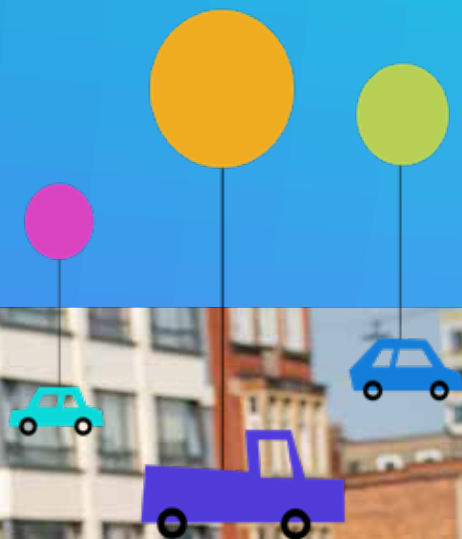
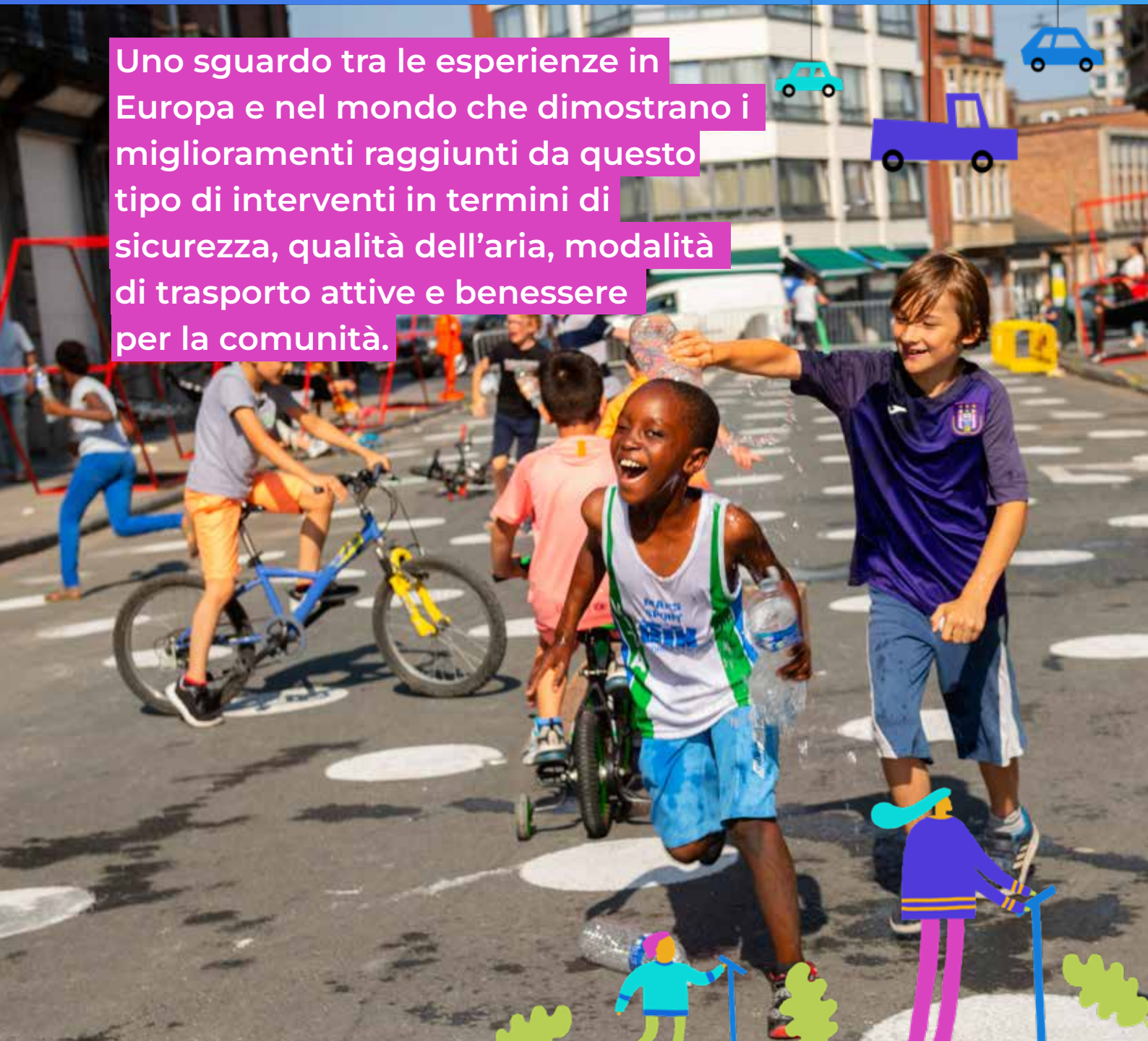


# Strade scolastiche per costruire città a misura di bambino

Uno sguardo tra le esperienze in Europa e nel mondo che dimostrano i miglioramenti raggiunti da questo tipo di interventi in termini di sicurezza, qualità dell'aria, modalità di trasporto attive e benessere per la comunità.



Questo documento è stato redatto da BYCS in collaborazione con la Clean Cities Campaign nell'ambito dell'iniziativa per le scuole Streets For Kids.

Autori: Lucas Snaije, Research & Advocacy Manager, BYCS; Daniela Abril Gutierrez, Global Networks Intern, BYCS

Revisore: Jens Müller, Policy & Research Lead, Clean Cities Campaign

Layout: Mirko Bruner

Design: Doug Dawson

Illustrazioni: Francesca Murgia

© Testo 2022, BYCS / Clean Cities Campaign (a cura di Transport & Environment)  
Immagine di copertina di Ivan Put per Filter Café Filtré

## Ringraziamenti

BYCS desidera esprimere la propria gratitudine alla Clean Cities Campaign per il sostegno e la collaborazione nella pubblicazione di questo rapporto.

BYCS ringrazia anche 8 80 Cities e

Qendra Marrëdhënie per la loro disponibilità a condividere le loro conoscenze ed esperienze. BYCS e la Clean Cities Campaign si assumono la responsabilità dei contenuti e delle opinioni espresse in questo documento.

# Sintesi

Con il termine School Streets / Strade scolastiche si identificano gli interventi di chiusura delle strade davanti alle scuole per limitare il traffico dei veicoli a motore, attraverso la creazione di zone pedonali e ciclabili, quantomeno in orario di entrata e uscita da scuola. Le Strade scolastiche si stanno affermando perché costituiscono interventi semplici e a basso costo per ridurre l'uso dei veicoli e l'inquinamento, migliorare la sicurezza e incoraggiare gli spostamenti a piedi e in bicicletta nel tentativo di migliorare la salute della comunità e aumentare il benessere dei bambini e delle loro famiglie. La loro rapida diffusione, principalmente nelle città europee, può essere collegata alla necessità di distanziamento sociale nei pressi delle scuole durante la pandemia da COVID-19, ma rappresenta anche una risposta alle problematiche della sicurezza stradale, della salute

e della qualità dell'aria, al crescente movimento dal basso a favore di città a misura di bambino, nonché alla diffusione di nuovi approcci sperimentali e innovativi, come l'urbanismo tattico, le open streets, le slow streets e le play streets<sup>1</sup>.

La crescita di Strade scolastiche può anche essere attribuita alla convenienza, alla semplicità concettuale, alla facilità di realizzazione, agli impatti positivi ottenuti e agli insegnamenti tratti dagli interventi passati, che ne incoraggiano la riproduzione. La valutazione e il monitoraggio delle iniziative esistenti mostrano impatti positivi e misurabili nella maggior parte dei casi e dimostrano che le Strade scolastiche possono contribuire a fornire soluzioni reali ad alcune delle nostre sfide urbane più urgenti.

## Elementi chiave:

**L'accompagnamento a scuola alimenta in modo significativo la quota percentuale di traffico motorizzato:** Transport for London (TfL) ha stimato che nel 2018 il 25% degli spostamenti in auto nell'ora di punta mattutina dei giorni feriali è dovuto all'accompagnamento dei bambini a scuola, per un totale di 254.000 spostamenti al giorno.

**Genitori e bambini sono a favore delle Strade scolastiche:** In un sondaggio condotto in Francia dall'UNICEF, l'87% degli intervistati si è dichiarato favorevole alla realizzazione di una Strada Scolastica davanti alla scuola del proprio figlio, il 59% per motivi di sicurezza (un ambiente circostante più sicuro) e quasi il 40% era motivato dalla riduzione dell'inquinamento. A Toronto, il 100% dei bambini intervistati ha affermato di preferire una Strada Scolastica chiusa alle auto; il 77% considerava la strada pericolosa prima del progetto pilota e solo il 3% durante la realizzazione del progetto.

**Riduzione degli spostamenti in auto:** Uno studio di TfL, sostenuto dalla Fondazione FIA, ha evidenziato una riduzione del 18% degli spostamenti in auto per recarsi a scuola a Londra come risultato degli interventi di Strade scolastiche.

**Qualità dell'aria:** Vicino alle scuole di Brent, Enfield e Lambeth si è registrata una sorprendente riduzione del 23% dell'inquinamento da biossido di azoto (NO<sub>2</sub>). I livelli di NO<sub>2</sub> nella regione fiamminga del Belgio sono diminuiti del 20%.

**Spostamenti attivi:** Nell'implementazione delle Strade scolastiche nel quartiere londinese di Waltham Forest, si è osservato un aumento di alunni che si spostano in modo attivo (a piedi o in bici-monopattino) nei percorsi casa-scuola, del 20% alla Willow Brook Primary School e del 10% alla St Joseph's Catholic Infant School. Secondo i dati ufficiali del Consiglio di Hackney, da quando è stato lanciato il programma, la percentuale di bambini che va a scuola in bicicletta nelle scuole partecipanti è aumentata di oltre il 50%.

# Introduzione



Con il termine School Streets / Strade scolastiche si identificano gli interventi di chiusura delle strade davanti alle scuole per limitare il traffico dei veicoli a motore, attraverso la creazione di zone pedonali e ciclabili, quantomeno in orario di entrata e uscita da scuola. Introdotte per la prima volta a Bolzano, in Italia, nel 1989, e successivamente adottate in Belgio, Austria e Paesi Bassi all'inizio degli anni 2000, le Strade scolastiche si stanno imponendo come interventi semplici e a basso costo per ridurre l'uso dei veicoli e l'inquinamento, migliorare la sicurezza e incoraggiare gli spostamenti a piedi e in bicicletta, nel tentativo di migliorare la salute della comunità e aumentare il benessere dei bambini e delle loro famiglie. La necessità di garantire un adeguato distanziamento sociale fuori dalle scuole - indotta dal COVID-19 - ha sicuramente contribuito a dare una spinta alla diffusione delle Strade scolastiche in Europa. Allo stesso tempo, le problematiche crescenti relative a sicurezza stradale, salute e qualità dell'aria hanno spinto le città ad adottare questi interventi di urbanismo tattico come soluzioni per creare ambienti urbani più incentrati sulle persone. In aggiunta, il crescente movimento dal basso a favore di città a misura di bambino, insieme all'accettazione di approcci sperimentali e innovativi, come l'urbanismo tattico, le open streets, le slow streets e le play streets, hanno contribuito alla rapida diffusione, negli ultimi tempi, delle Strade scolastiche in tutto il mondo<sup>2</sup>.

Queste limitazioni al traffico sono generalmente realizzate con l'impiego di cartelli stradali e paletti temporanei, concedendo alcune eccezioni per i veicoli di emergenza o per i residenti autorizzati. Le Strade scolastiche nascono spesso come progetto pilota, finalizzato a testare e misurare il loro impatto a breve termine. Da iniziative temporanee, spesso passano a una fase intermedia più lunga, con l'obiettivo finale di diventare permanenti. Questa formula del progetto pilota consente ai residenti della zona, ai genitori e alle comunità circostanti di fornire un feedback in modo collaborativo, così da adattare i cambiamenti a lungo termine alle esigenze locali.

Le Strade scolastiche sono una risposta alla necessità impellente di rendere le nostre città più a misura di bambino. I bambini sono una categoria vulnerabile, particolarmente esposta agli effetti nocivi degli inquinanti atmosferici, a causa della loro bassa statura, dei polmoni e del cervello in via di sviluppo e del ritmo di respirazione più elevato. Per esempio, i bambini di tre anni respirano il doppio dell'aria de-

gli adulti per unità di peso corporeo e giocano più vicino al suolo, dove l'inquinamento atmosferico è spesso più concentrato<sup>3</sup>. La sicurezza stradale è un altro aspetto critico: ogni anno, nel mondo, 1,35 milioni di persone vengono uccise sulle strade e gli incidenti stradali sono la principale causa di morte per i bambini e i giovani adulti, per un'età compresa tra i 5 e i 29 anni<sup>4</sup>. Lo stile di vita sedentario è un'altra problematica che desta grande preoccupazione. Secondo le raccomandazioni globali dell'OMS sull'attività fisica per la salute<sup>5</sup>, l'81% degli adolescenti nel mondo, di età compresa tra gli 11 e i 17 anni, non è attivo fisicamente in modo soddisfacente; inoltre i bambini trascorrono in media meno della metà del tempo a giocare all'aperto rispetto a quanto facevano i loro genitori<sup>6</sup>. Questo indica la necessità di promuovere strategie diffuse per favorire quartieri più sani, spostamenti attivi e spazi di gioco sicuri. Le Strade scolastiche stanno emergendo come strategia per ridurre il volume del traffico di veicoli a motore sulle strade limitrofe e antistanti le scuole, per contrastare il traffico e l'inquinamento atmosferico, nonché per aumentare il numero di bambini che utilizza modalità di spostamento attive per andare a scuola, rendendole più facili, accessibili, sicure e divertenti.

Questo documento suddivide gli impatti e i benefici positivi dimostrati dalla valutazione delle iniziative pilota in 5 categorie che si ricollegano a diverse sfide urbane esistenti. È importante sottolineare che, a causa della natura relativamente recente delle Strade scolastiche come strategia urbana a misura di bambino, sia le pubblicazioni accademiche che la letteratura grigia sono scarse e prevalentemente incentrate sulle iniziative del Regno Unito. Occorre sostenere lo sviluppo di metodologie per modificare contestualmente le iniziative delle Strade scolastiche e ampliare la sperimentazione e la valutazione delle Strade scolastiche al di fuori dei paesi europei e nordamericani, per poter valutare la possibilità di trasferire iniziative simili in altre regioni. In ultimo, sebbene le definizioni di Strade scolastiche siano state relativamente rigide in relazione agli orari di apertura e chiusura, vi sono possibilità di ampliare queste definizioni e di includere approcci alla pianificazione della città che si focalizzino sulla riqualificazione delle strade e delle zone nei pressi delle scuole, ponendo al centro la sicurezza stradale, la qualità dell'aria, il benessere delle famiglie e gli spostamenti attivi.



# I benefici delle Strade Scolastiche



Photo: Ivan Put for Filter Café Filtré

Le iniziative adottate per limitare il traffico motorizzato attorno alle scuole hanno impatti positivi sia diretti che indiretti. Molti di questi impatti e benefici sono anche strettamente interconnessi e insieme danno vita alla progettazione di città più sane, sicure, felici e inclusive. Per maggiore chiarezza, i dati sui benefici delle Strade scolastiche sono stati raggruppati nelle seguenti categorie: riduzione del traffico e aumento della sicurezza, miglioramento della qualità dell'aria, passaggio a modalità di trasporto attive, percezione positiva della comunità e infine creazione di spazi per una fruizione pubblica felice, per il benessere e la costruzione di comunità più sane.

## Riduzione del traffico e aumento della sicurezza

Un'ampia percentuale di spostamenti in auto, soprattutto da e verso la scuola, avviene su distanze percorribili a piedi o in bicicletta. Le Strade scolastiche sono strumenti efficaci per limitare l'uso dell'auto privata

per i tragitti brevi, poiché offrono un'alternativa ai genitori e ai bambini per camminare o andare in bicicletta in modo sicuro. In Europa, oltre il 30% degli spostamenti in auto copre distanze inferiori a 3 km; il 50% percorre meno di 5 km<sup>7</sup>.

A Londra, ad esempio, un terzo di tutti gli spostamenti in auto potrebbe essere percorso in bicicletta in meno di 10 minuti o a piedi in meno di 25 minuti<sup>8</sup>. Inoltre, Transport for London ha stimato che nel 2018 il 25% degli spostamenti in auto nell'ora di punta mattutina dei giorni feriali è dovuto all'accompagnamento dei bambini a scuola, per un totale di 254.000 spostamenti al giorno<sup>9</sup>. Allo stesso orario corrisponde il più alto tasso di vittime gravi per incidenti stradali sotto i 16 anni<sup>10</sup>. Negli Stati Uniti, quasi il 60% di tutti gli spostamenti in auto è inferiore a 9 km<sup>11</sup> e, secondo gli studi, il 68% degli studenti si reca a scuola in auto, con conseguenze negative in termini di attività fisica, sicurezza stradale e rendimento scolastico<sup>12</sup>.

In Francia, da un recente studio del 2020 commissionato dall'UNICEF sulle Strade scolastiche e gli spostamenti casa-scuola, su un campione di 536 genitori, è emerso che il 70% degli intervistati usa l'auto di tanto in tanto per accompagnare il proprio figlio a scuola o all'asilo e il 47% sostiene addirittura che è il mezzo di trasporto che utilizza più spesso, anche se solo l'8% vive a più di 5 km di distanza dalla scuola<sup>13</sup>. Come conseguenza degli interventi di Strade scolastiche e della pandemia, i genitori hanno dichiarato di aver ridotto gli spostamenti in auto e di avere intenzione di continuare a farlo. L'87% degli intervistati si è dichiarato a favore della realizzazione di una Strada scolastica attorno alla scuola del proprio figlio, il 59% per motivi di sicurezza (un ambiente circostante più sicuro) e quasi il 40% motivato dalla riduzione dell'inquinamento<sup>14</sup>.

Nel Regno Unito, inoltre, gli effetti delle Strade scolastiche sull'uso dei veicoli privati sono evidenti. Uno studio di Transport for London, sostenuto dalla Fondazione FIA, ha analizzato l'impatto di 35 Strade scolastiche sulle abitudini modali di genitori e accompagnatori a Londra e ha rilevato una riduzione del 18% degli spostamenti in auto per recarsi a scuola come risultato degli interventi<sup>15</sup>. La valutazione di un progetto pilota condotto nel 2015-2016 in 9 scuole primarie di Edimburgo ha evidenziato una riduzione della velocità dei veicoli sulle Strade scolastiche e sulle strade periferiche esaminate, nonché una riduzione complessiva dei volumi netti di veicoli sulle strade nei dintorni delle scuole del progetto pilota durante gli orari di restrizione<sup>16</sup>.

Un'analisi della letteratura dell'Università Napier di Edimburgo, che ha esaminato i risultati di 16 studi su progetti di Strade scolastiche, ha evidenziato che

nella quasi totalità dei casi è stato ridotto il numero totale di veicoli a motore nelle Strade scolastiche e nelle strade limitrofe. Inoltre, secondo le prove raccolte lo spostamento del traffico automobilistico non ha causato problemi significativi di sicurezza stradale e, laddove necessario, le autorità locali hanno applicato con successo misure di mitigazione<sup>17</sup>.

## Miglioramento della qualità dell'aria

Le Strade scolastiche hanno dimostrato in diversi contesti urbani di essere una misura pratica e facilmente realizzabile per ridurre l'esposizione dei bambini all'inquinamento atmosferico, che suscita grande preoccupazione nelle città di tutto il mondo.

Nell'ambito delle misure adottate da Londra per la tutela dell'aria pulita, le Strade scolastiche sono state inserite nel programma di interventi a sostegno degli spostamenti a piedi e in bicicletta, che hanno il potenziale di ridurre le emissioni e migliorare notevolmente la qualità dell'aria per tutti i cittadini<sup>18</sup>. Una ricerca condotta per la città, che ha comportato l'installazione di 30 sensori della qualità dell'aria "AQMesh" vicino alle scuole dei quartieri di Brent, Enfield e Lambeth, ha rilevato che le Strade scolastiche hanno generato una riduzione del 23% dell'inquinamento da biossido di azoto (NO<sub>2</sub>)<sup>19</sup>.

Inoltre, un rapporto commissionato da Possible e Mums for Lungs ha recentemente evidenziato che se tutte le scuole idonee di Londra, Birmingham, Leeds e Bristol avessero implementato le Strade scolastiche, i viaggi in auto nelle ore di punta in quelle città si sarebbero ridotti in totale tra gli 11 e i 32 milioni di viaggi all'anno, riducendo le emissioni di inquinanti atmosferici (NO<sub>x</sub>) di circa 23.000-64.000 kg all'anno e le emissioni di gas a effetto serra (CO<sub>2</sub>e) di circa 4.000-12.000 tonnellate all'anno<sup>20</sup>.

Nella valutazione del progetto pilota di Edimburgo del 2015-2016, i dati sul volume dei veicoli hanno permesso di analizzare la qualità dell'aria, in particolare i livelli di NO<sub>x</sub> (ossido di azoto, indicatore del biossido di azoto, un gas irritante prodotto dal traffico automobilistico). L'analisi ha mostrato una riduzione dei livelli di NO<sub>x</sub> di 1631 g/km (grammi per chilometro) nelle strade attorno alle scuole<sup>21</sup>. Inoltre, i dati sulla qualità dell'aria raccolti durante la prima chiusura temporanea della strada all'esterno di una scuola, nel quartiere londinese di Camden, hanno mostrato un notevole miglioramento dei livelli di NO<sub>2</sub> proprio all'esterno della scuola, con una riduzione del 3,8% nei giorni di scuola, mentre i viaggi

Oltre il

# 30%

degli spostamenti in auto in Europa copre distanze inferiori a 3 km e il 50% copre distanze inferiori a 5 km.

in auto sono diminuiti del 43%<sup>22</sup>.

Infine, in Belgio, la città di Gand ha incluso nel suo Piano di Mobilità 2030<sup>23</sup> l'implementazione di Strade scolastiche come parte delle strategie volte a ridurre il traffico e l'inquinamento atmosferico e a garantire tragitti sicuri verso le scuole. Il concetto di Strade scolastiche è popolare nella regione fiamminga, infatti dal 2018 esiste un apposito articolo di legge e uno specifico segnale stradale<sup>24</sup>. Un rapporto di valutazione pubblicato nel 2019 ha mostrato miglioramenti significativi nella sicurezza stradale e nella qualità dell'aria, con una riduzione del 20% delle concentrazioni medie di NO<sub>2</sub><sup>25</sup>.

### Passaggio a modalità di trasporto attive

L'importanza dell'attività fisica per i bambini è fondamentale per una vita sana e felice. Andare a scuola a piedi o in bicicletta è considerato un modo semplice per incentivare l'attività fisica dei bambini, aiutandoli ad attivare le loro energie e a ridurre stress e ansie. Inoltre, l'attività fisica è associata positivamente al rendimento scolastico, all'attenzione e alla concentrazione durante le lezioni<sup>26</sup>. Petra Jens, rappresentante dei pedoni e promotrice delle Strade scolastiche a Vienna, ha descritto l'iniziativa come una risposta non solo al caos del traffico davanti alle scuole elementari, ma anche alla crescente mancanza di esercizio fisico tra i bambini<sup>27</sup>.

L'ONG Sustrans con sede nel Regno Unito ha sottolineato, ad esempio, che, secondo gli insegnanti, gli alunni che vanno a scuola in bicicletta o a piedi arrivano più svegli e pronti a iniziare la giornata, rispetto a quelli che si spostano in auto<sup>28</sup>. Questi effetti sono ben documentati anche in ambito accademico. Il rapporto di Child Health Initiative sull'inquinamento atmosferico di Londra, "Every Child's Right to Breathe" ("Il diritto di ogni bambino a respirare"), sostenuto dalla Fondazione FIA, ha messo in evidenza l'impatto generazionale degli spostamenti attivi in giovane età, rilevando che i bambini che camminano e vanno in bicicletta hanno più probabilità di diventare adulti che fanno lo stesso<sup>29</sup>.

L'analisi della letteratura condotta dall'Università Napier di Edimburgo ha evidenziato che, tra i 16 studi inclusi, gli spostamenti attivi sono sempre stati descritti come uno degli scopi principali dello sviluppo delle Strade scolastiche. Lo studio ha inoltre evidenziato che i livelli di spostamenti attivi sono aumentati in quasi tutte le Strade Scolastiche considerate dalle autorità locali<sup>30</sup>.

Il quartiere di Waltham Forest è un altro esempio che testimonia l'effetto delle Strade scolastiche sulle modalità di trasporto attive. Il Consiglio di Waltham Forest ha introdotto finora 15 Strade scolastiche, coinvolgendo 64 strade in tutto il quartiere, a beneficio di oltre 12.000 alunni. Con l'implementazione delle Strade scolastiche a Waltham Forest, la School Street Marsh Lane, che ha incorporato due scuole nel settembre 2019, ha registrato un aumento del 20% degli alunni che vanno alla Willow Brook Primary School con una modalità di trasporto attivo e del 10% alla St Joseph's Catholic Infant School<sup>31</sup>. Risultati simili e così rapidi si riscontrano anche nei progetti di Strade scolastiche realizzati in contesti extraeuropei. Durante un progetto pilota temporaneo di Strada scolastica a Toronto, nella Mountview Avenue, i rapporti di valutazione hanno mostrato un notevole impatto dell'iniziativa sul cambiamento delle modalità di spostamento degli studenti. I dati raccolti da 80 Cities indicano che nei pochi giorni in cui è stato realizzato il progetto, gli spostamenti in auto sono diminuiti del 20,5% e gli spostamenti attivi sono aumentati del 5,4%<sup>32</sup>.

Uno studio pilota condotto tra gennaio e aprile 2019 in una scuola elementare di New Delhi con circa 50 studenti di quarta elementare ha rivelato che oltre la metà dei bambini voleva cambiare modalità di trasporto. Le ragioni principali dichiarate sono state: indipendenza, comfort, sicurezza e più tempo da spendere con i propri genitori<sup>33</sup>; mentre la chiusura delle strade al traffico automobilistico è stata citata come un modo per passare comodamente a modalità di spostamento più attive.

I risultati mostrano che

# l'81%

dei genitori e degli accompagnatori è favorevole alle iniziative adottate nella scuola e ritiene che le Strade scolastiche siano misure adatte ai bambini.



## Percezione positiva della comunità

Nella maggior parte dei casi, le iniziative di Strade scolastiche hanno ricevuto un sostegno incredibilmente positivo da parte di genitori, bambini, insegnanti e dalla comunità in generale.

Nel sondaggio condotto dall'UNICEF in Francia, i genitori hanno espresso un notevole entusiasmo per gli interventi. L'87% dei genitori (indipendentemente dall'età o dal livello di istruzione dei figli) ha dichiarato di essere favorevole al concetto di Strada scolastica attorno all'asilo o alla scuola del proprio figlio, il 47% di questi si è detto molto favorevole<sup>34</sup>. Nella città di Parigi molte delle 150 "Rues aux Ecoles" (Strade scolastiche) implementate sono state convertite in zone permanenti per soli pedoni, con l'aggiunta di alberi e panchine, e questa iniziativa ha ricevuto un forte sostegno da parte delle comunità locali.

La Schulstrasse Vereinsgasse di Vienna è un altro esempio di come un progetto pilota di Strada scolastica abbia avuto un'ottima accoglienza da parte della comunità locale. Secondo l'Agenzia per la mobilità di Vienna, nel 2018 l'associazione dei genitori ha ac-

colto all'unanimità la sperimentazione di Strade scolastiche nella scuola elementare di Vereinsgasse, istituendo un divieto di circolazione automobilistica di 30 minuti poiché il traffico motorizzato rappresentava un grave pericolo per gli alunni<sup>35</sup>.

Nell'ambito della strategia londinese sulle Strade scolastiche, nel 2020 è stato sviluppato uno studio per misurare la percezione di genitori e accompagnatori in 35 scuole. I risultati hanno mostrato che l'81% dei genitori e degli accompagnatori delle scuole partecipanti è favorevole alle iniziative adottate nella scuola dei propri figli e ritiene che le Strade scolastiche siano misure adatte ai bambini; il 77% è d'accordo con il mantenimento delle misure a lungo termine. Il 18% dei genitori ha dichiarato inoltre di aver ridotto il numero di spostamenti in auto per recarsi a scuola grazie alle Strade scolastiche.

Infine, lo studio ha evidenziato il volere dei genitori che la comunità sia coinvolta e resa partecipe delle consultazioni nel caso in cui le misure di Strade Scolastiche divenissero permanenti. Le testimonianze raccolte da questo stesso studio indicano che le famiglie e il personale scolastico apprezzano il maggiore senso di comunità scolastica che questa



Photo: Sergio Gatto



strategia porta con sé, soprattutto in un periodo in cui la pandemia del COVID-19 ha limitato la partecipazione alle decisioni comunitarie<sup>36</sup>.

Questo forte interesse è stato confermato anche da uno studio su 10 progetti pilota di Strade scolastiche a Edimburgo, nel quale sono state poste domande a genitori, insegnanti e residenti locali su aspetti della sicurezza stradale attraverso sondaggi di percezione prima e dopo l'attuazione del progetto. I genitori erano decisamente d'accordo sul fatto che le strade circostanti i cancelli delle scuole fossero più sicure dopo l'implementazione del progetto e di percepire una maggiore sicurezza per i bambini. Dal canto loro, i residenti non ritenevano che il progetto avesse reso la loro vita più difficile<sup>37</sup>.

A Toronto, il 100% dei bambini intervistati nell'ambito del progetto pilota della Strada scolastica a Mountview Avenue ha affermato di preferire una Strada scolastica chiusa al traffico, mentre il 77% di loro considerava la strada pericolosa prima del progetto pilota e solo il 3% continuava a pensarlo durante la realizzazione del progetto<sup>38</sup>. Un'accettazione e un sostegno così forti da parte della comunità nei confronti del programma contribuiscono a promuovere l'ampliamento delle Strade scolastiche e a far sì che, nel tempo, diventino elementi permanenti delle nostre città.

### **Creazione di spazi per la felicità pubblica, il benessere e comunità più sane**

Le Strade scolastiche aumentano anche il benessere, riunendo le famiglie e la comunità in generale in uno spazio urbano che viene recuperato. Un recente rapporto pubblicato dalla Cross River Partnership e dall'Active Travel Academy ha osservato che, mentre si è parlato di Strade scolastiche soprattutto in riferimento al miglioramento della qualità dell'aria, della pericolosità delle strade e degli spostamenti attivi, il recupero della strada può anche offrire un nuovo spazio di socializzazione per i genitori e gli accompagnatori e un luogo per i bambini in cui giocare durante gli orari di entrata e uscita dalla scuola<sup>39</sup>. Come sottolineato dall'ONG albanese Qendra Marrëdhënie (QM / Relationship Centre), le Strade scolastiche creano uno spazio di gioco sicuro nel quartiere, in linea con il concetto di "Play Along the Way", che trasforma l'idea di parco giochi e offre ai bambini la libertà di cui hanno bisogno per crescere in modo sano<sup>40</sup>. Questo principio risulta an-

cora più e importante in una realtà in cui i bambini giocano sempre meno all'aperto.

Gli studiosi invitano a prestare una maggiore attenzione alle strade, non solo come luoghi per la mobilità e gli spostamenti attivi, ma anche come spazi in cui vivere, giocare e entrare in connessione, che è vitale per la salute e il benessere dei bambini, delle loro famiglie e delle comunità locali<sup>41</sup>.

Gli esperti dell'ONG statunitense KaBOOM! hanno messo in evidenza che è fondamentale trovare modi innovativi per trasformare le infrastrutture delle città e superare le barriere comportamentali e ambientali, al fine di rendere il gioco quotidiano dei bambini una scelta più facile<sup>42</sup>. Un elemento critico per il successo di questa iniziativa è lo sviluppo di installazioni ludiche nei pressi dei punti di aggregazione di bambini, e ciò implica che le Strade scolastiche hanno il potenziale di diventare oasi di gioco e interazione tra i bambini.

Uno studio pilota di New Delhi, condotto su alunni di quarta elementare, che si basava sull'immaginazione delle Strade scolastiche, ha rilevato che il 78% dei bambini coinvolti ha definito sicuro e divertente un raggio di 250 metri attorno alla scuola dopo la eventuale chiusura della strada al traffico motorizzato. La loro percezione di sicurezza si estendeva oltre lo spazio antistante la scuola, in quanto riconoscevano dei benefici non solo per la loro scuola, ma anche per la comunità circostante<sup>43</sup>.

Infine, le Strade scolastiche sono spesso accompagnate da elementi di programmazione, e tali attività che si svolgono in spazi aperti sono state evidenziate dall'ITDP per la loro capacità di costruire infrastrutture civiche e sociali e di fornire opportunità di interazioni positive tra i bambini di tutte le età e tra le persone che si prendono cura di loro<sup>44</sup>. Anche se più difficile da misurare, l'iniezione di gioia pubblica che le Strade scolastiche possono temporaneamente creare è stata analogamente riconosciuta come un beneficio chiave degli eventi organizzati per le strade aperte in tutto il mondo, e contribuisce a creare il concetto di strade che accolgono le persone invece delle automobili.







## Casi di studio

Una serie di iniziative provenienti da tutto il mondo rivelano approcci diversi all'implementazione delle Strade scolastiche, ma sorprendentemente tutte mostrano un impatto immediato e una partecipazione significativa della comunità. Uno sguardo ravvicinato ad alcune di esse può aiutare a capire come le iniziative di Strade scolastiche vengano sviluppate, implementate e messe in scala.

Photo: Sergio Gatto



## HACKNEY, LONDRA

Il programma di Strade scolastiche di Hackney a Londra è uno dei più importanti al mondo. Il progetto pilota è iniziato nel 2017 con cinque scuole e dal 2021 ha reso permanenti tutti e cinque i progetti pilota, oltre ad aver installato altre 40 Strade scolastiche in tutto il quartiere<sup>45</sup>. Grazie al supporto convinto e diffuso delle autorità locali e della comunità, questo programma favorisce e incoraggia oltre 15.000 studenti a recarsi a scuola a piedi e in bicicletta in sicurezza. Secondo i dati ufficiali del Consiglio di Hackney, da quando è stato lanciato il programma, la percentuale di bambini che si reca in bicicletta nelle scuole partecipanti è aumentata di oltre il 50%, mentre il traffico fuori dalle scuole è diminuito di circa due terzi, migliorando notevolmente la qualità dell'aria negli orari di apertura e chiusura delle scuole<sup>46</sup>.

Grazie al successo ottenuto, il Consiglio di Hackney ha sviluppato una guida per gli addetti ai lavori per le città interessate, al fine di assistere gli operatori dei trasporti e le comunità nello sviluppo di Strade scolastiche nelle proprie città. La guida pratica si basa sulle esperienze di professionisti, insegnanti, alunni, genitori e della comunità allargata che è stata coinvolta nel programma.

Oltre a fornire supporto per lo stanziamento di fondi, il sostegno politico e le strategie pubblicitarie, la guida di Hackney prevede una sezione "Miti da sfatare", per rispondere alle obiezioni mosse nei confronti delle Strade scolastiche. Il Consiglio di Hackney spera che l'esperienza raccolta in questa guida possa fornire indicazioni utili ad altre autorità ed organizzazioni che desiderino implementare le Strade scolastiche nelle loro comunità.

*"Le Strade scolastiche di Hackney vanno ben oltre la semplice chiusura del traffico attorno alle scuole<sup>47</sup>: rendendo più facile per i bambini andare a scuola a piedi o in bicicletta fanno sì che le strade siano luoghi fruibili da tutti, combattano la cattiva qualità dell'aria e il problema dell'obesità. ". - Cllr Feryal Demirci, Vicesindaco e membro del Gabinetto per la salute, l'assistenza sociale, i trasporti e i parchi.*

Per ulteriori informazioni sul programma di Hackney per le Strade scolastiche, consultare la Guida per i professionisti edizione 2021.



Grazie al supporto convinto e diffuso delle autorità locali e della comunità, questo programma favorisce e incoraggia oltre

15,000

studenti a recarsi a scuola a piedi e in bicicletta in sicurezza.



## L'AIA, PAESI BASSI



Photo: Dutch Cycling Embassy

Sebbene i Paesi Bassi siano noti per la loro cultura ciclistica, anche l'uso dell'automobile è aumentato negli ultimi anni, generando un aumento del traffico e una minore percezione di sicurezza da parte delle famiglie. Come risposta a questa situazione, le iniziative di Strade scolastiche sono diventate sempre più importanti per le città olandesi. Per contrastare l'inquinamento atmosferico dovuto al traffico e migliorare la sicurezza stradale l'amministrazione locale dell'Aia ha adottato diverse misure, come le zone a basse emissioni<sup>48</sup> e le zone scolastiche<sup>49</sup>. Nel 2019, la città ha organizzato il suo primo esperimento di Strada scolastica e in appena un anno è riuscita a implementarne altre 15, in gran parte spinta dall'esigenza di fornire più spazio per il distanziamento sociale durante la pandemia di COVID-19<sup>50</sup> e soprattutto grazie alla presenza di un esponente politico per la sicurezza stradale, l'assessore alla mobilità Robert van Asten.

In seguito a una serie di segnalazioni sulla sicurezza da parte dei genitori della scuola elementare Montessori Valkenbos, soprattutto nelle ore di punta, Abeelstraat è stata scelta come sede del primo progetto pilota di Strada scolastica della città, durato due settimane. Il progetto pilota prevedeva la presenza di controllori del traffico che "chiudevano" la strada al transito dei veicoli a motore durante gli orari di apertura e chiusura della scuola. La Strada scolastica Abeelstraat è stata giudicata molto sicura da insegnanti, genitori e alunni e la sperimentazione iniziale ha fornito un'interessante esperienza di apprendimento su come applicare il concetto di Strada

scolastica a L'Aia, in particolare per quanto riguarda lo spostamento del traffico.

Poco tempo dopo è stata avviata una seconda sperimentazione, più lunga, sulla via Oeverwallan, nel quartiere periferico di Ypenburg. A causa del lockdown questo progetto pilota è stato interrotto, ma il Dipartimento della Mobilità ha esaminato tutte le 189 scuole elementari della città e i loro dintorni in questo periodo per valutare quante di esse potessero far parte della fase successiva del programma.

Nel settembre 2019 sono stati organizzati 15 esperimenti di Strade scolastiche, con la chiusura delle strade al traffico motorizzato nelle ore di punta della scuola. Nella fase di valutazione, i genitori, gli insegnanti e gli alunni hanno espresso la loro soddisfazione per le misure adottate per offrire più spazio e sicurezza. Secondo l'Istituto olandese di ciclismo, alcune delle scuole partecipanti hanno chiesto che le misure diventino permanenti. Ronald Woudstra ha dichiarato che i risultati dell'iniziativa delle Strade scolastiche sono stati registrati a una velocità record e che i prossimi passi del programma sono legati alla creazione di finanziamenti strutturati e permanenti.

"Solo togliendo le auto dalla strada le persone si sentono veramente sicure quando vanno a scuola a piedi o in bicicletta. Così, un numero maggiore di persone si sentirà più libero di decidere di andare a scuola a piedi o in bicicletta invece di guidare un'automobile". - Ronald Woudstra, ex direttore del Traffic Safety Capital Program dell'Aia.

[Continua a leggere sul blog di Dutch Cycling Embassy.](#)

## TIRANA, ALBANIA



Photo: Qendra Marrëdhënie

A Tirana, un'iniziativa pilota di successo, condotta nel 2020 da Qendra Marrëdhënie (QM / Relationship Center) nell'ambito del programma "Streets for Kids" di NACTO-GDCI, ha portato allo sviluppo di Gjon Buzuku Play Street, un'area parco giochi e di mobilità sicura con un'enfasi sull'accessibilità per i bambini piccoli e i loro accompagnatori, costruita in collaborazione con la scuola e la comunità del quartiere. QM organizza anche "Festa N' Rrugë", feste di strada itineranti organizzate periodicamente insieme al Comune di Tirana, che aprono le strade al pubblico per far sì che le persone possano immaginare e sperimentare direttamente una versione migliore della città. Attraverso questo approccio di attuazione, l'esperienza di Tirana si fa testimone dei benefici del passaggio dalle fasi di avvio a quelle intermedie, con l'obiettivo ultimo di creare cambiamenti strutturali nelle strade della città<sup>51</sup>.

QM lavora in sinergia con la città, che, sulla base dell'esperienza fatta con i primi tentativi in fase iniziale e intermedia, ha approvato l'espansione del progetto pilota a 10 nuove Strade scolastiche, per sviluppare una metodologia per sistematizzare e trasformare queste singole iniziative in un programma completo di Strade scolastiche. Per valutare e monitorare le iniziative, sono stati inizialmente definiti 10 indicatori:

- ▶ percentuale di aumento dell'ombra sul suolo,
- ▶ livelli di rumore all'entrata e all'uscita da scuola,
- ▶ livelli di PM2.5, PM10, NO2,
- ▶ numero di passeggini,
- ▶ percentuale di riduzione dell'area asfaltata,
- ▶ velocità media del traffico,
- ▶ posti a sedere con vista sulle aree gioco 0-3,
- ▶ numero di ciclisti,
- ▶ sondaggio sulla modalità di spostamento preferita e sondaggio sull'approvazione del progetto.



L'espansione delle Strade scolastiche prevede un processo costituito da due fasi e segue una metodologia strutturata in modo da adattarsi al contesto locale. La prima azione intrapresa è la messa in sicurezza della strada, che viene effettuata rapidamente con una semplice notifica di costruzione affissa con qualche settimana di anticipo. Una volta delimitato questo spazio sicuro, come una "tela bianca" su cui dipingere, inizia il processo di progettazione e co-creazione con i membri della comunità. Questo permette di fondere le competenze tecniche degli ingegneri comunali con approcci più partecipativi della comunità coinvolta per delineare ed elaborare insieme il nuovo carattere della strada<sup>52</sup>.

La co-creazione stimola l'immaginazione collettiva sulle potenzialità di una strada, per poi trasformarle nella realtà. Questo aspetto altamente esperienziale della metodologia permette di discutere concretamente su ciò che può essere fatto per la comunità in questo spazio, in modo che possa essere un luogo di appartenenza del quartiere. . Come o cosa dipingere, dove posizionare panchine, alberi o aree gioco può essere deciso in comune sul posto.

Dell'elenco iniziale di 10 indicatori, ne sono stati selezionati 5 ed è stata definita una base di riferimento di 11 scuole che adotteranno i progetti pilota prima del luglio 2022. Saranno oggetto di valutazione anche le scuole target e le scuole di controllo.

*"Le chiusure temporanee sono estremamente efficaci. Hanno un costo ridotto ma un impatto enorme, soprattutto in riferimento all'obiettivo di far cambiare idea alle persone. In sole 4 ore, alla festa di strada, la gente ha visto di cosa si trattava e ha detto "ne vogliamo altre".*

Trasmettere ciò che si vuole ottenere attraverso l'esperienza è molto più efficace che spiegarlo, perché è diretto e non verbale. Riuscire a passare dal dover discutere rispetto al prendere decisioni sullo spazio pubblico e poterle prendere direttamente è qualcosa di veramente potente per tutte le generazioni. E in questo modo si evita la spiacevole preoccupazione delle persone rispetto alla sicurezza dello spazio pubblico, e si dice semplicemente: "Ehi, guardate quanto sarebbe divertente". - Simon Battisti, Direttore, Qendra Marrëdhënie<sup>53</sup>.

[Maggiori informazioni sul lavoro di Qendra Marrëdhënie.](#)



Photo: Qendra Marrëdhënie

Dell'elenco iniziale di 10 indicatori, ne sono stati selezionati 5 ed è stata definita una base di riferimento di 11 scuole che adotteranno i progetti pilota prima del luglio 2022.





## TORONTO, CANADA



880Cities\_Toronto.jpg

Nell'ambito di una serie di progetti sperimentali nel 2019, l'ONG 8 80 Cities, con sede a Toronto, ha iniziato a realizzare "ristrutturazioni temporanee delle strade". Uno di questi progetti è stato sviluppato nella Mountview Avenue come progetto pilota di Strada scolastica. L'obiettivo dell'organizzazione era dimostrare ai residenti che una progettazione stradale più sicura crea strade più fruibili e dinamiche per tutti e alle autorità locali che gli elementi di progettazione più sicuri possono essere installati rapidamente, a basso costo e con il sostegno della comunità.

Mountview Avenue è stata scelta come progetto pilota di Strada scolastica a Toronto per diversi fattori importanti, come le preoccupazioni esistenti della comunità in materia di sicurezza, un bacino d'utenza ridotto in un quartiere relativamente percorribile a piedi, una cultura di promozione dei trasporti attivi tra gli studenti e gli insegnanti, e infine la presenza di un esponente politico, il consigliere comunale Gord Perks, che è stato fondamentale per la realizzazione del progetto<sup>54</sup>.

Nell'ottobre del 2019, per 4 giorni, la prova sperimentale della Strada scolastica ha creato un ambiente provvisoriamente libero dalle auto su Mountview Avenue durante gli orari di apertura e chiusura della Keele Street Public School. La sua attuazione ha generato un'elevata partecipazione studentesca, oltre a volontari della comunità che hanno aiutato a realizzare la chiusura delle strade installando le barriere e svolgendo mansioni di vigilanza. Infine, è stata implementata una strategia di segnaletica semplice, e barriere di legno ricavate dal design open source "Wikiblocks", facili da assemblare senza chiodi o viti.

Oltre alle tante lezioni apprese, la strategia sperimentale di Mountview Avenue ha portato a due risultati chiave<sup>55</sup>:

innanzitutto le Strade scolastiche modificano la modalità di trasporto degli studenti e delle famiglie, con una diminuzione del 20,5% degli spostamenti in auto e un aumento del 5,4% della quota modale di trasporto attivo verificato durante la fase preliminare, inoltre diversi genitori hanno dichiarato che la loro percezione della distanza dalla scuola è cambiata, così come l'idea di permettere ai loro figli di andare a scuola a piedi in modo indipendente se Mountview Avenue avesse un programma di Strade scolastiche a lungo termine.

Secondo il rapporto di 8 80 Cities, le comunità chiedono programmi a lungo termine che diano priorità alla sicurezza dei bambini e che offrano più tempo per realizzare miglioramenti gestiti dalla comunità. Ospitare un progetto di breve durata è stato anche un modo per mostrare ai residenti quanto fossero felici i bambini, il che, in un ambiente incentrato sulla cultura delle auto, può essere un modo per attenuare il potenziale contraccolpo della sottrazione di spazio alle auto. Attualmente 8 80 Cities sta assistendo 3 città nell'avvio di un programma di Strade scolastiche più lungo, che sarà lanciato nel maggio 2022 dopo un anno di pianificazione e di coinvolgimento della comunità, elemento fondamentale per la preparazione e l'accettazione dei programmi<sup>56</sup>.

*"Le Strade scolastiche hanno un ruolo fondamentale da svolgere nella creazione di città più felici. Dovremmo aspirare ad avere gli spazi pubblici e le strade come aree ludiche. Non è sufficiente andare dal punto A al punto B a piedi o in bicicletta, l'aspetto del placemaking è fondamentale per la percezione di quella strada o di quello spazio da parte della comunità".* Jiya Benni, Project Manager, 8 80 Cities.

[Accedi al Rapporto di sintesi di 8 80 Streets su Mountview.](#)

# Conclusioni

Le Strade scolastiche hanno avuto un grandissimo impatto evidenziato da una serie di iniziative sparse in tutto il mondo e stanno emergendo nella forma di un nuovo approccio urbano in grado di promuovere città più sane, sicure, sostenibili e felici per i bambini, le loro famiglie e per la popolazione in generale.

La loro semplicità, il costo contenuto, la rapidità di attuazione, il largo consenso ottenuto e gli effetti comprovati indicano che questi progetti sono altamente trasferibili a diversi contesti urbani con un'elevata probabilità di successo. Le esperienze di Londra, L'Aia, Tirana e Toronto illustrate in questo documento mostrano le diverse alternative e le buone pratiche per un'implementazione soddisfacente delle Strade scolastiche. Molte sono caratterizzate da creatività, forte leadership e coinvolgimento della comunità, prevedendo spesso una fase di avvio sperimentale, per poi passare a una fase intermedia e infine diventare permanenti.

Riassumendo, le Strade scolastiche favoriscono le città a misura di bambino nei seguenti modi:

- ▶ Le Strade scolastiche hanno un impatto positivo sulla riduzione del traffico generato da genitori e accompagnatori, nonché un miglioramento generale della sicurezza stradale, senza causare disagi nelle strade vicine.
- ▶ Le Strade scolastiche hanno un notevole effetto positivo sulla qualità dell'aria, riducendo i livelli di inquinamento nelle strade limitrofe alle scuole.
- ▶ Le Strade scolastiche sono un buon punto di partenza per un passaggio a modalità di trasporto attive e hanno dimostrato di aumentare la percentuale di alunni che si muovono in modo attivo, aggiungendo all'attività fisica equilibrio mentale e riduzione dello stress.
- ▶ Le Strade scolastiche possono avere un impatto generazionale sugli spostamenti attivi in giovane età, rendendo i ragazzi più propensi a continuare a muoversi a piedi e in bicicletta da adulti.
- ▶ Le Strade scolastiche hanno dimostrato di ricevere un enorme consenso positivo non solo da parte di bambini e genitori, ma anche da parte di insegnanti e degli abitanti del quartiere.
- ▶ Le Strade scolastiche rimettono al centro della

pianificazione la felicità pubblica e il gioco urbano, favorendo il rafforzamento dei legami comunitari e il benessere dei residenti.

## Considerazioni chiave:

- ▶ In ambienti fortemente incentrati sulle automobili, interventi di breve durata o feste di strada sono un punto di partenza efficace per l'implementazione di Strade scolastiche di durata maggiore. Queste brevi esperienze possono attenuare il potenziale contraccolpo della sottrazione di spazio alle auto e dimostrare rapidamente i benefici di tali interventi.
- ▶ Gli interessi e il coinvolgimento della comunità sono fattori chiave che dovrebbero orientare il lavoro preliminare nella scelta del luogo in cui realizzare un progetto pilota di Strada scolastica, e continuare durante tutto il processo di implementazione. ▶ Gli approcci partecipativi dovrebbero essere inclusi nell'espansione delle Strade scolastiche. Passare da una fase di avvio sperimentale, a una fase intermedia e infine a una permanente richiede un processo di transizione collaborativo e flessibile.
- ▶ È raccomandata una metodologia fortemente basata sull'esperienza. La co-creazione stimola l'immaginazione collettiva sulle potenzialità di una strada, permettendo ai membri della comunità di esprimere i loro desideri e riducendo la possibilità di conflitti.
- ▶ Per la valutazione e il monitoraggio è bene eseguire dei sondaggi prima e dopo l'attuazione del progetto. È estremamente importante stabilire un parametro di riferimento per la quota modale degli studenti, le ragioni della loro preferenza, nonché i dati relativi alla sicurezza stradale, alla qualità dell'aria e ai livelli di rumore.
- ▶ La presenza di un rappresentante politico è importante per dare legittimità al progetto, facilitare la concessione di permessi e altri requisiti da parte delle autorità locali e rafforzare l'adesione e la fiducia della comunità.

# Strade scolastiche come promotrici di cambiamento: Raccomandazioni della Clean Cities Campaign

Sulla base delle testimonianze e dei casi di studio presentati finora, la Clean Cities Campaign ha formulato le seguenti raccomandazioni per l'implementazione delle Strade scolastiche:

- 1 Sviluppare un piano chiaro** per la realizzazione di Strade scolastiche davanti a tutte le scuole materne, elementari e medie entro il 2030, con obiettivi annuali intermedi.
- 2 Realizzare, come fase preliminare**, la chiusura temporanea delle strade e sfruttare questo tempo per coinvolgere i residenti, le scuole, i genitori e i bambini stessi nella definizione del progetto. Fare riferimento all'urbanistica tattica come un modo per realizzare una Strada scolastica temporanea.
- 3 Rendere le Strade scolastiche permanenti.** Limitare la chiusura solo agli orari di entrata e uscita da scuola può funzionare per le Strade scolastiche temporanee, ma nel tempo la maggior parte delle Strade scolastiche dovrebbero diventare permanenti. Questo favorirebbe un cambiamento duraturo nei modelli di trasporto e ne faciliterebbe l'applicazione.
- 4 Installare e mantenere l'infrastruttura (di base) necessaria.** Le Strade scolastiche richiedono infrastrutture (di base) per garantire la chiusura permanente della strada alle auto, come dissuasori, fioriere, barriere. Alcune di queste possono essere costruite localmente, come i "Wikiblocks" utilizzati a Toronto.
- 5 Pianificare una campagna di sensibilizzazione** con i genitori sui vantaggi delle Strade scolastiche. Valutare l'incentivazione e la promozione di iniziative autonome da parte di genitori e insegnanti, come le giornate "bike to school" ("a scuola in bicicletta").
- 6 Le Strade scolastiche devono essere affiancate da un programma per aumentare la sicurezza e la facilità degli spostamenti da e verso la scuola in bicicletta, a piedi o con i mezzi pubblici.** È essenziale che il tragitto per raggiungere la scuola sia sicuro, cosa che di solito richiede anche interventi di miglioramento delle infrastrutture. Si dovrebbe anche prendere in considerazione di nominare dei responsabili della mobilità per ogni scuola o distretto, che fungano da intermediari, da un lato, tra i residenti e la comunità scolastica, dall'altro tra il comune e l'autorità di trasporto locale.



# Bibliografia

1. NACTO-GDCI. (2020). Streets for Pandemic Response & Recovery. National Association of Transport Officials. <https://nacto.org/publication/streets-for-pandemic-response-recovery/>
2. Forthcoming (2022). School streets globally: A political economy analysis of the rise of school streets in Europe and around the world. Fia Foundation.
3. Bernard van Leer Foundation (2021). Policy Brief: Air Pollution in Early Childhood. <https://bernardvanleer.org/publications-reports/policy-brief-air-pollution-in-early-childhood/>
4. Global status report on road safety 2018: summary. Geneva: World Health Organisation; 2018 (WHO/NMH/NVI/18.20). Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
5. Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world. Geneva: World Health Organisation; 2018. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO
6. Kennedy, R (2018) Children spend half the time playing outside in comparison to their parents. Child in the City. <https://www.childinthecity.org/2018/01/15/children-spend-half-the-time-playing-outside-in-comparison-to-their-parents/>
7. World Health Organization, n.d. Physical activity. Available at: <https://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/Transport-and-health/data-and-statistics/physical-activity2>
8. Transport for London, n.d. Healthy Streets for London Prioritising walking, cycling and public transport to create a healthy city. London, pp.1-30. Available at: <https://content.tfl.gov.uk/healthy-streets-for-london.pdf>
9. Transport for London (2018). Walking & Cycling Action Plan. London, pp. 1- 111. Available at: <https://content.tfl.gov.uk/mts-walking-action-plan.pdf>
10. Public Health England. (2016) Road injury prevention Resources to support schools to promote safe active travel. London. Available at: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/505277/25\\_Feb16FINAL\\_DOCUMENT.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/505277/25_Feb16FINAL_DOCUMENT.pdf)
11. U.S. Department of Transportation, Federal Highway Administration (2017) National Household Travel Survey. URL: <https://nhts.ornl.gov>.
12. Voulgaris, C. T., Smart, M. J., & Taylor, B. D. (2019). Tired of Commuting? Relationships among Journeys to School, Sleep, and Exercise among American Teenagers. Journal of Planning Education and Research, 39(2), 142–154. <https://doi.org/10.1177/0739456X17725148>
13. Harris Interactive pour UNICEF. (2020) Sondage auprès des parents d'élève sur les trajets domicile – école et le principe des rues scolaires. [http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF\\_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf](http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf)
14. Harris Interactive pour UNICEF. (2020) Sondage auprès des parents d'élève sur les trajets domicile – école et le principe des rues scolaires. [http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF\\_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf](http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf)
15. Transport for London (2021). School Streets Air Quality Study. London. Available at: <https://www.london.gov.uk/WHAT-WE-DO/environment/environment-publications/school-streets-air-quality-study>
16. Edinburgh City Council (2016) School Streets pilot project evaluation. Transport and Environment Committee report, 30/08/16.
17. Davis A (2020) School Street Closures and Traffic Displacement: A Literature Review and semi-structured interviews. Report by Traffic Research Institute, Edinburgh Napier University.
18. Child Health Initiative and FIA Foundation (2021) Every Child's Right to Breathe. London: A Case Study. London, pp. 1-48. Available at: <https://www.childhealthinitiative.org/media/460791/every-childs-right-to-breathe-spreads.pdf>
19. Air Quality Consultants (2021). Air Quality Monitoring Study: London School Streets. London, pp. 1-94 [https://www.london.gov.uk/sites/default/files/school\\_streets\\_monitoring\\_study\\_march21.pdf](https://www.london.gov.uk/sites/default/files/school_streets_monitoring_study_march21.pdf)
20. Hopkinson L, Goodman A (joint first authors), Thomas A, Aldred R and Sloman L (2020) School Streets: Reducing children's exposure to toxic air pollution and road danger. Report by Transport for Quality of Life and Active Travel Academy for Possible and Mums for Lungs, December 2020.
21. Edinburgh City Council (2016) School Streets pilot project evaluation. Transport and Environment Committee report, 30/08/16.
22. Child Health Initiative and FIA Foundation (2021) Every Child's Right to Breathe. London: A Case Study. London, pp. 1-48. <https://www.childhealthinitiative.org/media/460791/every-childs-right-to-breathe-spreads.pdf>
23. Ghent (2017) Mobility plan Ghent 2030. Mobility as the driving force for a sustainable and accessible city. [https://www.eltis.org/sites/default/files/c1\\_scheirs\\_mobility\\_policy\\_ghent.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/c1_scheirs_mobility_policy_ghent.pdf)
24. Weg Code (2018) Artikel 22undecies. Verkeer in schoolstraten. <https://wegcode.be/wetteksten/secties/kb/wegcode/2172-art22undecies>
25. Van de Velde, K., Holemans, D. (2020) Cities as Places of Hope: Ghent. Oikos. [https://gef.eu/wp-content/uploads/2020/02/GEF\\_Oikos\\_Article\\_Ghent-2.pdf](https://gef.eu/wp-content/uploads/2020/02/GEF_Oikos_Article_Ghent-2.pdf)
26. Child Health Initiative and FIA Foundation (2021) Every Child's Right to Breathe. London: A Case Study. London, pp. 1-48. <https://www.childhealthinitiative.org/media/460791/every-childs-right-to-breathe-spreads.pdf>
27. Nahverkehrs-praxis (2021) Zwei neue Schulstraßen in Wien. <https://www.nahverkehrspraxis.de/zwei-neue-schulstrassen-in-wien/>

28. Bennett C (2019) Why is travelling actively to school important? Sustrans blog, 25/02/19. <https://www.sustrans.org.uk/our-blog/opinion/2019/february/why-is-travelling-actively-to-school-important#>
29. Child Health Initiative and FIA Foundation (2021) Every Child's Right to Breathe. London: A Case Study. London, pp. 1-48. <https://www.childhealthinitiative.org/media/460791/every-childs-right-to-breathe-spreads.pdf>
30. Davis A (2020) School Street Closures and Traffic Displacement: A Literature Review and semi-structured interviews. Report by Traffic Research Institute, Edinburgh Napier University.
31. CIHT (2021). Waltham Forest School Streets case study. CIHT. <https://www.ciht.org.uk/blogs/school-streets-should-they-become-a-permanent-feature-of-our-landscape/>
32. 8 80 Cities (2020) 8 80 Streets Mountview Summary Report. Toronto, Ontario. <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2020/06/8-80-Streets-Mountview-Summary-Report.pdf>
33. Varma, R. (2021) Reimagining safer school streets with children using the crosswalk program. International Association of Traffic and Safety Sciences. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.03.003>
34. Harris Interactive pour UNICEF(2020) Sondage auprès des parents d'élèves sur les trajets domicile – école et le principe des rues scolaires. [http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF\\_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf](http://harris-interactive.fr/wp-content/uploads/sites/6/2020/09/Rapport-HI-pour-UNICEF_Sondage-aupres-des-parents-d-eleve-sur-la-pollution-autour-des-ecoles.pdf)
35. Mobility Agency Vienna (2018) Schulstraße: mehr Sicherheit für Kinder. <https://www.mobilitaetsagentur.at/presse/schulstrasse-mehr-sicherheit-fuer-kinder/>
36. Bloomberg Philanthropies (2020) New studies show School Streets improve air quality. <https://www.bloomberg.org/press/new-studies-show-school-streets-improve-air-quality/>
37. Davis A (2020) School Street Closures and Traffic Displacement: A Literature Review and semi-structured interviews. Report by Traffic Research Institute, Edinburgh Napier University.
38. 8 80 Cities (2020) 8 80 Streets Mountview Summary Report. Toronto, Ontario. <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2020/06/8-80-Streets-Mountview-Summary-Report.pdf>
39. Thomas, A. (2022). Making School Streets Healthier: Learning from temporary and emergency closures. Report by Cross River Partnership and Active Travel Academy (March 2022).
40. Qendra Marrëdhënie (2022). Rrugët Për Fëmijët. Tirana School Streets Program. Qendra Marrëdhënie <https://www.qendra-m.org/en/school-streets/rrugjet-per-femijet>
41. Russell W. & Stenning A. (2020): Beyond active travel: children, play and community on streets during and after the coronavirus lockdown, Cities & Health, DOI: 10.1080/23748834.2020.1795386
42. Levner, A. (2019). "Turning Spaces into Playces". The City at the Eye Level for Kids. Stipo.
43. Varma, R. (2021) Reimagining safer school streets with children using the crosswalk program. International Association of Traffic and Safety Sciences. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2021.03.003>
44. ITDP (2022). Access and Babies, Toddlers, and Their Caregivers. Access for All Series, Policies for INclusive TOD. ITDP, Bernard van Leer Foundation.
45. Hackney Council (2021) Hackney School Streets Toolkit for Professionals 2021 Edition. London, pp. 1-44 Available at: <https://drive.google.com/file/d/1UVVmMxxgFBIKSgE-h9sZn3s-4sP7wKWmC/view>
46. Hackney Council (2019) Hackney Council launches Nationwide Blueprint to ban traffic outside schools. Available at: [www.hackney.gov.uk](http://www.hackney.gov.uk)
47. Hackney Council (2019) Hackney Council launches Nationwide Blueprint to ban traffic outside schools. Available at: [www.hackney.gov.uk](http://www.hackney.gov.uk)
48. Den Haag (2021) Low-emission zones in The Hague. [www.denhaag.nl/en/in-the-city/getting-there-and-around/low-emission-zones-in-the-hague.htm](http://www.denhaag.nl/en/in-the-city/getting-there-and-around/low-emission-zones-in-the-hague.htm)
49. Den Haag (2020) Road Safety implementation Program 2020-2022. [https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/8820776/1/RIS305102\\_Bijlage\\_1](https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/8820776/1/RIS305102_Bijlage_1)
50. Woudstra (2020) School Streets Help Students Arrive Safely in The Hague. Dutch Cycling Embassy. <https://www.dutchcycling.nl/en/news/blog/school-streets-help-students-arrive-safely-in-the-hague>
51. Qendra Marrëdhënie (2022). Rrugët Për Fëmijët. Tirana School Streets Program. Qendra Marrëdhënie <https://www.qendra-m.org/en/school-streets/rrugjet-per-femijet>
52. Qendra Marrëdhënie (2022). Rrugët Për Fëmijët. Tirana School Streets Program. Qendra Marrëdhënie <https://www.qendra-m.org/en/school-streets/rrugjet-per-femijet>
53. Battisti, S. (2022). Interview with the author.
54. 8 80 Cities (2020) 8 80 Streets Mountview Summary Report. Toronto, Ontario. <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2020/06/8-80-Streets-Mountview-Summary-Report.pdf>
55. 8 80 Cities (2020) 8 80 Streets Mountview Summary Report. Toronto, Ontario. <https://www.880cities.org/wp-content/uploads/2020/06/8-80-Streets-Mountview-Summary-Report.pdf>
56. Benni, J. (2022). Interview with the author.



### A proposito di BYCS

Siamo una ONG internazionale con sede ad Amsterdam, ispirata dalla convinzione che le biciclette trasformino le città e le città trasformino il mondo. Immaginiamo una città futura in cui la metà degli spostamenti avverrà in bicicletta entro la fine del decennio. Per contribuire al raggiungimento di questo obiettivo, promuoviamo, rafforziamo e realizziamo iniziative ciclistiche guidate dalle comunità a livello globale, perseguendo questa visione ambiziosa che chiamiamo 50×30.

[www.bycs.org](http://www.bycs.org)  
[connect@bycs.org](mailto:connect@bycs.org)

### Contatti

Lucas Snaije  
Research & Advocacy Manager,  
BYCS [lucas@bycs.org](mailto:lucas@bycs.org)  
+33 (0)6 02 09 19 18

Jens Müller  
Research & Policy Lead,  
Clean Cities Campaign  
[jens.mueller@cleancitiescampaign.org](mailto:jens.mueller@cleancitiescampaign.org)  
+32 (0)488 367 353

### A proposito della Clean Cities Campaign

La Clean Cities Campaign è una coalizione europea di organizzazioni facente capo a Transport & Environment. Il nostro obiettivo comune è incoraggiare le città a passare alla mobilità a emissioni zero entro il 2030, esortando le città europee a diventare campioni della mobilità attiva, condivisa ed elettrica per un futuro urbano più vivibile e sostenibile.

[www.cleancitiescampaign.org](http://www.cleancitiescampaign.org)  
[info@cleancitiescampaign.org](mailto:info@cleancitiescampaign.org)

