

DECISIO

Report incontro

Oggetto	: Report Workshop 2 - "Focus Scuole"
Data	: 04/11/2019
Luogo	: SDM - Sala Consiliare
Presenti	: Consulenti Decisio - Vice Sindaco - Assessore all'Istruzione - Genitori di studenti
Compilato	: Matteo Jarre, Paolo Ruffino

Sintesi generale

L'incontro ha avuto una durata di circa 2h e si è strutturato in 4 momenti principali:

1. Introduzione dell'analisi e presentazione dei dati sulla mobilità all'interno di San Donato Milanese ("SDM" nel seguito), con particolare attenzione alla mobilità per motivi di studio e, in generale, legata al mondo della scuola.
2. Presentazione delle conseguenze di un sistema di mobilità eccessivamente basato sull'uso dell'automobile privata: qualità dello spazio pubblico, sicurezza stradale, lo sviluppo cognitivo e sociale di bambini e ragazzi, i danni alla salute fisica, il costo per la società del "non fare nulla".
3. Presentazione di un possibile quadro di interventi che possa coinvolgere tutti gli attori principali (il personale della scuola - professori e dirigenti - gli studenti e i genitori) ed esempi di buone pratiche europee ed italiane.
4. Discussione sugli interventi proposti.

In totale hanno partecipato circa 15 stakeholders provenienti dal mondo delle scuole, soprattutto genitori; un aspetto negativo da sottolineare è stata la totale assenza di dirigenti scolastici e di molti insegnanti di SDM. Il clima della discussione è stato sempre sereno e gli interventi interessati e costruttivi.

Cosa si è appreso dalla fase partecipativa

La prima fase aperta di discussione è stata strutturata sul tema della "sicurezza percepita", con la seguente domanda posta al pubblico:

Per quale motivo non lasciamo i nostri figli andare a scuola da soli?

- a) *Qual è il problema principale?*
- b) *Per chi / cosa?*
- c) *Chi / cosa lo causa?*

DECISIO

I partecipanti sono intervenuti alla discussione uno per volta, il consulente di Decisio ha moderato la discussione. È emersa una varietà di problemi differenti, ma la maggior parte dei partecipanti ha sottolineato l'importanza di tre aspetti sostanziali:

- a) Insicurezza dovuta all'elevato volume di traffico la mattina.
- b) I bambini sono le principali "vittime" di questo sistema.
- c) I genitori stessi si sono individuati come "fonte" del problema. Ma anche gli orari scolastici e alcune politiche scolastiche (es. il problema "zaini pesanti").

Da notare il fatto che la quasi totalità dei partecipanti era d'accordo che la presenza di **troppe automobili in città** è un problema rilevante per la sicurezza della mobilità dei bambini e ragazzi. Interessante notare come questo aspetto sia stato sottolineato anche nel workshop "aperto" tenutosi in data 10/10 (vedere report specifico); tale somiglianza fra le due conclusioni indica che il problema è percepito come grave e rilevante da diversi stakeholders.

La seconda parte della discussione partecipativa si è invece focalizzata sui possibili interventi per risolvere, almeno in parte, la situazione della mobilità in SDM. La domanda che è stata rivolta al pubblico è:

Se poteste intervenire su un aspetto/infrastruttura, quale sarebbe?

- a) *Quale aspetto modifichereste?*
- b) *Chi avvantaggerebbe?*
- c) *Chi se ne lamenterebbe?*

Anche in questo caso sono emerse diverse proposte con focus differenti; in ogni caso, tre proposte che sono state "condivise" da diversi partecipanti sono state:

- a) Modifiche agli orari scolastici
- b) Realizzare percorsi ciclabili sicuri e posteggi bici protette nei cortili
- c) Risolvere i punti neri viabilistici
- d) Attraversamenti da mettere in sicurezza
- e) Rimozione di numerosi ostacoli fissi sui marciapiedi
- f) Marciapiedi "stretti"

La terza parte di discussione attiva ha riguardato la storia dell'Olanda nella sua transizione da paese "automobilistico" a paese "ciclabile" per eccellenza; la presentazione ha evidenziato il ruolo dei cittadini (e in particolare dei bambini) nel creare attenzione sul tema, e l'imponente lavoro di riqualificazione dello spazio pubblico fatto dagli anni '70 in avanti per permettere tale trasformazione. Il workshop si è concluso interrogando i partecipanti sulla prima azione da intraprendere per iniziare la transizione in SDM, chiedendo:

E adesso, da dove cominciamo?

- a) *Che iniziativa si può prendere?*
- b) *Chi deve cominciare? La scuola? Il Comune? Io?*

DECISIO

Sintesi dei contenuti esposti durante la presentazione

Decisio ha illustrato i contenuti preliminari del proprio studio partendo da un'analisi delle dinamiche di mobilità e del contesto socio-economico, come fatto nel workshop precedente. I dati sulla mobilità all'interno del Comune sono stati ricavati dalla Matrice O/D Regione Lombardia 2014 (con previsioni 2016, 2020 e 2030), dai dati sul pendolarismo ISTAT 2011 e da un modello multi-modale applicato a tali dati e sviluppato da Decisio. La differenza principale con il workshop precedente è stata il focus sul mondo della scuola e sulla mobilità per motivi di "studio" in, da e verso SDM. Le risultanze principali mostrate nella presentazione sono le seguenti:

- La città di SDM è un polo attrattore per la mobilità lavorativa e studentesca su scala metropolitana. Pur contando una popolazione di 33 mila residenti, nel giorno lavorativo medio in città avvengono circa 120mila spostamenti, classificati in interni (da SDM a SDM), in uscita (da SDM ad un altro Comune) ed in entrata (da un altro Comune a SDM).
- Di tutti gli spostamenti che coinvolgono SDM, oltre la metà avvengono utilizzando l'automobile privata (da conducente o passeggero). Meno di un terzo di tutti gli spostamenti vengono fatti con il Trasporto Pubblico Locale (treno, metro o bus) e appena il 12% circa è costituito da mobilità "attiva" (piedi o bicicletta).
- Oltre 6.000 spostamenti avvengono esclusivamente per motivi di studio (scuola dell'obbligo e università). La modalità di spostamento più utilizzata per motivi di studio in città è "auto-passeggero": oltre 2.000 bambini e ragazzi vengono accompagnati in automobile a scuola ogni giorno.
- Le distanze percorse in automobile per motivi di studio (ossia, sostanzialmente, studenti accompagnati in automobile) sono decisamente basse: dai dati della matrice O/D a disposizione emerge che quasi il 20% degli spostamenti fatti in automobile avviene per meno di 2km, mentre oltre il 40% avviene per meno di 5km. Solo il 13% di tutti gli spostamenti fatti in automobile per motivi di studio avviene per distanze superiori ai 10km.
- In Italia nel 2018 sono morti 34 bambini sotto i 10 anni per incidente stradale, e oltre 600 ragazzi fra i 15 e i 29 anni. La mortalità giovanile aumenta, in maniera relativa, al raggiungimento del 18esimo anno di età. Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte in Italia per persone al di sotto dei 30 anni di età. In generale, gli incidenti stradali rappresentano in Italia la prima causa di morte violenta, con oltre 10 volte le vittime rispetto a quelle per omicidio.
- La città di SDM è interessata da un numero elevato di incidenti. La media degli ultimi 6 anni ha fatto registrare 270 incidenti con feriti ogni anno, di cui circa 160 gravi (fonte: ISTAT, "Incidenti, morti e feriti - Comuni", anno 2018).

Tali dati di input, uniti alle previsioni Regionali di Business-As-Usual sull'andamento del sistema di mobilità hanno permesso di costruire degli scenari di non intervento e di intervento con relativi costi e benefici al 2030. I risultati di queste analisi sono stati presentati nel dettaglio nel workshop del 10 Ottobre 2019, e sono stati solo ripresi rapidamente nel workshop in oggetti per mostrare l'elevato costo sociale del non-intervento ("il costo di non fare nulla").

DECISIO

- In uno scenario di non intervento, si attendono 9.000 spostamenti in più in automobile con un'indicazione statistica derivata dagli anni passati di circa 10-15 morti, e oltre 1.600 feriti (corretti per il trend negativo).
- Il costo sociale del non fare nulla, calcolato per mezzo di parametri (€-veicolo-km) standard nazionali ed europei (di riferimento del MiT - Linee Guida Valutazione Opere Pubbliche; External Costs of Transport in the EU della Commissione Europea) e riportato al valore del denaro presente (VAN), oscilla fra 7M€ e 23.3 M€, a seconda delle ipotesi adottate.
- In un policy scenario in cui la città di SDM, decide di investire ampiamente in piste ciclabili per raggiungere almeno il 15% rispettivamente di spostamenti in bici e a piedi (come da obiettivo), questo si tradurrebbe in una riduzione di almeno 14.000 viaggi in auto e un incremento degli spostamenti attivi di 17.000 rispetto allo scenario di business-as-usual. Tale diversione modale si tradurrebbe in un beneficio sociale accumulato in 10 anni un valore oscillante fra 9M€ e 45M€, a seconda delle ipotesi adottate.
- Possibili strumenti di intervento per incentivare la mobilità scolastica attiva e ridurre l'uso dell'automobile includono: l'istituzione di un mobility manager scolastico, iniziative di bike-to-school, la moderazione del traffico e la creazione di "strade scolastiche" nei pressi degli istituti, anche tramite iniziative di "urbanismo tattico" per effettuare sperimentazioni.
- Decisio ha presentato una proposta preliminare di realizzazione di una "strada scolastica" pedonale in prossimità di uno degli istituti scolastici maggiori, posto in Via Libertà.

Considerazioni finali

- I dati evidenziano uno scenario in cui gli spostamenti casa-scuola, pur se per brevi distanze, sono spesso condotti in automobile.
- Solo una minima frazione degli spostamenti attualmente fatti in auto avviene per distanze non percorribili con modalità di spostamento attive (piedi, bici, bicicletta elettrica).
- L'abitudine, per bambini e ragazzi, di spostarsi quasi esclusivamente in automobile ha ripercussioni potenzialmente negative sulle loro capacità di apprendimento e interazione sociale, oltre che sulla quantità di attività fisica fatta durante il giorno.
- Lo spazio pubblico delle città può e deve essere riqualificato per accogliere in modo sicuro modalità di spostamento attive e, in generale, alternative all'uso dell'automobile privata.
- Diversi strumenti e iniziative sono a disposizione dei diversi attori per intervenire efficacemente sulla situazione della mobilità "per studio" in SDM: l'istituzione di un Mobility Manager scolastico, la realizzazione di strade "scolastiche" e interventi di moderazione del traffico - anche tramite interventi di "urbanismo tattico" - l'istituzione di iniziative di bike-to-school.