

# DECISIO

## Report incontro

---

Oggetto	: Report Workshop 1
Data	: 10/10/2019
Luogo	: San Donato Milanese – Sala Consiliare
Presenti	: Consulenti Decisio – Vice Sindaco – Stakeholders e Cittadini
Compilato	: Paolo Ruffino

---



### Sintesi generale

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

1. Apertura e dialogo strutturato sui problemi percepiti dai residenti;
2. Presentazioni dei dati ed evidenze sul problema e degli impatti dello scenario di “non intervento”.
3. Presentazione di un quadro di possibili interventi basato sul modello delle pratiche sociali (materiale – significato – abilità).
4. Discussione sugli interventi.

# DECISIO

In totale hanno partecipato circa 20 stakeholders provenienti dal mondo delle scuole, delle aziende, degli enti e delle associazioni. Il clima è stato in generale sereno e collaborativo eccetto verso la chiusura che ha visto qualche discussione sui temi più “caldi”. Tirando le somme, è stato un incontro proficuo anche se la sala e le modalità di selezione dei partecipati potevano seguire maggiormente i suggerimenti dati dai consulenti di Decisio in fase preparatoria.

## Cosa si è appreso dalla fase partecipativa

La prima fase aperta di discussione è stata strutturata su tre blocchi di domande:

- Quali sono i problemi percepiti nelle città?
- Per chi è un problema?
- Qual è la causa del problema?

I partecipanti hanno lavorato in gruppo con supporto di carta e penna fornita dai consulenti. Il processo è stato diviso in:

*1' di riflessione da soli*

*3' di discussione in gruppi di 3 - 4*

*15' di discussione con i consulenti per compilare la tabella*

Dalla discussione è emerso che i cittadini percepiscono vari problemi che affliggono tutta la comunità locale quali: insicurezza (oggettiva e percepita), inquinamento (anche acustico), tempi di percorrenza elevati, scarsa accessibilità, strade poco mantenute. Tra tutti, vi è stato consenso che la causa principale è il fatto che vi sono **troppe auto in città** e talvolta anche la mancanza di senso civico da parte di taluni.

Nell'ultima parte della fase partecipativa, è stato seguito lo schema precedente ma focalizzandosi sugli interventi per creare “una cultura di mobilità attiva”. Le domande si sono focalizzate su 3 dimensioni:

- Componente materiale (infrastrutture, mezzi etc.)
- Componente abilità (nel senso di migliorare le capacità individuali)
- Componente significativa (ovvero di immagine del sistema di mobilità)

Da questa discussione è emerso che ha predominanza il problema della carenza di infrastrutture sicure, veloci, agili e ben mantenute in città, soprattutto per spostarsi in bici. Inclusa la possibilità / opportunità di parcheggiare. Inoltre, ulteriori interventi emersi che sarebbero necessari sono:

- Necessità di organizzare pedibus / bicibus
- Migliorare la comunicazione dei servizi ed il wayfinding (fisico e virtuale).
- I temi della mobilità ciclistica e pedonali non sono ben comunicati e bisognerebbe renderli maggiormente appetibili alla popolazione giovane con una comunicazione ed hoc.
- Servono dei corsi di manutenzione e riparazione biciclette;

# DECISIO

- È necessario comunicare meglio i benefici di andare in bicicletta – esempio esplicito è stato fatto sullo studio in corso di Decisio.
- È necessario comunicare meglio l'aspetto benefico intrinseco alla persona dello spostarsi in bici e a piedi (sensazione di benessere, partecipazione sociale, senso di connessione all'ambiente circostante etc.).
- È necessario collegare la ciclabilità ad altre politiche di trasporto ma anche a quelle del turismo, della promozione territoriale, della salute / sport.
- È necessario inserire la ciclabilità e la camminabilità in una visione d'insieme dello sviluppo urbano e dei trasporti.

PROBLEMA	CAUSA	PER CHI
TEMPI	TROPPE AUTO	AUTO
CORSIE TPL	=====	TPL
SICUREZZA	SENZO CIVICO CONVIVENZA	BICI PEDONI
TRAFFICO		
INQ. LOCALE	AUTO	
ACCESSIBILITÀ		TUTTI
EFFICIENZA TPL	TROPPE	UTENTI DEBOLI
TRAFFICO ATTRAVERSO	AUTO	STUDENTI
MANUTENZIONE		TUTTI
		BAMBINI
		TUTTI

Figura 1. Cartellone compilato durante la prima fase.

# 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. In generale, le risultanze sono le seguenti:

- La città di San Donato è un polo attrattore per la mobilità lavorativa su scala metropolitana, pur contando una popolazione di 33 mila residenti, la città è sede di 26 mila addetti grazie alla presenza di importanti realtà industriali. Opportunità economica da un lato, problema dall'altro in termini di affollamento e di traffico se non adeguatamente gestito.
- In San Donato avvengono oltre 26 mila spostamenti interni di cui 23% per lavoro e 55% per studio. La bicicletta è usata per il 10% dei viaggi di lavoro ma solo 4 studenti su 100 la usano per andare a scuola. La maggior parte degli spostamenti 1 su 3 avviene in auto.
- In generale, sia gli spostamenti per studio e lavoro interni sono inferiori a 1 km (tra 500 metri e 800 metri).
- In entrata e in uscita da San Donato avvengono giornalmente 85 mila spostamenti. Il 64% di questi è compiuto in automobile, tra gli studenti 1 su 3 è accompagnato in macchina. Meno del 2% degli spostamenti è effettuato a piedi e in bici tra chi si sposta verso San Donato e in uscita dalla città. Il 32% fa uso del trasporto su ferro (metro / treno).
- Analizzando gli spostamenti totali (quindi quelli interni, in uscita ed in entrata) che interessano San Donato si contano nel giorno ferialo medio circa 120 mila spostamenti.
  - Il 36% dei quali è sotto i 5 km.
  - Solo il 13% risulta sopra i 15 km.
  - Il 25% di questi si concentra nell'ora di punta della mattina (tra le 07:00 – 09:00).
- Allo stato attuale, guardando le distanze brevissime (meno di 3 km), vi sarebbe un potenziale di circa 10.000 spostamenti attivi in più (8% del totale) che potrebbe essere effettuato a piedi o in bici ma è attualmente condotto in automobile.
- La città è inoltre interessata da un numero elevato di incidenti. La media degli ultimi 3 anni ha fatto registrare 270 incidenti con feriti.
- Tramite il macro-modello di trasporto su scala regionale è stato possibile derivare la velocità media del traffico, che ad oggi risulta sugli assi della viabilità locale attorno ai 22 km/h, dato che giustifica una estensione del limite di velocità a 30 km/h su tutte le zone residenziali.

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.

- In uno scenario di non intervento, si attendono 9.000 spostamenti in più in automobile con circa 15 morti, e 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;

# DECISIO

External Costs of Transport in the EU della Commissione Europea) e riportato al valore del denaro presente (VAN), equivale a 23.3 M€ (circa € 706/persona).

- La maggior parte di tali costi deriverebbe soprattutto per un incremento dei costi marginali dell'insicurezza stradale (ca. 8.2 milioni €), costi marginali della congestione da traffico stradale (ca. 8.1 milioni €) e circa 7 milioni di € in termini di costi esterni (rumore, danni all'habitat, cambiamento climatico, costi marginali dell'infrastruttura, inquinamento ambientale).
- In un policy scenario in cui la città di San Donato Milanese, decide di investire ampiamente in piste ciclabili e raggiungendo almeno il 15% 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 in attivi di 17.000 rispetto allo scenario di business-as-usual.
- Tale diversione modale si tradurrebbe in un beneficio sociale accumulato in 10 anni di 45 M€ ovvero circa € 1.400 a persona. A beneficiarne maggiormente sarebbe il traffico veicolare con una riduzione dei costi della congestione e dell'incidentalità pari a 25 M€, seguito da un risparmio delle spese sanitarie e costi legati all'aumento della produttività lavorativa e al miglioramento della salute dei cittadini di 9.7 M€ e 10.6 M€ di riduzione dei costi legati alle esternalità negative.

## Considerazioni finali

- Lo scenario analizzato è un policy scenario e dunque non una previsione. In sostanza si è fatta una ipotesi per verificare se l'obiettivo del 15% al 2030 sia un obiettivo socialmente utile.
- Nelle ipotesi non si è considerato l'effetto sul TPL. Da un lato poiché non vi è un parametro di elasticità della domanda TPL/Bici utilizzabile (non vi è ricerca sull'argomento e pertanto non è possibile utilizzare modelli efficaci). Come dimostrano esperienze europee, promuovere la bicicletta e la pedonalità ha un effetto sinergico positivo con il TPL in termini di utilizzo e pertanto le cifre fornite negli scenari potrebbero essere notevolmente sottostimanti. In ogni caso, il tema dei ricavi non è trattato in queste analisi perché non rappresenta un'esternalità ma un trasferimento di risorse monetarie tra attori. In questo senso, anche i risparmi monetari legati al viaggio che si produrrebbero non sono presi in considerazione in quanto gli utenti internalizzano tali costi al momento della scelta del mezzo.
- Il tema trattato nel workshop ha incluso solamente due scenari (non fare nulla e fare molto), nel prossimo step verranno anche considerati altri scenari intermedi e specifici per settori della mobilità.
- Dall'analisi emerge che i benefici di muoversi in maniera attiva risultano essere molto alti rispetto all'investimento del Biciplan e dunque una spesa maggiore sarebbe ampiamente giustificata da un punto di vista socio-economico.