi ben definite, molto più caotico di un processo stocastico di cui possiamo prevedere, anche se con approssimazione, almeno il valore medio.

Nel traffico intervengono variabili fisiche oggettive, legate alle caratteristiche dei veicoli, delle protezioni e delle strutture dedicate, al clima, all'illuminazione, ma anche variabili fisiche soggettive e variabili psicologiche, come l'attenzione, la ricerca del rischio, la percezione.

Di tutte queste variabili bisogna quindi tener conto affinché tale delicatissimo meccanismo non si inceppi e non si verifichi un incidente con conseguenze, a volte, anche molto gravi per i protagonisti.

Educare a muoversi nel traffico risulta essere perciò molto più complicato di educare a fare una determinata e ben definita azione o condurre all'acquisizione di una competenza che ci permetta in modo univoco di raggiungere un determinato obiettivo.

L'educazione alla mobilità costituisce perciò un campo nel quale le classiche metodologie didattiche e le tradizionali strategie psicologiche da sole non bastano per formare un cittadino pienamente consapevole dei suoi diritti e doveri sulla strada, un moderno *cives*, mobile e globale, superando anche le peculiarità che regolano la viabilità nei diversi Paesi. È quindi quanto mai necessario adottare un approccio olistico e trasversale alle singole discipline per interessare e incuriosire i giovani alle argomentazioni che caratterizzano questo tipo di educazione.

Possiamo osservare persone di elevato status sociale, con una solida formazione culturale e un comportamento integerrimo nel rapporto con gli altri trasformarsi quando si trovano alla guida della loro automobile. Fanno emergere i lati più oscuri, irrispettosi e incivili della loro personalità pur di guadagnare qualche minuto per arrivare puntuali al loro appuntamento o riuscire a parcheggiare sotto casa la loro autovettura, magari l'ultimo modello della più costosa fuoriserie. Sono purtroppo sempre più frequenti le aggressioni o addirittura, in qualche caso, gli omicidi motivati da futili controversie emerse in banali circostanze di traffico. La strada quindi si trasforma in una terra di nessuno, un'arena di combattimento nella quale, messe da parte le normali regole del vivere civile, ci si può sfogare e riversare tutte le proprie frustrazioni. E molto spesso proprio gli adulti, con i loro comportamenti scorretti sulla strada, vengono ad essere dei modelli negativi per i bambini e i ragazzi per i quali i "grandi" costituiscono per definizione un esempio da seguire.

In tale scenario diventa perciò sempre più importante educare alla mobilità iniziando a farlo fin dall'età scolare: insegnare cioè a muoversi in modo intelligente, sicuro per sé e per gli altri utenti del traffico, ma anche per l'ambiente. Una mobilità intelligente va intesa infatti come sicurezza stradale, ma anche come mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale, economico e socio-culturale. Abbiamo chiesto aiuto alla psicologia del traffico[1], alla pedagogia, alla sociologia, alla fisica, alla medicina, all'ingegneria, alle scienze economiche, alla geografia per veicolare i concetti e le regole del corretto muoversi e cercare di modificare abitudini e atteggiamenti scorretti sotto tutti i punti di vista, troppo spesso trasmessi ai giovani dagli adulti di riferimento. È necessario far capire loro che spostarsi in modo rispettoso per l'ambiente attraverso forme di mobilità alternative all'automobile, meno inquinanti ma anche meno frettolose e frenetiche, può costituire un'abitudine veramente innovativa. Un'opportunità che consente di "assecondare" un territorio troppo spesso abusato ma che, nel contempo, proprio perché è una modalità *slow*, permette di apprezzare le ricchezze naturali e architettoniche che ci circondano e partecipare maggiormente alla vita sociale delle varie comunità territoriali. Il messaggio che va trasmesso alle nuove generazioni, pubblicizzandolo magari attraverso un'azione di *marketing sociale*, è quello che muoversi in modo sicuro e sostenibile non rappresenta una modalità desueta e superata, ma deve diventare una moda consapevole e un comportamento vincente da emulare. Una mobilità intelligente va vissuta infatti non come un'imposizione dall'alto, ma come

1. Nell'illustrazione di copertina si è scelto di utilizzare nel segnale stradale la lettera greca φ per sottolineare l'importanza dell'aspetto percettivo nel traffico, richiamando il fenomeno phi che rappresenta la percezione illusoria descritta da Max Wertheimer (1912), dove una successione di immagini statiche produce una percezione di movimento.

la promozione del diritto a vivere lo spostamento, il muoversi nell'ambiente in tutte le sue forme (a piedi, in bicicletta, in moto, in treno, in pullman, in nave, in bus, in tram, in auto) inteso come un piacere da godersi con tempi e ritmi adeguati. In questo modo non solo si ottiene la diminuzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, la decongestione stradale e la riduzione dell'incidentalità, ma si possono educare le nuove generazioni ad una diversa fruibilità del territorio, ad apprezzare la valorizzazione delle aree urbane non occupate da veicoli in sosta, a incentivare la possibilità di scoprire in modo autonomo le risorse naturali e culturali del territorio.

Parallelamente va evidenziata l'importanza di tutti gli aspetti, oggettivi e soggettivi, che contribuiscono ad incrementare la sicurezza sulla strada. È importante insistere sugli accorgimenti protettivi da adottare sempre (uso delle cinture di sicurezza sui sedili anteriori e posteriori delle auto o l'uso del casco nei veicoli a due ruote), sull'assistenza e la funzionalità del mezzo (controllo costante di freni, luci, pneumatici), sulla cura della propria efficienza psicofisica (non assumere alcol, droghe e alcuni farmaci).

È necessario inoltre agire con l'intento di portare gli adolescenti alla consapevolezza degli atteggiamenti negativi di natura psicologica nel rapporto uomo-macchina. La ricerca attiva del rischio, della competizione e delle sensazioni forti li portano a sopravvalutare le proprie capacità di controllo, alimentando l'illusione di onnipotenza legata al piacere della velocità, troppo spesso abbinata a infortuni permanenti o decessi sulle strade.

Per raggiungere tale ambizioso obiettivo educativo, che in questa pubblicazione non abbiamo la presunzione di aver raggiunto pienamente ma sicuramente di aver iniziato a farlo, è quindi necessario adottare un approccio di sistema, sia disciplinare che istituzionale, nel quale i diversi approcci tematici possano concretamente fornire spunti motivazionali e motivo d'interesse nell'affrontare la mobilità, rendendo consapevole e ragionata l'accettazione di norme e regole, scritte e non. Proprio per la complessità della situazione traffico, tale percorso formativo deve essere trasversale anche alle competenze delle diverse istituzioni che sul territorio se ne occupano a vario titolo.

Partendo da tali presupposti, che per noi inizialmente costituivano solamente delle ipotesi di lavoro e avendo poi l'occasione di confrontarci e collaborare concretamente a vario titolo con gli autori dei contributi raccolti in questo libro, ci siamo resi conto che tale approccio innovativo si è dimostrato realmente valido. Il superamento delle invalicabili barriere (più mentali che oggettive) tra discipline curricolari in una prospettiva verticale nella quale l'educazione stradale è diventata contesto e obiettivo, sia per gli insegnanti che per gli studenti coinvolti, non solo ha dato ai nostri progetti didattici un valore aggiunto, ma è stato il loro vero motore.

Parte prima

Sicurezza e mobilità sostenibile

La prospettiva sociologica e il contributo della psicologia del traffico

Una mobilità intelligente, sicura e sostenibile, non può esser vissuta come un'imposizione dall'alto, ma come la promozione del diritto a muoversi *nell'ambiente come un piacere, da godersi con tempi e ritmi adeguati. In questo modo non solo si ottiene la riduzione dell'incidentalità, la decongestione stradale, la diminuzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, ma si possono educare le nuove generazioni ad una diversa fruibilità del territorio, dove muoversi in modo sicuro e sostenibile diventa un comportamento vincente.*

Il contributo di apertura, in questa prima sezione, ci introduce alla tematica della mobilità con una ricca e articolata lettura in chiave sociologica; seguono tre contributi che affrontano alcune problematiche connesse al tema della mobilità nell'ottica della psicologia del traffico. La sezione si conclude con la presentazione di un modello di marketing sociale applicato all'educazione alla mobilità.

Bruno Tellia *fa un'ampia disamina del viaggiare in chiave sociologica, evidenziando molteplici collegamenti interdisciplinari. Guardando al passato e analizzando i motivi che hanno indotto le persone a muoversi, ci fa riflettere sul* senso del viaggio*, ci fa rileggere – attraverso la mobilità delle persone – la storia dell'avventura umana. Dai comportamenti sulla strada di un individuo si traggono informazioni utili per capire non solo il suo livello di educazione e la sua personalità, ma anche la cultura di un gruppo sociale o di popolo. Il capitolo focalizza la sua attenzione anche sulle interazioni sociali tra i singoli, rilevando come persino le caratteristiche delle infrastrutture viarie e la velocità possano incidere sui rapporti interpersonali, sugli sguardi esplorativi, sanzionatori, integranti che le persone si scambiano.*

Laura Tamburini e Walter Gerbino*, dopo un breve rassegna storica sull'evoluzione della psicologia del traffico, affrontano un aspetto particolare:* l'ergonomia cognitiva *applicata nello specifico alla guida di un veicolo.*

L'attività di guida rappresenta un insieme complesso di compiti, che impegna vari tipi di risorse mentali. Per aumentare la sicurezza è necessario

ridurre le risorse cognitive necessarie a svolgere i vari sotto-compiti che compongono la guida dell'autoveicolo. Per facilitare il controllo del veicolo e diminuire i rischi di incidentalità è opportuno applicare al contesto di guida i principi dell'ergonomia cognitiva, progettando interfacce utilizzabili sui sistemi a bordo dei veicoli che minimizzino l'errore. La predisposizione di tali dispositivi richiede la realizzazione di numerose ricerche per valutare la capacità del guidatore di dividere l'attenzione su più oggetti, appartenenti a modalità sensoriali differenti.

Max Dorfer *affronta uno degli obiettivi prioritari della psicologia del traffico: l'analisi delle* cause degli incidenti stradali *e lo sviluppo di contromisure per aumentare la sicurezza stradale. Con atteggiamento critico e intellettualmente onesto, l'autore osserva che – nel valutare gli interventi proposti dalla psicologia del traffico nell'ambito della sicurezza stradale – va tenuto presente da una parte che gli incidenti sono fenomeni complessi, dall'altra che la maggior parte della ricerca sulla sicurezza, specialmente in ambito psicologico, non ha una forte base teorica che guidi lo svolgimento della ricerca e l'interpretazione dei risultati. Nonostante questi limiti il contributo della psicologia del traffico è stato particolarmente rilevante nella progettazione di infrastrutture stradali a misura d'uomo e nell'affrontare le problematiche legate al comportamento e alle difficoltà del conducente anziano.*

Maria Rita Ciceri *focalizza il suo intervento sulla* valutazione del rischio *nel contesto del traffico, soffermandosi sulla sua corretta percezione, sull'influenza derivata dall'esperienza e sulla capacità di elaborazione delle informazioni. Grazie a tutte queste operazioni mentali ogni individuo mette in atto strategie di azione in risposta alle situazioni di pericolo. Analogamente considerando* gli aspetti cognitivi ed emotivi *sull'uso consapevole e sicuro dell'ambiente traffico, sottolinea l'importanza di non attivare una* paura generica *rispetto al muoversi e di imparare ad utilizzare in modo efficace il registro emotivo che precede la valutazione razionale vera e propria. Conclude sottolineando che è possibile individuare alcune indicazioni specifiche e pratiche a sostegno di attività di training e di prevenzione.*

Ralf Risser e Sonia C. Russo *nel loro contributo propongono l'applicazione di un modello di* marketing sociale *all'educazione alla mobilità, propongono cioè di utilizzare le strategie e le tecniche del marketing per influenzare un gruppo di bambini o giovani, portandoli ad accettare, modificare o abbandonare un comportamento in modo volontario, in modo tale che non solo ogni singolo individuo ottenga un vantaggio, ma anche la società nel suo complesso. Nella parte centrale vengono richiamati i modelli teorici di riferimento, mentre la parte finale del contributo si incentra sulla descrizione operativa di una applicazione all'educazione stradale del modello che implica l'apprendistato cognitivo di Collins.*

Loredana Czerwinsky Domenis

Mobilità e traffico. Una prospettiva sociologica

di *Bruno Tellia**

Introduzione

Da un punto di vista fenomenologico sono cinque le componenti essenziali del viaggio: le motivazioni, il percorso, il mezzo di trasporto, la meta finale, i comportamenti.

> *"Dobbiamo andare e non fermarci finché non siamo arrivati"*
> *"Dove andiamo?"*
> *"Non lo so, ma dobbiamo andare"*
> Jack Kerouac

Così lo scrittore statunitense Jack Kerouac nel suo libro *On the road* (1951) esprimeva lo spirito di quella che in seguito sarebbe stata conosciuta come la *beat generation*: riappropriarsi dei grandi spazi americani; ripercorrere il mitico viaggio intrapreso dai pionieri; andare verso quel *west* che aveva perso il proprio significato geografico per diventare puro simbolo e metafora della vita; cercare di raggiungere quella frontiera che, non essendo un luogo fisico, diventava sempre più indefinita e si allontanava sempre più. Ciò che si cercava, d'altronde, non aveva connotazioni spaziali, ma era una identità più vera e più umana di quella proposta dall'industria della cultura e dei consumi: si cercavano le radici più profonde della società americana. La *Route 66*, che attraversava da costa a costa il continente nord americano, divenne icona della nuova cultura giovanile. La *beat generation* propose un viaggio senza una meta precisa, ma come percorso interiore di scoperta di sé stessi e del senso essenziale del vivere liberato da condizionamenti sociali, da imposizioni, da regole esterne. Una scoperta che si realizzava attraverso e nel viaggio. Il viaggio, cioè, non era strumen-

* Università di Udine - Docente di Sociologia industriale.

tale al raggiungimento di un luogo in cui si materializzava l'obiettivo che ci si era proposti e per raggiungere il quale era necessario intraprendere un cammino, ma era esso stesso il fine. In questo senso, il mettersi *on the road* si allontanava dal modo con cui comunemente si è inteso e si intende il viaggio: partire da un punto A per arrivare al punto B in cui trova compimento la ragione del viaggio.

Anche gli *esploratori* avevano un punto ben preciso su cui convergere, ancorché ignoto: le sorgenti del Nilo che fin dal tempo di Nerone venivano cercate senza successo; il passaggio a Nord Ovest che nessuno aveva mai attraversato ma che doveva esserci. Oppure si aveva chiaro dove andare e cosa cercare ma non si conosceva la via per arrivarci o vi era la curiosità di cercarne una nuova. Quando sir Edmund Hillary e lo sherpa Tenzing Norgay conquistarono la cima dell'Everest avevano ben presente il traguardo, ma dovettero trovare il sentiero perché nessuno prima di loro l'aveva tracciato. Cristoforo Colombo sapeva dove erano le Indie e sapeva quale era la via per arrivarci, ma decise di andare ad Oriente dirigendosi ad Occidente.

Fra le persone che proposero una ragione speciale per viaggiare c'è una categoria che si è avventurata su strade incerte e rischiose per raggiungere una meta associata ad un obiettivo che trascende la condizione umana: i *pellegrini*. Il pellegrinaggio data a molti secoli fa. Nella Grecia classica i grandi santuari panellenici consacrati al culto di Apollo o, verso la fine del V secolo a.C., ad Esculapio, attiravano un gran numero di persone. L'antico Egitto aveva importanti centri religiosi a Menfi e a Karnak. Nel mondo cristiano il pellegrinaggio è stato un fenomeno imponente fin dai primi secoli. Secondo quanto viene tramandato, la prima pellegrina cristiana fu Sant'Elena, la madre di Costantino, che si recò a Gerusalemme alla ricerca dei luoghi e dei segni della redenzione, dando avvio a quell'*iter Hierosolymitanum* che avrà un enorme rilievo nel mondo cristiano. A partire dal tardo medioevo, i pellegrini si muovono nel triangolo della Cristianità che aveva i vertici in Gerusalemme, Roma e Compostella, in cui sono contenuti i luoghi-simbolo, rispettivamente, del Santo Sepolcro, delle tombe degli apostoli Pietro e Paolo, della tomba dell'apostolo Giacomo. Le stesse Crociate, erano intese come pellegrinaggio. Il percorso che portava ai luoghi sacri diventò una sorta di "via sacra", lungo la quale sorsero luoghi di devozione, di ristoro, di tappa, di cura, anticipando un modello che sarà alla base dello stesso turismo moderno. Le strade e i sentieri battuti dai pellegrini diventarono vie attrezzate. Fin dai tempi antichissimi vennero redatti dei testi per aiutare i pellegrini nel percorso. La prima guida sistematica per i pellegrini che si recavano in Terrasanta venne scritta da un certo Rorgo Fretel di Nazareth verso il 1148. Conteneva indicazioni sugli itinerari da seguire, sulle distanze, sui luoghi più importanti e sulle memorie ad essi connesse. Al 994 risale il diario di viaggio da Canterbury a Roma dell'arcivescovo Sigerico. Fra i percorsi più importanti, ricordiamo il Cammino di Santiago, quello "fran-

cese" da St. Jean Pied de Port a Compostella e le altre varianti, che continua ad essere fatto da un numero incredibile di giovani e meno giovani che, da soli o in piccoli gruppi, percorrono a piedi anche un migliaio di chilometri attraverso gli ambienti e le condizioni atmosferiche più diversi, come atto di fede, come ricerca interiore, come contatto con la natura, come riflessione, come verifica delle proprie forze e della propria determinazione. La via Francigena, il cui inizio è tutt'ora segnato da un cippo posto davanti alla cattedrale di Canterbury, conduceva a Roma. Su di essa si innestavano rami minori provenienti dal Nord e dal Centro Europa, e poi continuava verso le Puglie da cui proseguire, via mare, per Gerusalemme.

Viaggio e ricerca

Il viaggio è anche completamento della propria formazione. Oggi si effettuano i viaggi di studio, si partecipa a convegni scientifici, ci si intruppa nelle gite culturali, si prende l'aereo per andare a visitare mostre. Dal settecento, per quasi due secoli, fu di moda il *grand tour*, il giro intrapreso dai giovani rampolli dell'aristocrazia europea e dai giovani della ricca borghesia che aveva bisogno di togliersi di dosso quanto di rozzo e grossolano la rivestiva e di rendersi accettabile negli ambienti bene. Per essi costituiva l'occasione per imparare a conoscere la cultura, l'arte, l'antichità dei paesi europei. Ma nel *grand tour* si avventuravano anche gli intellettuali, i letterati e gli artisti per abbeverarsi alla vera fonte della Cultura e dell'Arte, individuata nella classicità e nel Rinascimento. L'Italia, con la sua eredità romana e con i suoi monumenti, era diventata la tappa privilegiata, il posto che, per essere alla moda, era obbligatorio visitare. Si imparava dagli antichi modelli e si acquistavano opere d'arte, in particolare vedute del paesaggio italiano, e d'antiquariato con cui elevare il tono di castelli e ricche residenze. Era parte del rituale farsi ritrarre, avendo sullo sfondo ambienti bucolici e i resti romani. Il diario del viaggio divenne una forma letteraria di successo. Per tutti basti ricordare Johan Wolfgang Goethe. Una sua famosissima poesia, *Kennst du das Land, wo die Zitronen blühn?*, in cui anche la lingua tedesca sembra addolcirsi per descrivere il paesaggio italiano, divenne l'espressione della nostalgia di molti artisti verso l'Italia.

Kennst du das Land, wo die Zitronen blühn,
Im dunklen Laub die Goldorangen glühn,
Ein sanfter Wind vom blauen Himmel weht,
Die Myrte still und hoch der Lorbeer steht,
Kennst du es wohl?
Dahin! Dahin
Möcht ich mit dir, o mein Geliebter, ziehn!

Conosci tu il paese dove fioriscono i limoni?
Nel verde fogliame splendono arance d'oro
Un vento lieve spira dal cielo azzurro
Tranquillo è il mirto, sereno l'alloro
Lo conosci tu bene?
Laggiù, laggiù
Vorrei con te, o mio amato, andare!

Purtroppo, ritornando una seconda volta in Italia, Goethe amaramente concluse: "Non è più questa l'Italia che lasciai con dolore".

Non erano viaggi facili quelli intrapresi da pellegrini, letterati ed artisti, ma anche da commercianti, avventurieri, bande armate. La rete viaria era quanto restava, dopo oltre un millennio di abbandono, dell'imponente sistema infrastrutturale costruito da Roma imperiale. Il sistema di strade pavimentate completato dai Romani superava i 100.000 km e collegava alla capitale ogni provincia dell'impero. Le loro caratteristiche tecniche sono ancor oggi impressionanti: lo spessore complessivo dei quattro strati di diversi tipi di inerti che costituivano il fondo stradale poteva raggiungere anche il metro (da questa tecnica costruttiva *a strati* deriva il nostro termine *strada*, come l'inglese *street*); la larghezza della carreggiata era di 4 metri per le strade consolari, idonea per il contemporaneo transito dei carri in ambedue le direzioni, e di 1,50-2,40 metri per le altre strade; la carreggiata era limitata su entrambi i lati da selci sopraelevati che fungevano da paracarri; al di là di questi, correvano delle banchine pedonali. Su quelle strade le legioni raggiungevano rapidamente qualsiasi luogo dell'esteso impero dove fosse richiesto il loro impiego; ma passano anche i corrieri, la posta, i commercianti, gli avventurieri, gli innovatori. La mappa generale della ramificazione delle vie consolari romane era in marmo ed era esposta nel Foro Romano. Di essa venivano realizzate, e vendute, copie in pergamena e mappe parziali che riproducevano itinerari particolari. Il viaggiatore che da Roma doveva andare in Oriente, per esempio, poteva acquistare l'itinerario della Via Appia che lo portava a Brindisi dove si sarebbe imbarcato per la sua destinazione. Come nelle moderne guide, erano indicate le stazioni di servizio per i cavalli e i carri, le taverne, gli alberghi. Fra le mappe delle strade romane, ci è pervenuta, suddivisa in diverse pergamene, la *Tabula Peutingeriana*, una copia del XIII secolo conservata a Vienna, che riproduce l'intero impero romano, con tutte le principali strade e con le stazioni intermedie che contenevano.