

Programma Strade Scolastiche del Comune di Arese

Risultati dell'Analisi di Contesto e Progettazione Partecipata

Attività A e C

Autori:

dr. Paolo Ruffino (Haskoning)

dr. Maarten van der Leek (Haskoning)

Arch. Valorio Montieri (Studio Montieri Macchi)



Contenuti

1. Introduzione
2. Metodologia di lavoro
3. Analisi del contesto di Arese
4. L'impatto della mobilità studentesca
5. Indagine della mobilità scolastica e preferenze
6. Focus group ai docenti
7. Laboratori creativi
8. Indirizzi alla progettazione



1.

Introduzione

1. Introduzione

Contesto del progetto

Il progetto Strade Scolastiche ad Arese nasce per esplorare come le strade adiacenti agli istituti scolastici del territorio possano essere trasformate in spazi più sicuri, accoglienti e orientati alla comunità.

Il cuore del progetto è la realizzazione **delle Strade Scolastiche**.

Le Strade Scolastiche non sono solo un concetto urbanistico basato sulla vivibilità, ma una precisa realtà giuridica introdotta nel nostro ordinamento per garantire protezione e salute ai cittadini più giovani.

Secondo il Codice della Strada (art. 3, comma 1, n. 58-bis, introdotto dal D.L. "Semplificazioni" nel 2020), la "strada scolastica" è definita come una strada in prossimità della quale si trovano edifici adibiti a uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente.

Questa normativa permette ai Comuni di stabilire, attraverso apposita ordinanza, limitazioni alla circolazione per periodi di tempo definiti o permanenti. In queste aree, il transito può essere vietato a tutti i veicoli a motore, con eccezioni mirate (come scuolabus, mezzi per disabili e residenti), consentendo invece la libera circolazione di pedoni, biciclette e micromobilità elettrica. La finalità è chiara: trasformare la strada da semplice infrastruttura di scorrimento in una "zona di rispetto" che mette al centro la persona prima del motore.

Obiettivo dell'amministrazione

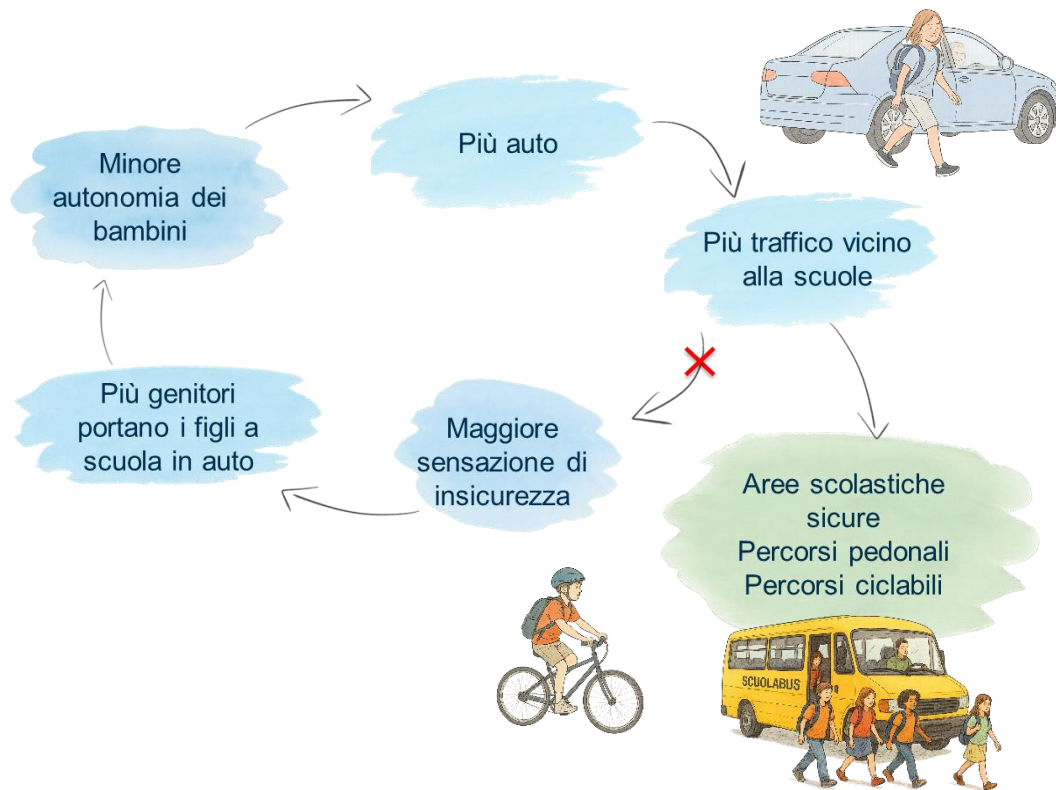
L'ambizione centrale di questa iniziativa è incoraggiare un numero sempre maggiore di bambini e famiglie a raggiungere la scuola a piedi o in bicicletta, migliorando la sicurezza percepita, il comfort urbano e la qualità spaziale complessiva. La partecipazione e la co-creazione costituiscono la spina dorsale del progetto, con gli studenti che giocano un ruolo centrale nel plasmare le idee per i propri ambienti scolastici.



1. Introduzione

Rompere il circolo vizioso

L'obiettivo è trasformare la strada davanti alla scuola da semplice area di transito a un nuovo centro di socialità della comunità, rompendo il circolo vizioso che oggi vede nel traffico la causa principale della percezione di insicurezza. Attraverso la moderazione del traffico e la riqualificazione degli spazi, vogliamo liberare il potenziale inespresso della mobilità attiva: eliminando le auto davanti ai cancelli, restituiamo ai bambini la gioia di camminare, pedalare e socializzare in piena libertà. In questo modo, lo spazio pubblico smette di essere una barriera e diventa un luogo accogliente che promuove salute, autonomia e benessere, allineando finalmente la città ai desideri e all'energia dei suoi giovani cittadini.



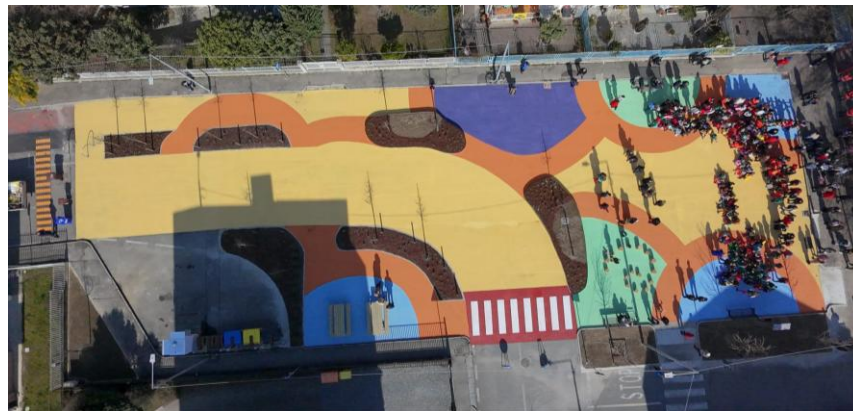
1. Introduzione

Esempio il Caso di Ivrea

Il caso di Ivrea rappresenta un esempio virtuoso e pionieristico in Italia, citato spesso come modello di riferimento per il coordinamento tra amministrazione, scuole e cittadinanza. La città ha saputo trasformare il concetto di "strada scolastica" da misura emergenziale a scelta strutturale di pianificazione urbana.

Ivrea ha adottato una visione d'insieme. Il progetto non si è limitato a posizionare delle transenne, ma ha ripensato l'intera viabilità del quartiere. Il successo di Ivrea è dipeso fortemente dal coinvolgimento attivo della comunità. Il Comune ha lavorato fianco a fianco con le associazioni locali e i comitati dei genitori, rendendoli protagonisti della gestione quotidiana.

Ivrea è stata tra le prime città medie a sperimentare l'urbanistica tattica applicata alle scuole. L'asfalto, prima grigio e dedicato solo alle auto, è stato colorato con grafiche vivaci, sono state inserite fioriere e nuove sedute. Questo ha cambiato radicalmente la percezione dello spazio: da "strada chiusa" (termine negativo che richiama il divieto) a "piazza aperta" (termine positivo che richiama l'accoglienza). Inoltre, sono stati aumentati alberi e spazi verdi per migliorare la permeabilità del suolo e ridurre l'effetto isola di calore.



1. Introduzione

Benefici e vantaggi

Implementare una strada scolastica non è un atto ideologico, ma una misura di sanità pubblica e riqualificazione urbana supportata da evidenze scientifiche internazionali. L'intervento agisce su più livelli, generando impatti positivi misurabili che vanno dalla chimica dell'aria alla psicologia dello sviluppo.

1. Miglioramento della Qualità dell'Aria.

La concentrazione di inquinanti atmosferici davanti alle scuole durante gli orari di punta è spesso superiore alla media cittadina a causa del fenomeno dell' idling (motori accesi in sosta). Creare una zona cuscinetto libera dalle auto riduce l'esposizione diretta dei bambini, che per costituzione fisica (frequenza respiratoria più alta e statura più bassa) assorbono una quantità di inquinanti proporzionalmente maggiore rispetto agli adulti.

Monitoraggi effettuati a Londra su 30 strade scolastiche hanno registrato una **riduzione media del 23% del biossido** di azoto (NO₂) nelle fasce orarie di chiusura.

Fonte: Mayor of London & FIA Foundation, "Air Quality Monitoring Study", 2021.

2. Sicurezza Stradale ed "Evaporazione del Traffico"

Una delle preoccupazioni più frequenti riguarda il rischio che il traffico si sposti semplicemente sulle vie limitrofe, congestionandole. I dati dimostrano invece il fenomeno opposto, noto come "evaporazione del traffico": la chiusura spinge le famiglie a cambiare abitudini (passando all'auto alla bici o a piedi), riducendo il volume *totale* di veicoli circolanti nell'intero quartiere, non solo nella via della scuola.

Analisi condotte su aree scolastiche nel Regno Unito e Paesi Bassi hanno dimostrato che il traffico nelle strade adiacenti non è aumentato, ma è anzi **diminuito complessivamente del 18%** grazie al cambiamento modale innescato.

Fonte: Transport for London (TfL), "School Streets Monitoring Report".

3. Promozione della Mobilità Attiva e Contrasto alla Sedentarietà

Rimuovere il pericolo percepito è la leva più potente per cambiare i comportamenti. La strada scolastica funge da "invito all'azione" per camminare o pedalare. Per Arese, dove i nostri dati indicano che **il 72% degli studenti desidererebbe muoversi in modo attivo**, questo intervento colmerebbe il divario tra desiderio e realtà.

Nelle sperimentazioni di *School Streets* a Toronto e Milano, si è osservato un **aumento degli spostamenti attivi (piedi/bici) superiore al 20%** già dopo i primi 12 mesi di attivazione.

Fonte: City of Toronto, "School Streets Pilot Evaluation"; Comune di Milano "Piazze Aperte per le Scuole".

4. Autonomia e Sviluppo Cognitivo

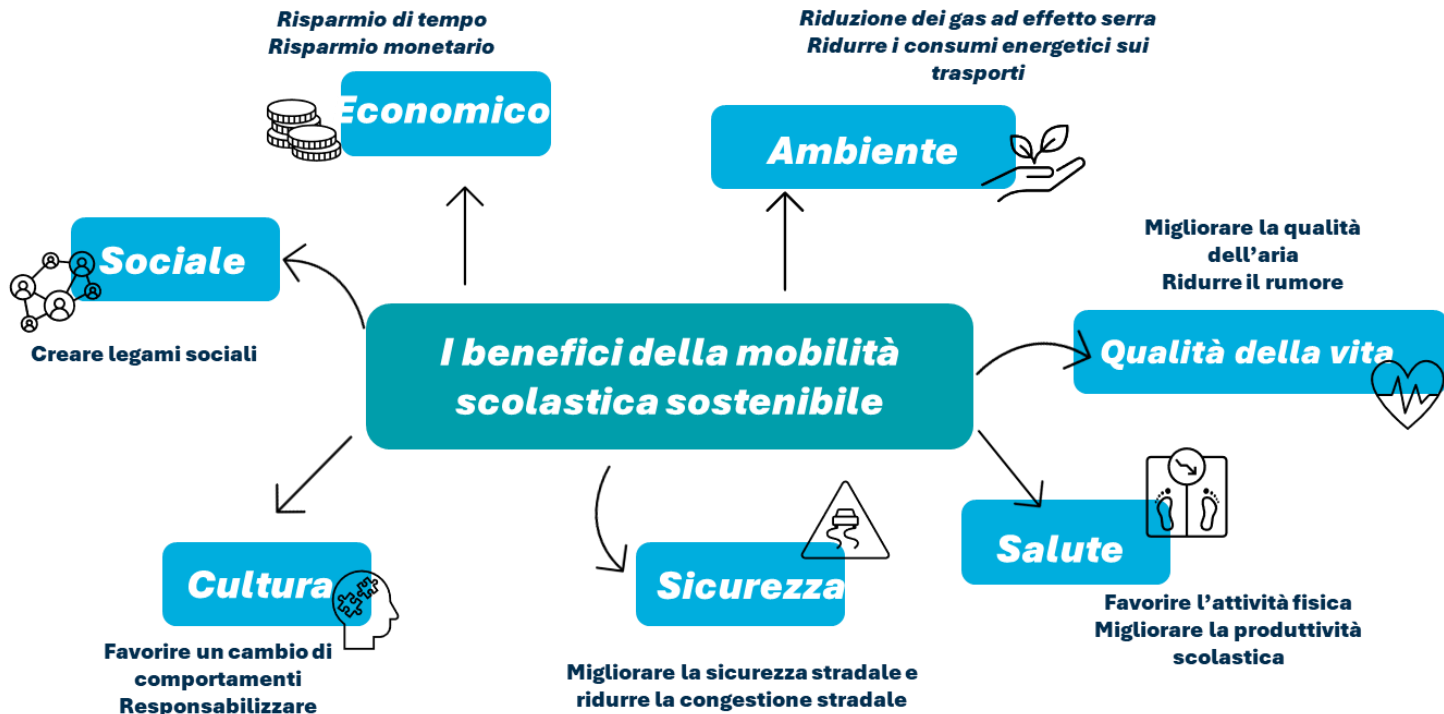
Oltre ai benefici fisici, esiste un impatto diretto sulle capacità cognitive. Raggiungere la scuola autonomamente permette al bambino di interagire con l'ambiente, sviluppare senso dell'orientamento e *wayfinding*. Al contrario, il trasporto passivo in auto ("door-to-door") priva lo studente di questa esperienza sensoriale e sociale.

Studi danesi hanno evidenziato che i bambini che vanno a scuola a piedi o in bicicletta mostrano una **capacità di concentrazione misurabile significativamente superiore** (equivalente a circa sei mesi di sviluppo scolastico in più) rispetto a quelli accompagnati in auto.

Fonte: Niels Egelund, Aarhus University, "Mass Experiment 2012".

Attenzione: le strade scolastiche non funzionano se prese come unità individuali, ma è fondamentale intervenire all'interno di una pianificazione integrata della mobilità e dei trasporti

1. Introduzione





2. Metodologia di lavoro

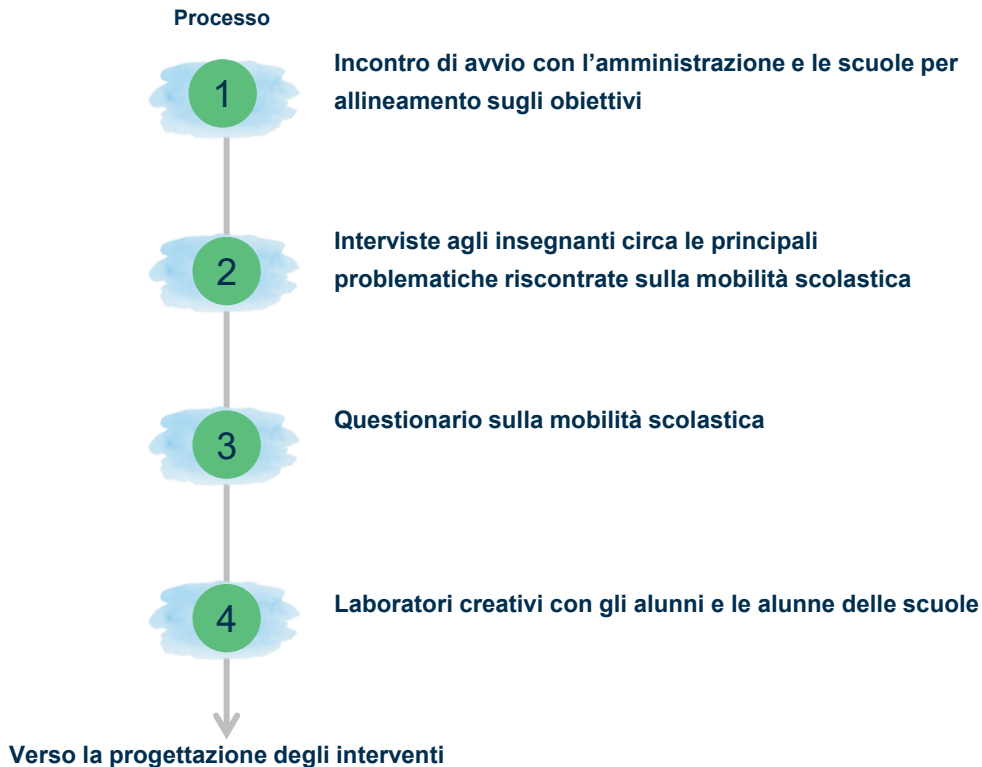
2. Metodologia e processo

Metodologia adottata per Arese

L'approccio per le Strade Scolastiche di Arese ha intrecciato fasi di ascolto attivo ad analisi quantitative e progettazione partecipata, costruendo una solida base conoscitiva prima di ogni intervento tecnico.

Il percorso si è avviato con un'approfondita **indagine della mobilità** (Attività A), realizzata incrociando i dati statistici territoriali con i risultati di un questionario geolocalizzato somministrato alle famiglie; questo strumento ha permesso di mappare non solo i flussi di pendolarismo, ma anche i desideri inespressi di mobilità dolce e le criticità di sicurezza percepite quartiere per quartiere.

Parallelamente, i dati freddi sono stati arricchiti attraverso un **processo di ascolto attivo** (Attività C), coinvolgendo dirigenti scolastici, amministratori e studenti in focus group e laboratori didattici. Questa fase ha trasformato la comunità scolastica da semplice utente a co-progettista, permettendo di raccogliere esigenze logistiche specifiche e di costruire consenso sociale attorno al cambiamento.





3.

Analisi del contesto

3. Analisi del contesto di Arese

Contesto urbano

Arese si colloca nel settore nord-ovest dell'area metropolitana di Milano, distinguendosi dal classico tessuto urbano dell'hinterland per una precisa identità morfologica che le è valsa spesso l'appellativo di "Città Giardino". Il tessuto urbano è caratterizzato da una bassa densità abitativa, ampie zone residenziali intervallate da verde pubblico e una viabilità che, storicamente, è stata disegnata per garantire fluidità ma che oggi si confronta con nuove esigenze di vivibilità. La conformazione pianeggiante del territorio rappresenta una vocazione naturale alla mobilità attiva: non esistono barriere orografiche (salite o dislivelli) che possano scoraggiare l'uso della bicicletta o lo spostamento a piedi, rendendo la città un laboratorio ideale per la sperimentazione di percorsi casa-scuola attivi.

Le Dinamiche di Mobilità: Tra Connessione e Dipendenza

Il sistema della mobilità aresina vive una dualità marcata. Da un lato, la città è fortemente connessa alle grandi arterie di scorrimento (Autostrada dei Laghi, viale Alfa Romeo) e attrattori sovralocali (come il centro commerciale "Il Centro"), che generano flussi di traffico di attraversamento significativi.



Dall'altro, la mobilità interna soffre di una dipendenza culturale dall'automobile per gli spostamenti a breve raggio. L'assenza di una stazione ferroviaria diretta sul territorio comunale ha storicamente consolidato l'uso del mezzo privato per raggiungere gli snodi di interscambio (come Rho Fiera o Bollate), un'abitudine che si riflette "a cascata" anche sulla gestione degli spostamenti familiari interni, inclusi quelli scolastici. Tuttavia, la rete viaria interna è ampia e, in molti tratti, già affiancata da percorsi ciclopodali che necessitano però di essere messi a sistema e resi continui per essere percepiti come una reale alternativa sicura all'auto.

3. Analisi del contesto di Arese



Gruppo Europa Unita

(Liceo Artistico Lucio Fontana, Scuola Infanzia, Primaria e Secondaria)

Gruppo Gelsi

(Liceo Scientifico Falcone e Borsellino e I.C. Don Gnocchi Primaria e Secondaria)

Gruppo San Giuseppe

(Scuola Primaria e Secondaria)

Gruppo Col di Lana

(I.C. Don Gnocchi e S.M.S. Silvio Pellico) Primaria e Secondaria

Le scuole areesine, infatti, rappresentano un punto di riferimento educativo non solo per la cittadinanza locale, ma fungono da attrattori per un vasto bacino d'utenza che comprende i comuni limitrofi. Questa funzione sovralocale genera quotidianamente flussi di traffico in ingresso ("pendolarismo scolastico") che si riversano su una rete viaria locale, dimensionalmente progettata per supportare la residenzialità e non picchi di transito intensi.

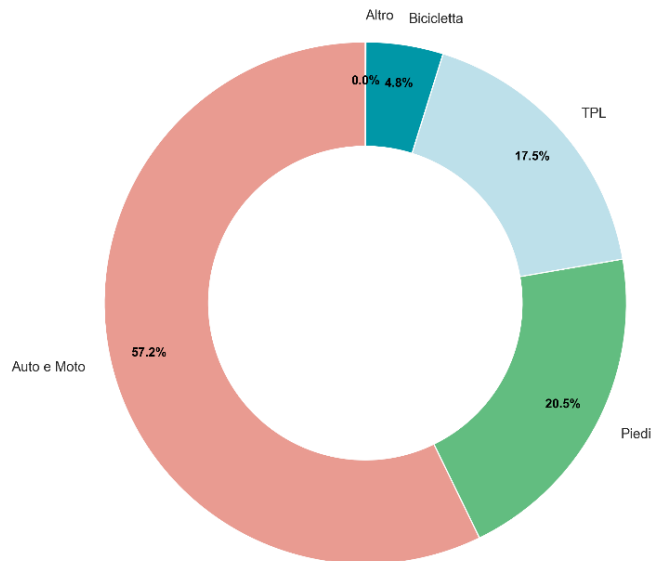
3. Analisi del contesto di Arese

Domanda di mobilità scolastica

L'analisi delle Matrici OD ISTAT e Regione Lombardia evidenzia come la mobilità scolastica rappresenti una componente fondamentale degli spostamenti che interessano Arese, con dinamiche molto diverse a seconda della direzione del flusso. Un primo dato strutturale emerge chiaramente dall'analisi delle quote: mentre per chi esce dalla città lo studio rappresenta una quota minoritaria (circa il 16%) rispetto al lavoro, per gli spostamenti **interni** al comune la scuola è il motore principale, generando oltre il **66%** della mobilità totale. Anche la capacità attrattiva è notevole: un terzo delle persone che entrano ad Arese ogni mattina lo fa per motivi di studio, confermando il ruolo della città come polo scolastico per i comuni limitrofi.



Ripartizione Modale Complessiva STUDENTI - Arese

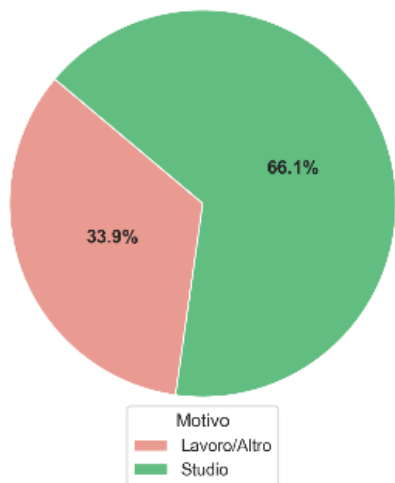


La mobilità scolastica rappresenta il 66% degli spostamenti interni, circa il 57,2% degli spostamenti scolastici sono accompagnati in automobile

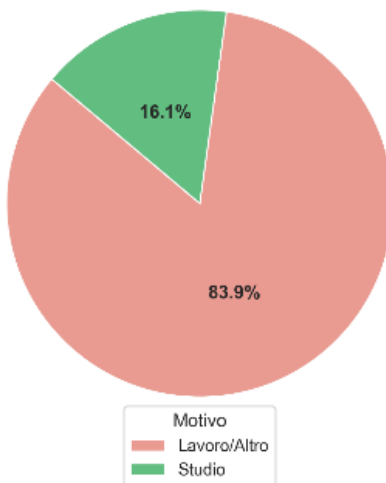
3. Analisi del contesto di Arese

Quota Spostamenti Scolastici sul Totale - Arese

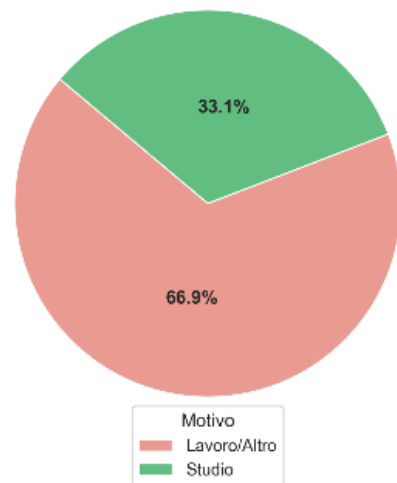
Interni (Arese)



Uscita (da Arese)



Ingresso (a Arese)

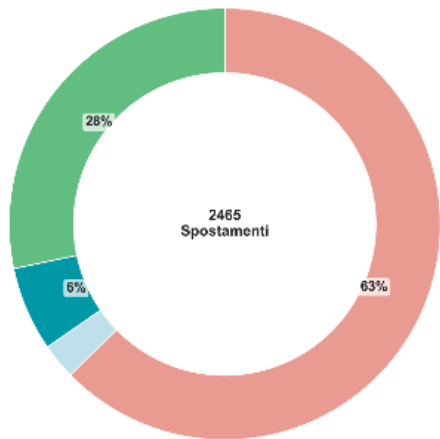


Fonte: ISTAT e Regione Lombardia, elab. Haskoning

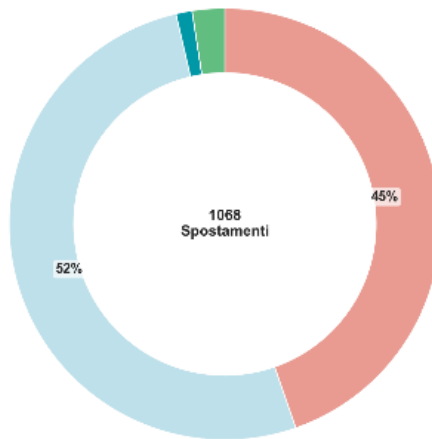
3. Analisi del contesto di Arese

Modalità di Trasporto STUDENTI per Tipologia di Spostamento

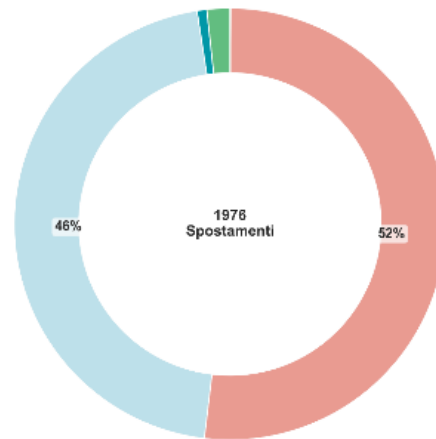
Interni



In Uscita



In Ingresso

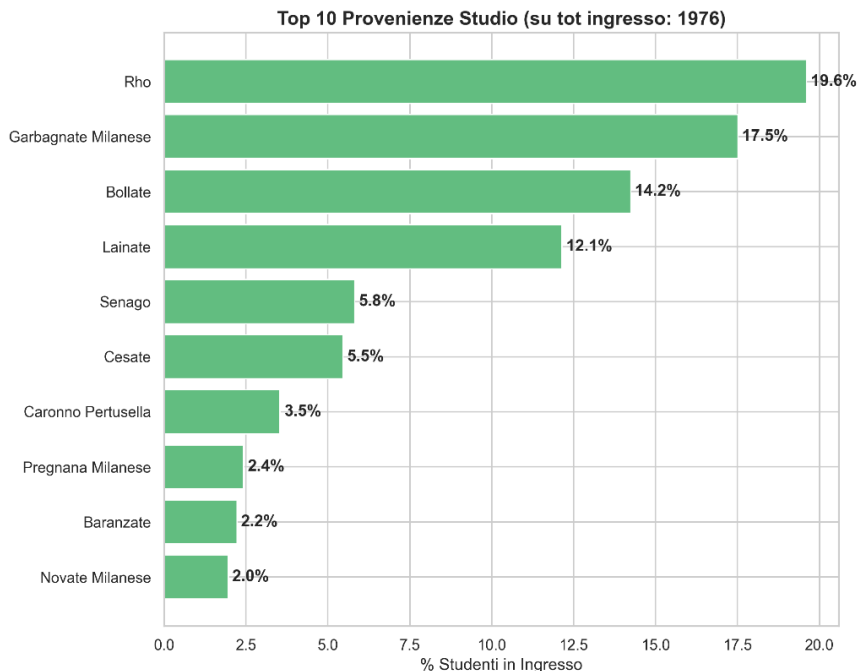
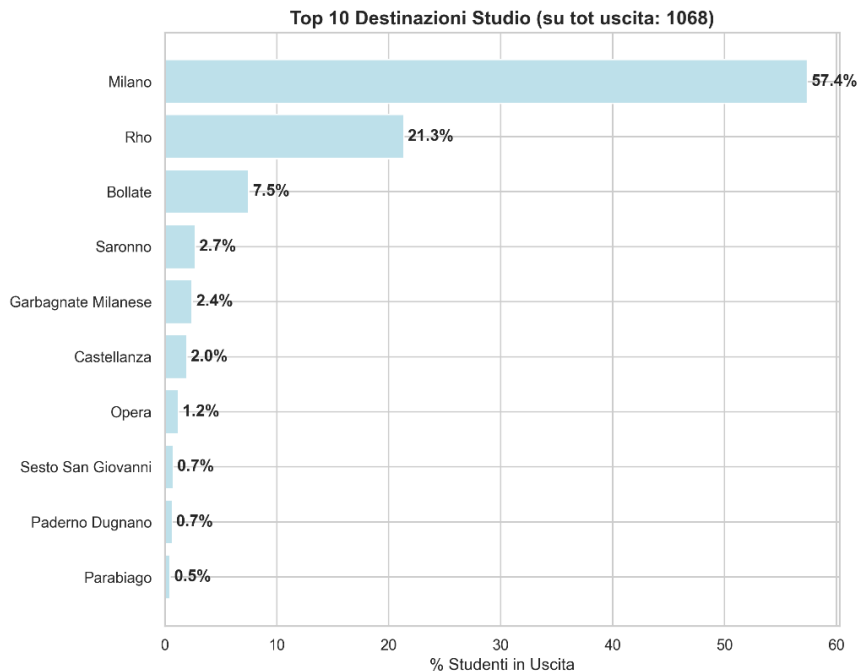


Piedi Bici TPL Auto e Moto Altro

Fonte: ISTAT e Regione Lombardia, elab. Haskoning

3. Analisi del contesto di Arese

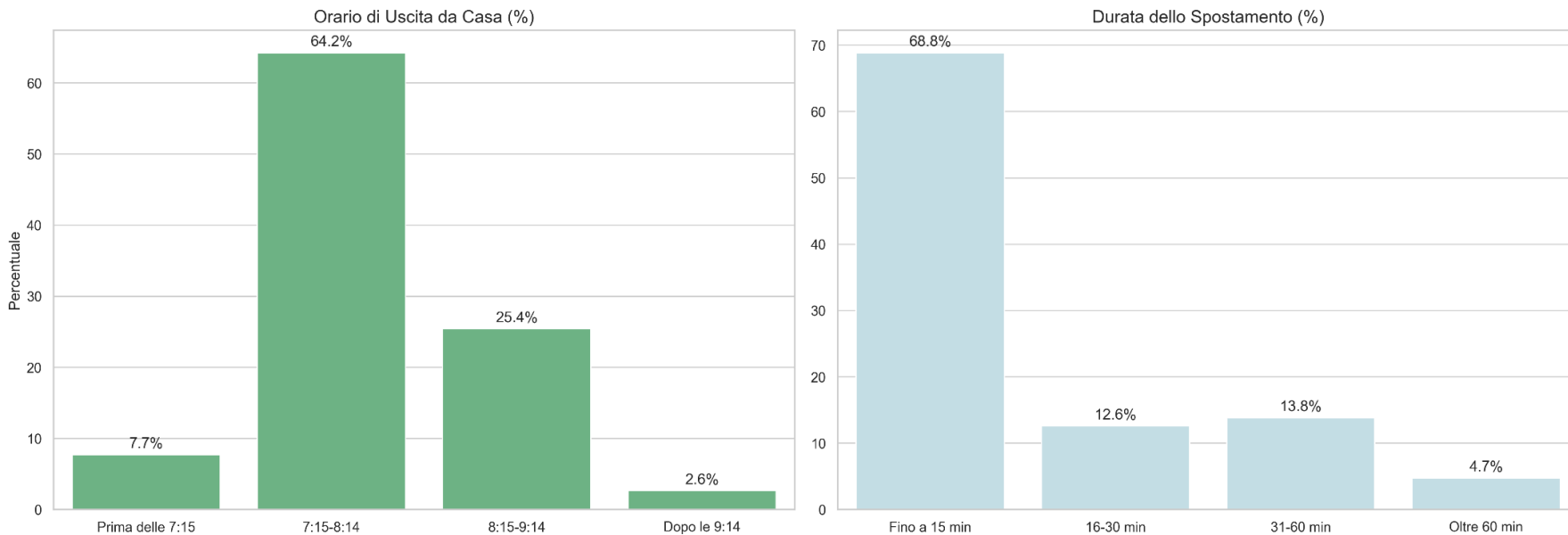
Top 10 Scambi Scolastici (Escluso Interno) - Arese



Fonte: ISTAT e Regione Lombardia, elab. Haskoning

3. Analisi del contesto di Arese

Analisi Temporale Spostamenti Studio - Arese



Fonte: ISTAT e Regione Lombardia, elab. Haskoning



4. Analisi degli impatti: Status Quo

L'Impronta Invisibile: Analisi dell'Impatto Ambientale ed Economico

I dati raccolti sulla mobilità scolastica di Arese ci restituiscono la fotografia di un fenomeno che va ben oltre il semplice traffico mattutino. Analizzando i flussi di circa 5.500 spostamenti per studio, emerge un quadro in cui la somma dei singoli spostamenti quotidiani genera volumi con conseguenze dirette sull'ambiente e sull'economia pubblica.

Il dato più immediato è quello chilometrico. Ogni anno, per garantire il diritto allo studio ad Arese, vengono percorsi oltre **19 milioni di chilometri**. Per comprendere l'enormità di questa cifra, basti pensare che equivale a compiere **50 viaggi di andata verso la Luna**. In media, ogni singolo studente "consuma" oltre 3.500 km all'anno solo per andare e tornare da scuola: una distanza superiore a quella che separa Milano dal Polo Nord.

L'impatto ambientale: il debito verde

Questa mole di spostamenti, dominata dall'uso dei mezzi a motore, si traduce in emissioni considerevoli. In un solo anno scolastico vengono immesse in atmosfera oltre **2.600 tonnellate di CO2**. Per visualizzare questo impatto, possiamo usare l'immagine della "compensazione necessaria": per assorbire una tale quantità di anidride carbonica, non basterebbe piantare qualche albero. **Servirebbe una foresta matura di 435 ettari, un'estensione verde grande quanto 610 campi da calcio**. È come se ogni studente avesse bisogno di un proprio piccolo bosco personale per neutralizzare l'impatto dei suoi spostamenti annuali.

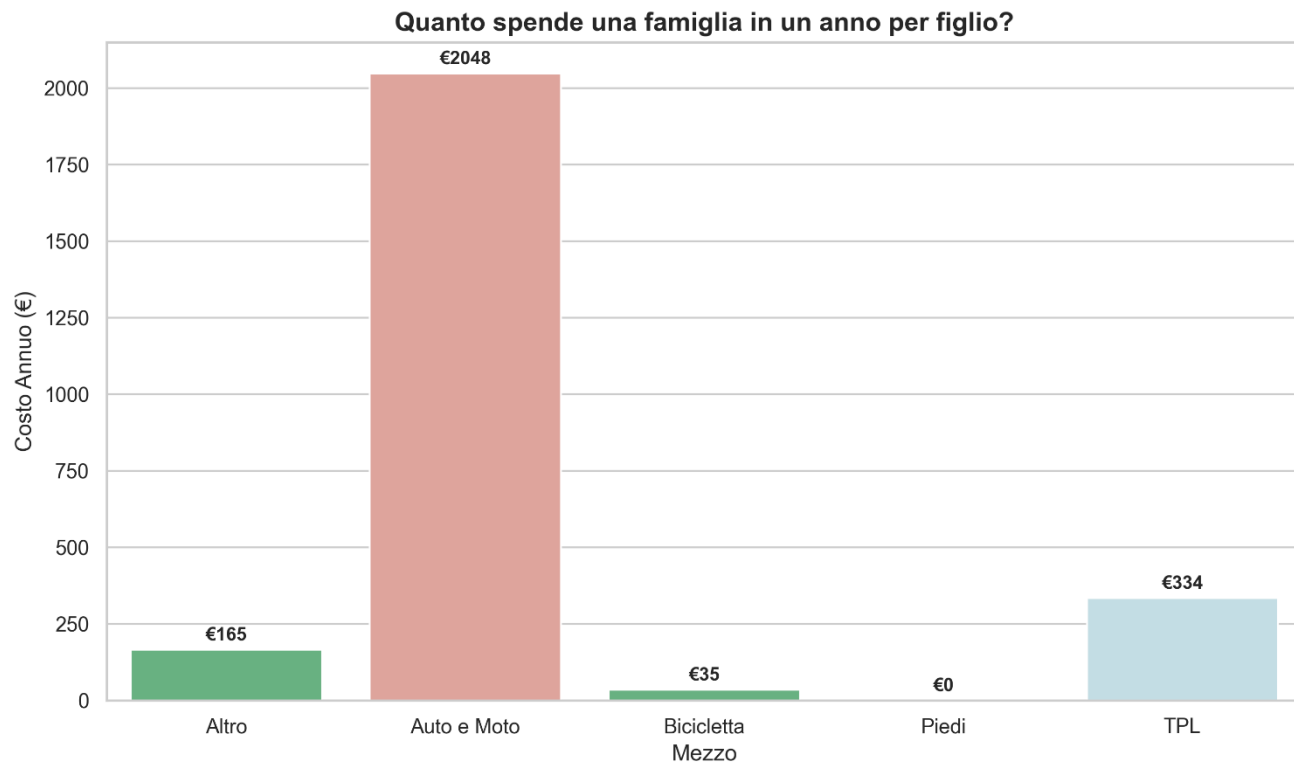
Il Prezzo della Mobilità Scolastica: Un Conto da 7,4 Milioni di Euro

L'analisi economica della mobilità scolastica ad Arese svela una cifra impressionante: ogni anno, il sistema complessivo degli spostamenti casa-scuola muove (e consuma) risorse per un valore totale di oltre 7,4 milioni di euro. Questa somma rappresenta il "denaro bruciato" dalla collettività, intesa come somma delle spese delle singole famiglie e dei danni subiti dalla società intera.

Il Peso sulle Famiglie: Un "Abbonamento" da 2.000 Euro Il dato più impattante riguarda i costi diretti (*out-of-pocket*), ovvero i soldi che escono materialmente dai portafogli dei cittadini per carburante, usura dei veicoli e titoli di viaggio.

- **L'Auto (Il Lusso Inconsapevole):** Lo studente che viaggia in auto rappresenta un costo annuo per la famiglia di **2.048 euro**. È una cifra enorme, spesso percepita solo in parte (il "pieno" di benzina), ma che include l'usura del veicolo e i costi operativi. È come se ogni famiglia pagasse un abbonamento mensile di oltre 200 euro per ogni figlio accompagnato in macchina.
- **Il TPL (L'Alternativa):** Chi sceglie il trasporto pubblico (bus/scuolabus) spende in media **334 euro l'anno**. Il risparmio rispetto all'auto è drastico: la famiglia "risparmia" oltre 1.700 euro annui per studente.
- **La Bici e i Piedi (Il Risparmio Totale):** La mobilità attiva ha costi irrilevanti. Un ciclista "costa" alla famiglia circa **35 euro l'anno** (manutenzione bici), mentre andare a piedi è letteralmente a costo zero.

4. Analisi degli impatti: Status Quo



Fonte: Stima Haskoning su dati ISTAT

4. Analisi degli impatti: Status Quo

Il Costo Sociale: il conto che paghiamo tutti

Forse il dato più interessante, e spesso meno compreso, è quello economico: la mobilità scolastica di Arese genera un **Costo Sociale annuo di oltre 660.000 euro** (circa 120 euro per ogni studente). Tuttavia, quel viaggio genera anche delle conseguenze negative sugli *altri* e sulla collettività, che il guidatore non paga al benzinaiolo. Queste conseguenze sono le **esternalità negative**, e la loro monetizzazione rappresenta il costo sociale. Nel nostro caso, questo "conto nascosto" di 660.000 euro si divide in due voci principali, calcolate secondo standard scientifici europei (Handbook on External Costs of Transport):

- **Il Costo Climatico (CO2) - Circa il 60% del totale (€ 397.000):** Questa voce rappresenta il danno futuro causato dal cambiamento climatico. Ogni tonnellata di CO2 emessa oggi contribuisce al riscaldamento globale, che a sua volta genera costi enormi per la società: danni all'agricoltura per la siccità, eventi meteo estremi, innalzamento dei mari e necessità di adattare le infrastrutture. È un costo che stiamo "caricando" sulle generazioni future, ironicamente le stesse che oggi stiamo portando a scuola.
- **Il Costo Sanitario (Inquinanti Locali) - Circa il 40% del totale (€ 263.000):** Questa parte è legata agli inquinanti che respiriamo "qui e ora", come gli ossidi di azoto (NOx) e il particolato (PM10 e PM2.5). Il costo sociale qui calcola la spesa sanitaria pubblica e la perdita di benessere dovuta a malattie respiratorie, cardiovascolari e ricoveri ospedalieri causati dalla cattiva qualità dell'aria.

L'impronta invisibile: Analisi dell'impatto Ambientale ed Economico

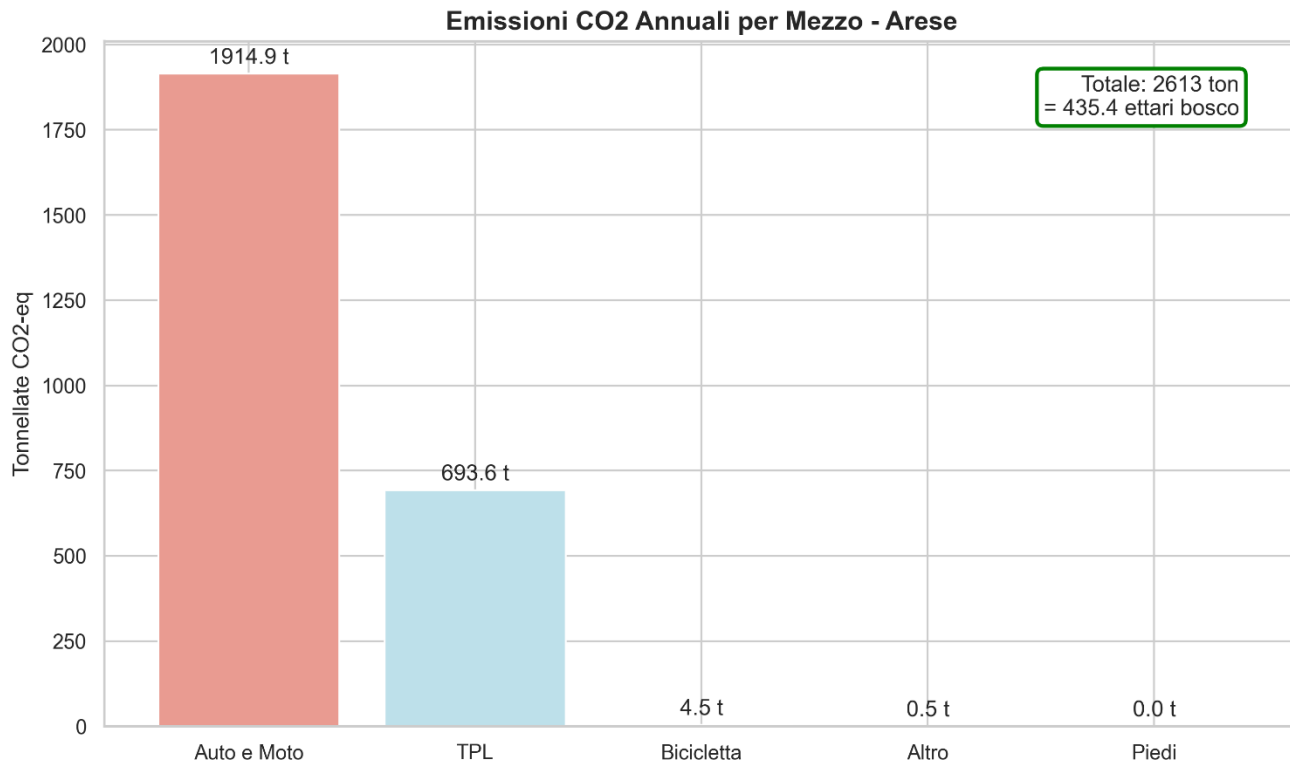
I dati raccolti sulla mobilità scolastica di Arese ci restituiscono la fotografia di un fenomeno che va ben oltre il semplice traffico mattutino. Analizzando i flussi di circa 5.500 spostamenti per studio, emerge un quadro in cui la somma dei singoli spostamenti quotidiani genera volumi con conseguenze dirette sull'ambiente e sull'economia pubblica.

Il dato più immediato è quello chilometrico. Ogni anno, per garantire il diritto allo studio ad Arese, vengono percorsi oltre **19 milioni di chilometri**. Per comprendere l'enormità di questa cifra, basti pensare che equivale a compiere **50 viaggi di andata verso la Luna**. In media, ogni singolo studente "consuma" oltre 3.500 km all'anno solo per andare e tornare da scuola: una distanza superiore a quella che separa Milano dal Polo Nord.

L'impatto ambientale: il debito verde

Questa mole di spostamenti, dominata dall'uso dei mezzi a motore, si traduce in emissioni considerevoli. In un solo anno scolastico vengono immesse in atmosfera oltre **2.600 tonnellate di CO2**. Per visualizzare questo impatto, possiamo usare l'immagine della "compensazione necessaria": per assorbire una tale quantità di anidride carbonica, non basterebbe piantare qualche albero. **Servirebbe una foresta matura di 435 ettari, un'estensione verde grande quanto 610 campi da calcio**. È come se ogni studente avesse bisogno di un proprio piccolo bosco personale per neutralizzare l'impatto dei suoi spostamenti annuali.

4. Analisi degli impatti: Status Quo



Fonte: Stima Haskoning su modellizzazione propria

4. Analisi degli impatti: Status Quo



Le foto ritraggono scuole spesso "assediata" dalle auto. Dimostrano che la domanda di sosta negli orari scolastici eccede o satura la capacità dell'infrastruttura, trasformando gli spazi di prossimità delle scuole in aree caotiche e poco sicure, dove la mobilità dolce (piedi/bici) è marginalizzata fisicamente dalla presenza ingombrante dei veicoli a motore.



4. Analisi degli impatti: Status Quo

Oltre all'impatto ambientale ed economico già quantificato, esiste una sfera di costi sociali "invisibili" che gravano sulla comunità di Arese e che rendono il bilancio attuale ancora più critico. Questi effetti, sebbene più difficili da tradurre in cifre immediate senza studi specifici sul campo, sono profondamente radicati nella realtà quotidiana descritta dalle immagini dei parcheggi saturi e delle strade congestionate. Uno dei pesi maggiori è rappresentato dalla congestione stradale, che trasforma il tempo in una perdita economica collettiva; ogni minuto trascorso in coda dai genitori, dai lavoratori o dai mezzi pubblici nella fascia oraria di punta è, di fatto, PIL sottratto alla collettività.

A questo si aggiunge il tema della sicurezza: il modello basato sull'auto privata aumenta statisticamente il rischio di incidentalità, i cui costi (soccorsi, riabilitazione e gestione amministrativa) ricadono sulla sanità pubblica e non sono mai totalmente coperti dalle assicurazioni private.

Un aspetto di lungo periodo riguarda poi la salute delle nuove generazioni. La scelta dell'auto rispetto alla mobilità attiva priva i ragazzi dell'attività fisica quotidiana, generando un costo sociale inverso legato alla sedentarietà. Mentre andare a piedi o in bici produce un "guadagno" in salute, l'accompagnamento in auto semina le basi per futuri costi sanitari legati a patologie croniche che peseranno sul sistema pubblico tra qualche decennio.

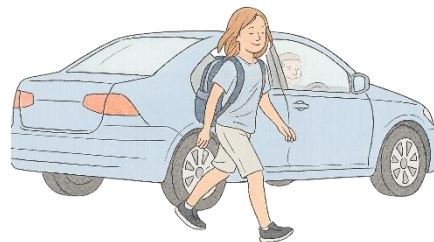
Non va trascurata nemmeno la dimensione urbana: l'occupazione del suolo pubblico da parte di file di auto ferme e parcheggi sottrae spazio vitale che potrebbe essere restituito alla città sotto forma di parchi o piste ciclabili, rappresentando un sussidio implicito all'uso dell'auto a scapito della qualità della vita. Infine, l'inquinamento acustico causato dal traffico discontinuo nei pressi dei plessi scolastici e l'usura accelerata delle infrastrutture stradali chiudono il cerchio di un sistema che richiede manutenzioni continue, pagate da tutti i cittadini indipendentemente dal mezzo utilizzato. In sintesi, il conto di 7,4 milioni di euro è solo la punta dell'iceberg di un debito sociale e sanitario molto più profondo che la mobilità scolastica attuale sta contraendo con il futuro di Arese..



4. Analisi degli impatti: Status Quo



5.500
spostamenti per
studio



57%
accompagnati in
automobile



19 milioni di km annuali
come 50 viaggi verso la
Luna



474 Kg di Anidride Carbonica
(CO₂ equivalente) emessa



435
Ettari di bosco necessari per
compensare la CO₂



5.

Indagine Casa-Scuola

5. Indagine della mobilità scolastica

Una delle attività cardine dello studio è stato quello dell'indagine degli spostamenti casa-studio. L'indagine si è tenuta da fine ottobre a fine novembre ed è stata veicolata tramite le scuole.

Obiettivo del questionario

Il questionario non si è limitato a contare "quante auto arrivano", ma ha indagato il *perché* delle scelte di mobilità e, soprattutto, i *desideri latenti* degli studenti. Di seguito l'analisi dettagliata per aree tematiche.

Dati chiave:

- Popolazione Target: Studenti delle scuole primarie e secondarie (I e II grado) del territorio.
- Risposte Valide: 1.349 (Tasso di validità: 98,9%).
- Nota: Sono stati esclusi 15 rispondenti che hanno selezionato l'opzione "Non confermo - Non partecipo".

Considerando la dimensione del campione (**N = 1.349**), l'indagine possiede un'elevata affidabilità statistica, soprattutto per le scuole superiori.

Di seguito si riprotono le risultanze principali



Strade Scolastiche ad Arese: la tua opinione conta!

Ciao! Il Comune di Arese vuole rendere le strade vicino alla tua scuola più belle, sicure e divertenti per tutti. Per farlo, abbiamo bisogno del tuo aiuto!

Rispondi a queste domande per farci sapere cosa ne pensi e come vorresti che fossero gli spazi intorno alla tua scuola. Non ci sono risposte giuste o sbagliate, la tua opinione è importantissima!

N.B. Se sei uno studente o una studentessa della Scuola Primaria (elementari), ti consigliamo di compilare il questionario insieme a un adulto (un genitore, un insegnante o un parente) per farti aiutare a leggere e capire bene le domande.

La tua privacy è super importante!

Questo questionario è **completamente anonimo**.

- **Nessun dato personale:** Non ti chiederemo il nome, l'email o altre informazioni che possano farti riconoscere. Non c'è modo per noi di sapere chi ha risposto.
- **Dati usati tutti insieme:** Le tue risposte saranno unite a quelle di tutti gli altri studenti e analizzate in gruppo (in modo "aggregato"), solo per capire le opinioni generali e per scopi statistici.
- **Perché lo facciamo?** Questo sondaggio fa parte del progetto del Comune di Arese per rendere le strade vicino alle scuole più sicure e belle. Il tuo aiuto serve a noi, arch. Valerio Montieri e dr. Paolo Ruffino, per progettare gli interventi migliori pensando proprio a te e ai tuoi compagni.

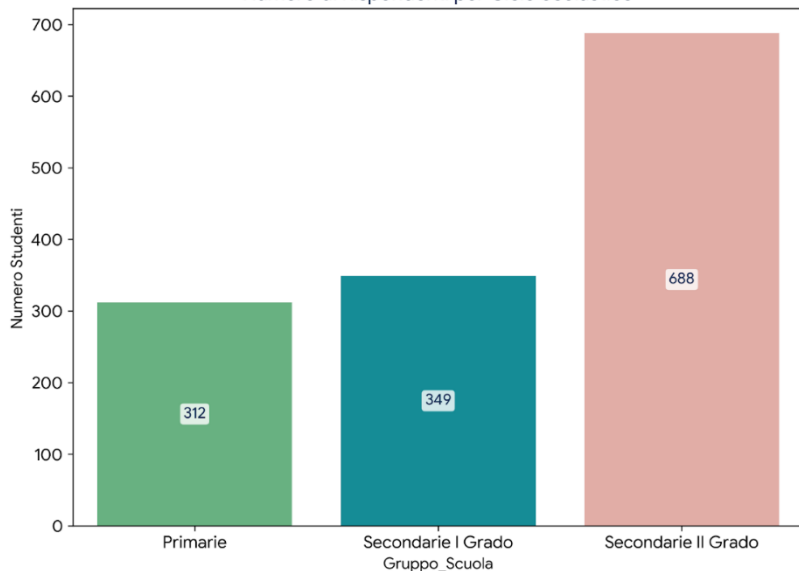
Rispondendo ci aiuti a creare una scuola migliore per tutti. Grazie!

* Indica una domanda obbligatoria

5. Indagine della mobilità scolastica

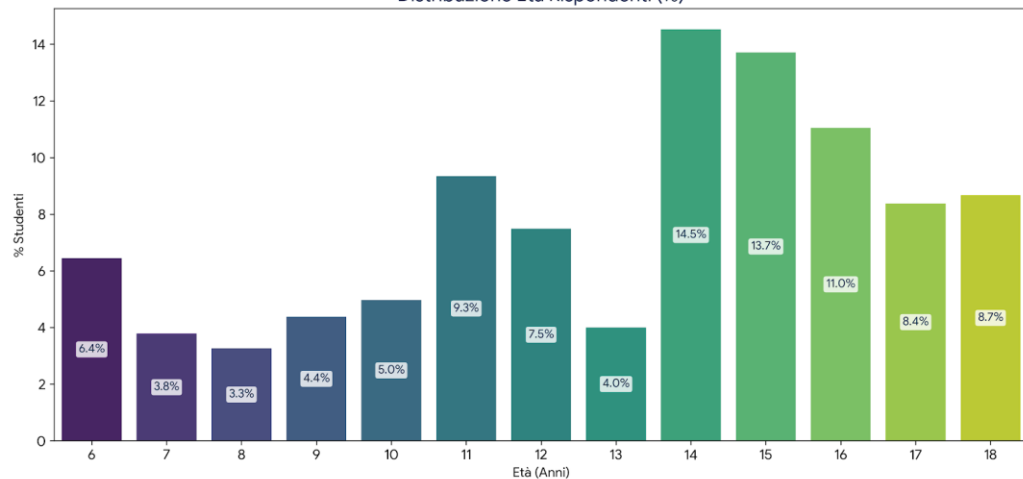
Rispondenti

Numero di Rispondenti per Ciclo Scolastico



Fasce d'età

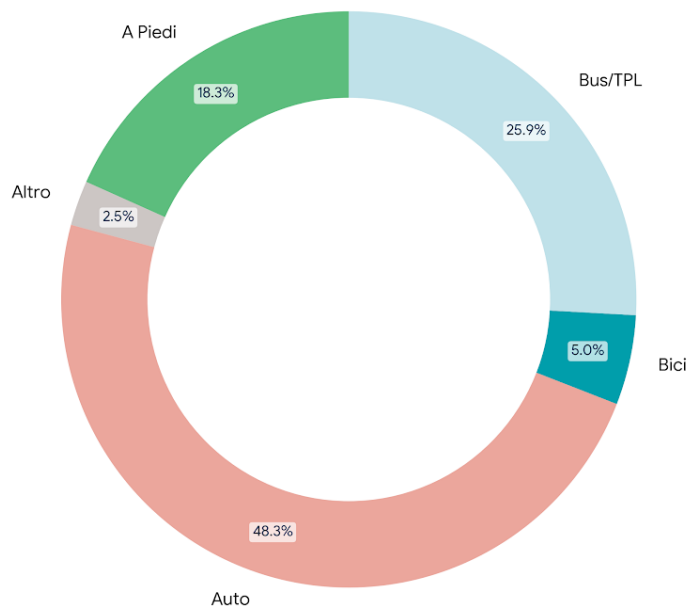
Distribuzione Età Rispondenti (%)



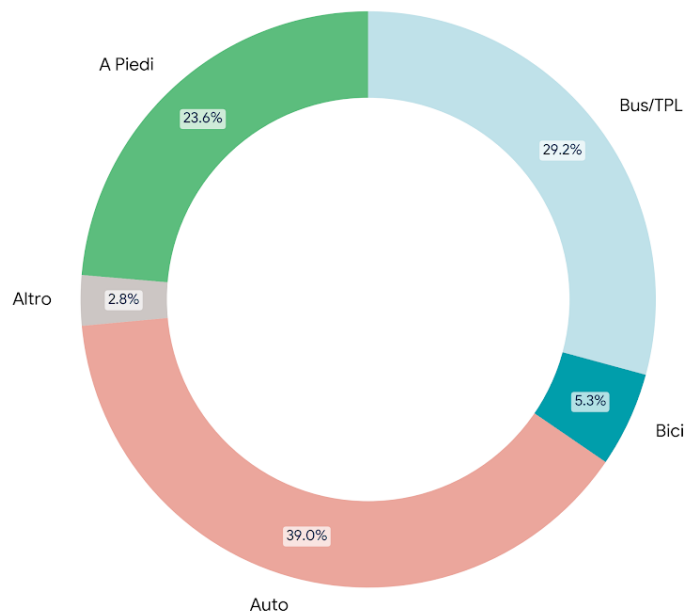
Il campione è trainato dagli studenti delle scuole secondarie di II grado, che rappresentano la maggioranza del campione con 688 rispondenti. Buono il tasso di risposte per primarie secondarie di primo grado. La partecipazione copre l'intero arco dell'obbligo scolastico, con un picco significativo nella fascia adolescenziale (14-19 anni), ma con una rappresentanza valida anche dei più piccoli.

5. Indagine della mobilità scolastica

Mezzi utilizzati per l'andata



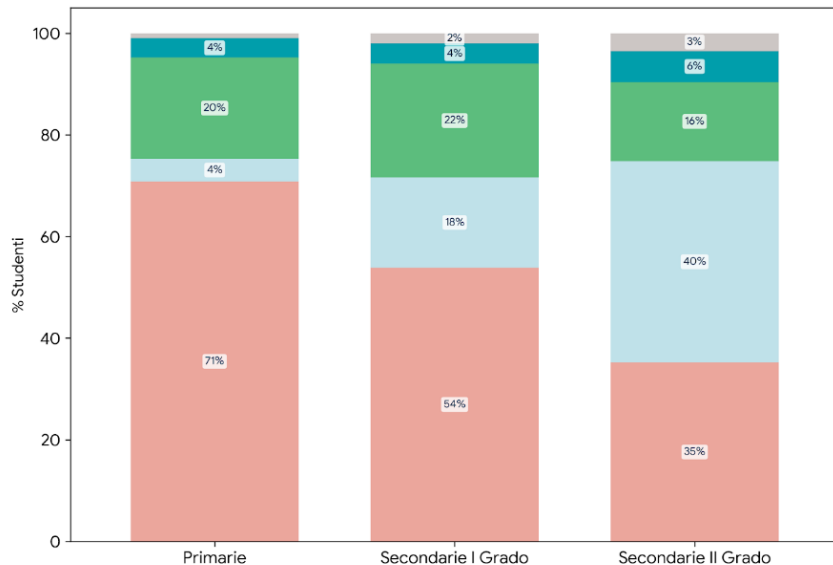
Mezzi utilizzati per il ritorno



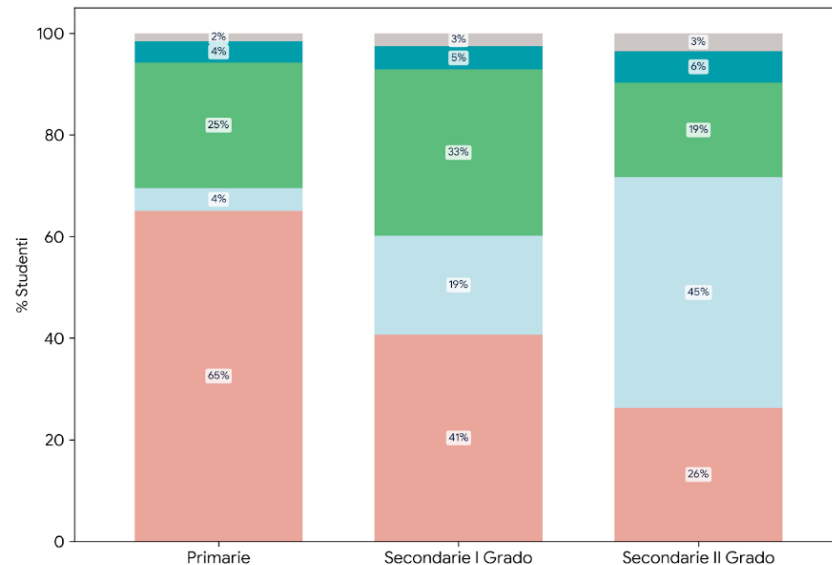
Al mattino l'auto privata domina gli spostamenti per quasi metà degli studenti. Al ritorno, tuttavia, si riscopre l'autonomia: l'uso dell'auto cala a favore del trasporto pubblico e del cammino. Questo pattern di comportamento è probabilmente dovuto al fatto che la mattina molti genitori, andando al lavoro, lasciano i figli a scuola mentre al ritorno si spostano a piedi e con lo scuola bus.

5. Indagine della mobilità scolastica

Mezzi utilizzati per l'andata per grado



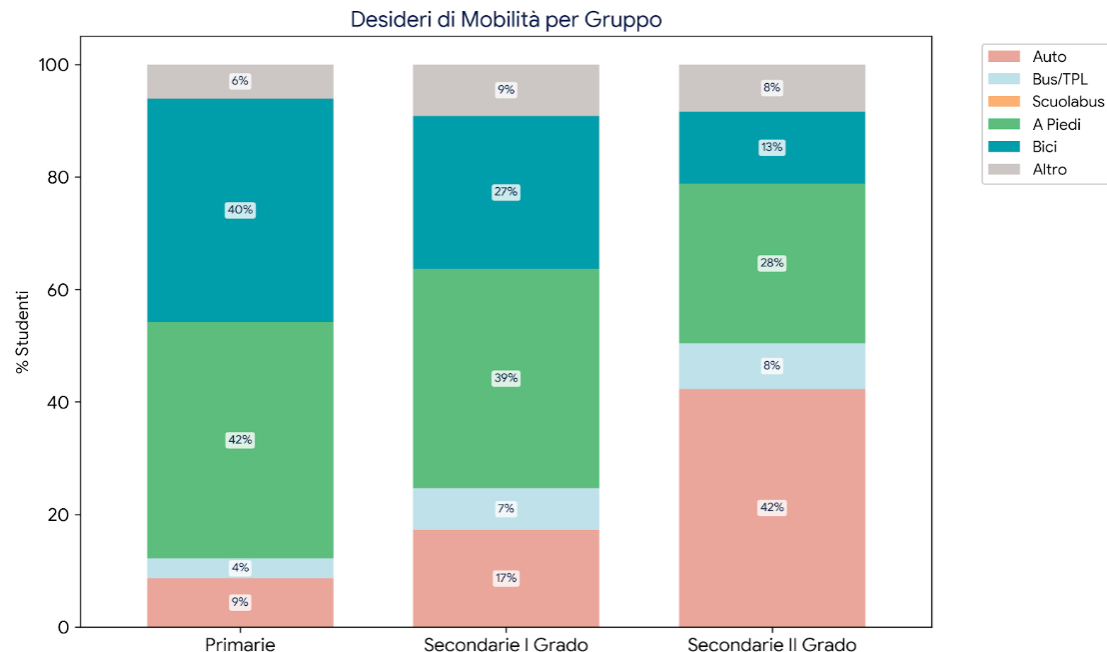
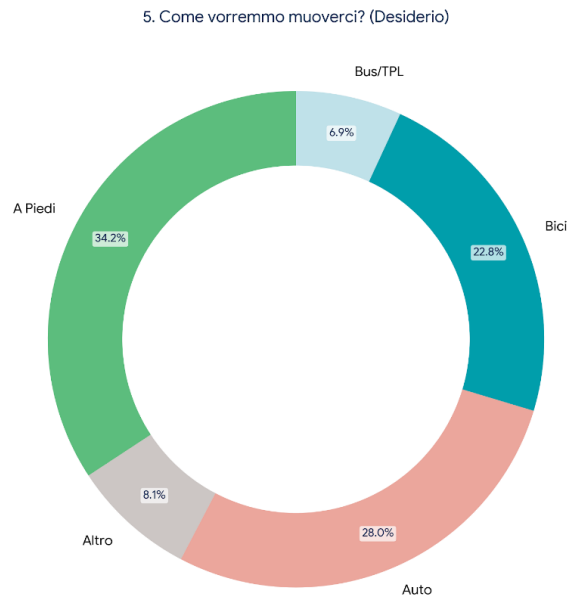
Mezzi utilizzati per il ritorno per grado



La maggior parte dei bambine e bambini più piccoli viene accompagnato in automobile, solo una piccola parte viene accompagnato in automobile. Mentre per il trasporto pubblico risulta fondamentale per la maggior parte delle scuole secondarie di secondo grado giocando un ruolo fondamentale. Significativo l'uso dei piedi tra le Secondarie di I Grado. Mentre la bicicletta risulta molto marginale raggiungendo un picco massimo del 3% tra le Secondarie di II Grado.

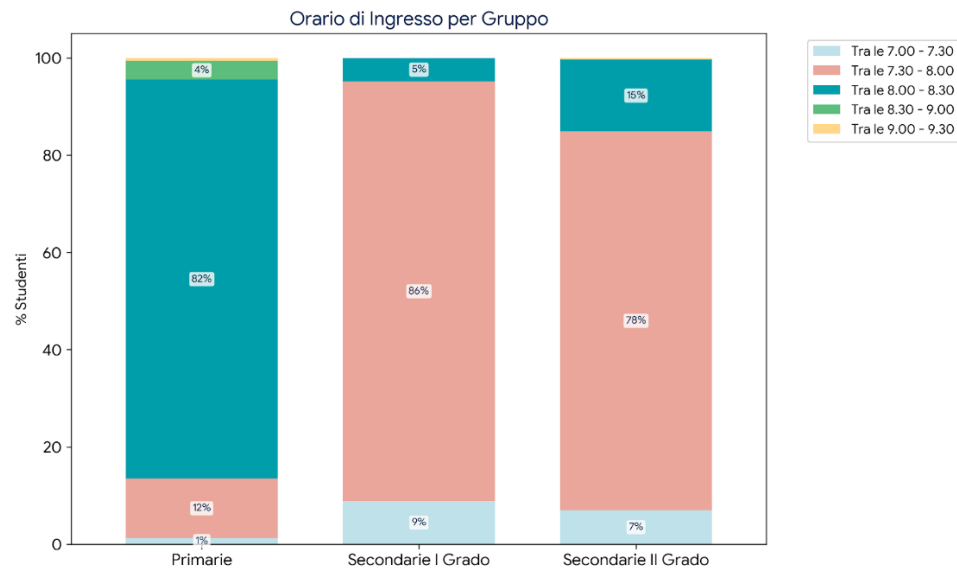
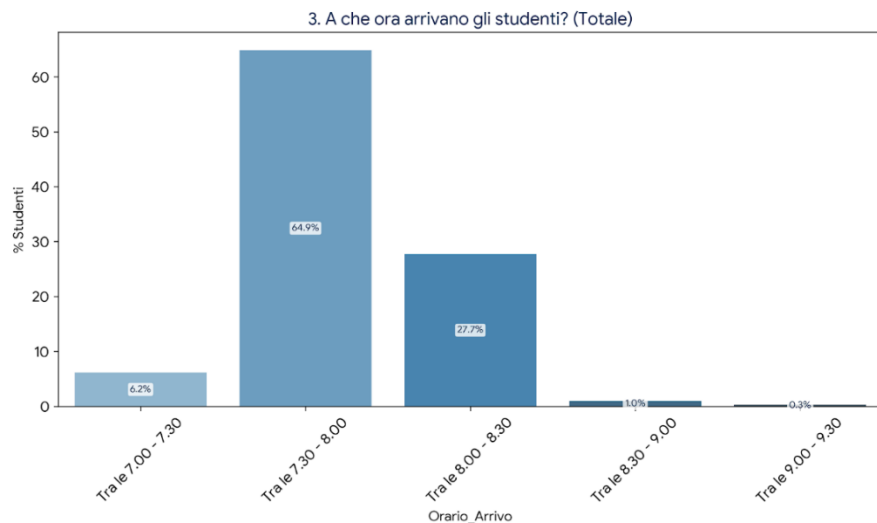


5. Indagine della mobilità scolastica



Rispetto alle desiderate è interessante vedere come complessivamente oltre la metà degli studenti dichiara che vorrebbe muoversi a piedi in bici, desiderio che tende a calare con l'aumentare dell'età.

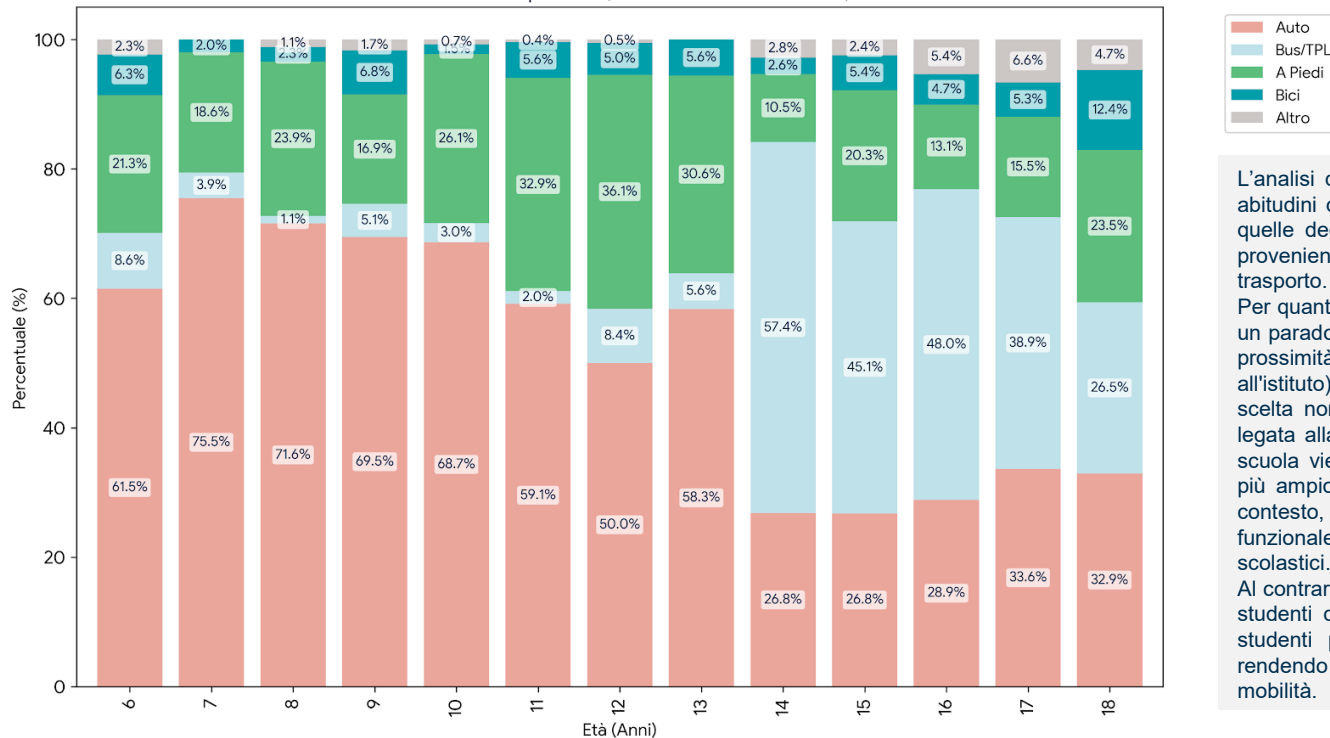
5. Indagine della mobilità scolastica



La pressione sul traffico è concentrata in una finestra temporale critica: la stragrande maggioranza degli arrivi avviene tra le 7:30 e le 8:00, creando inevitabili congestioni e situazioni di pericolo davanti ai cancelli.

5. Indagine della mobilità scolastica

4. Mezzi Usati per Età (Totale Andata + Ritorno)



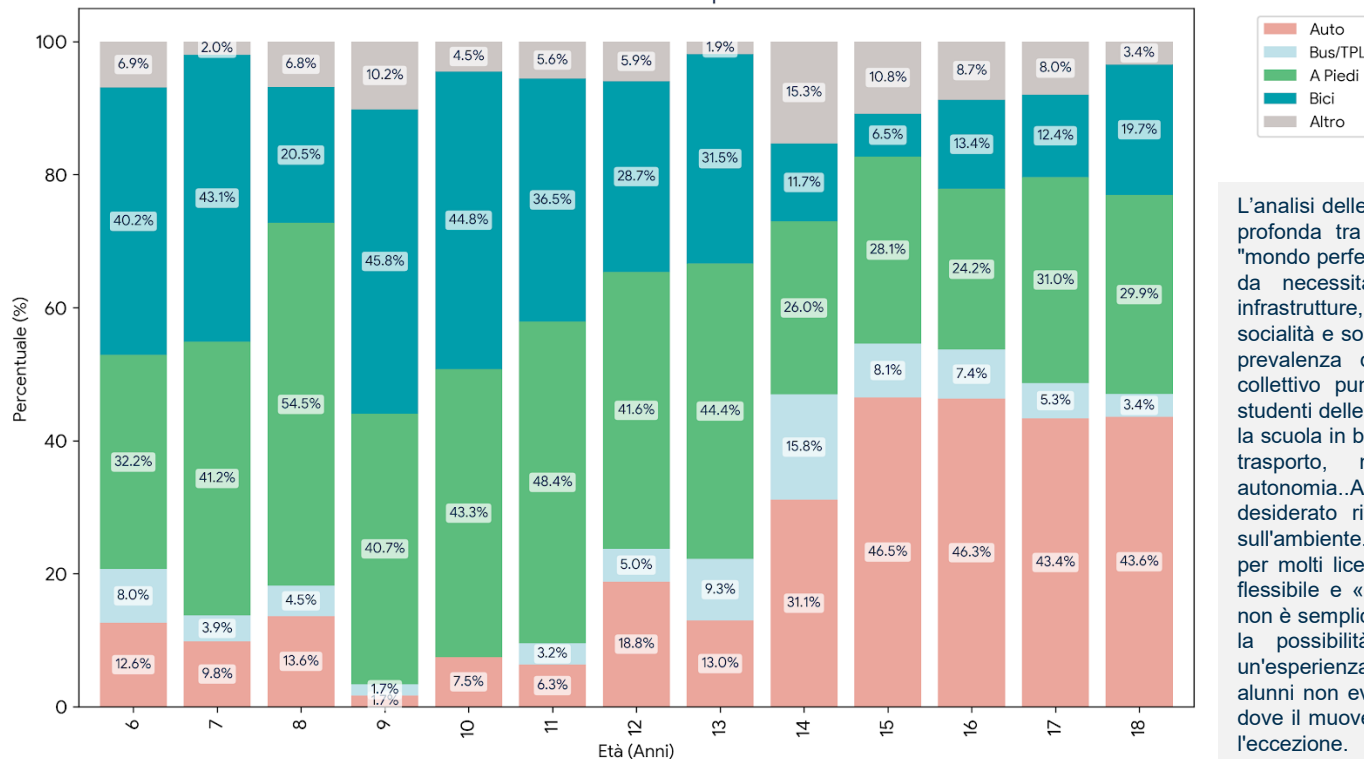
L'analisi dello split modale rivela una netta distinzione tra le abitudini degli alunni delle scuole primarie e medie rispetto a quelle degli studenti del liceo, evidenziando come l'età e la provenienza geografica influenzino profondamente le scelte di trasporto.

Per quanto riguarda le **scuole elementari e medie**, si osserva un paradosso: nonostante la maggior parte degli alunni sia "di prossimità" (ovvero risiede nel territorio comunale o vicino all'istituto), il mezzo prevalente rimane l'**automobile**. Questa scelta non è dettata solo dalla distanza, ma è strettamente legata alla routine dei genitori: l'accompagnamento dei figli a scuola viene infatti integrato come una tappa intermedia nel più ampio spostamento casa-lavoro della famiglia. In questo contesto, l'auto viene percepita come la soluzione più rapida e funzionale per conciliare i tempi degli adulti con quelli scolastici.

Al contrario, il panorama cambia drasticamente osservando gli studenti del **liceo**. In questa fascia d'età, la componente di studenti provenienti da fuori città aumenta sensibilmente, rendendo il **trasporto pubblico** il protagonista assoluto della mobilità.

5. Indagine della mobilità scolastica

6. Desideri di Mobilità per Età



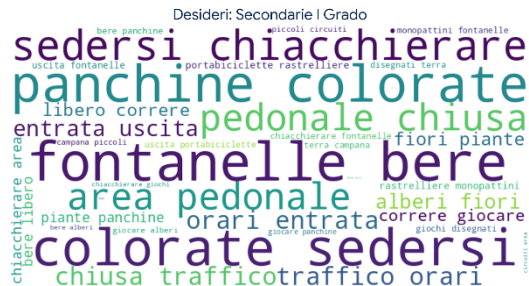
L'analisi delle aspirazioni degli studenti rivela una discrepanza profonda tra la routine quotidiana e la loro visione di un "mondo perfetto". Se oggi la scelta del mezzo è spesso dettata da necessità logistiche familiari o dalla mancanza di infrastrutture, il mezzo desiderato racconta una storia di libertà, socialità e sostenibilità. Mentre la realtà attuale vede una forte prevalenza dell'automobile per i più piccoli, il desiderio collettivo punta con decisione verso la mobilità attiva. Gli studenti delle elementari e delle medie sognano di raggiungere la scuola in bicicletta o in skateboard, non solo come mezzo di trasporto, ma come momento di divertimento e autonomia. Anche per gli studenti più grandi, il mezzo desiderato riflette un bisogno di efficienza che non gravi sull'ambiente. Sebbene il trasporto pubblico sia già la realtà per molti liceali, emerge la voglia di una mobilità ancora più flessibile e «attiva». In sintesi, ciò che gli studenti chiedono non è semplicemente un modo per arrivare a destinazione, ma la possibilità di trasformare il tragitto casa-scuola in un'esperienza piacevole e sicura. La "bacchetta magica" degli alunni non evoca macchine più veloci, ma strade più umane, dove il muoversi a piedi o su due ruote sia la normalità e non l'eccezione.

5. Indagine della mobilità scolastica

CRITICITÀ: Cosa non va?



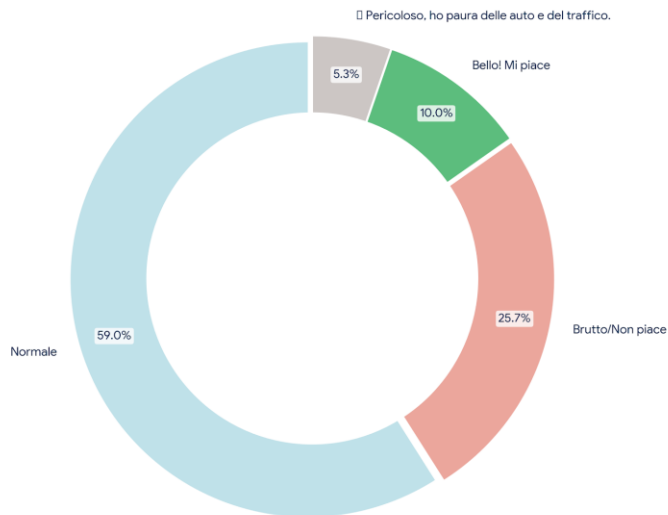
Il grigio, troppe macchine, il cemento e la scarsa qualità dello spazio pubblico ma anche la percezione di degrado emergono tra le frasi e parole riportate dagli intervistati come «quello che non va»



Di fianco sono riportate le diverse visioni (desideri e criticità) dei rispondenti per classe di studi. Se i più piccoli ricercano maggiori spazi per giocare, correre ed esprimere la propria creatività, i più grandi cercano spazio per la socialità, l'incontro ed una pausa dalla vita scolastica frenetica.

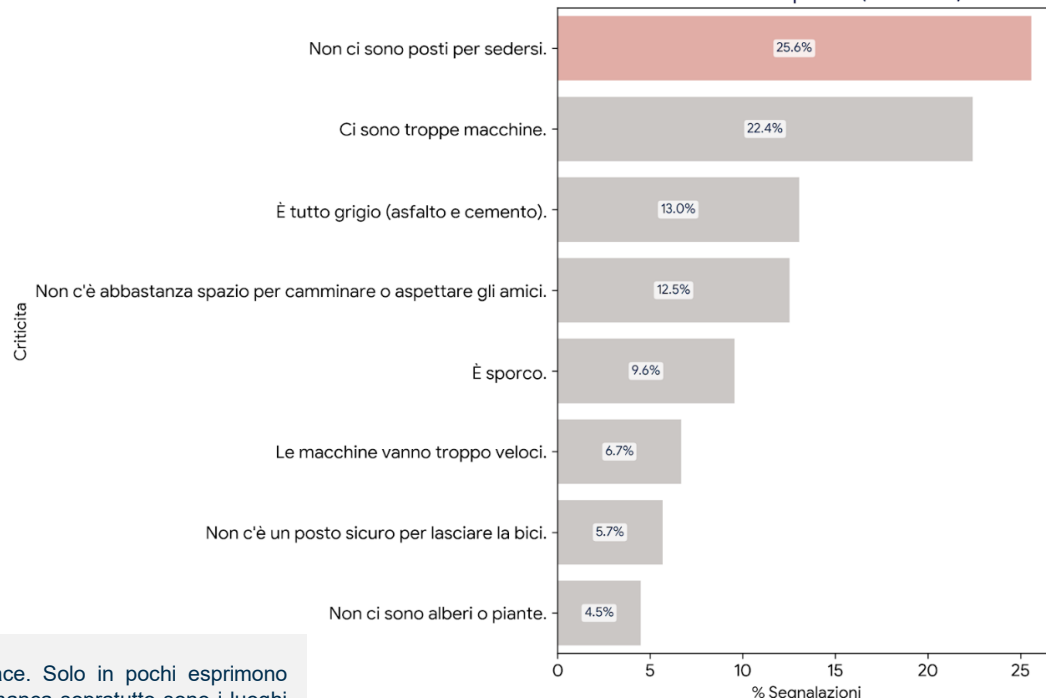
5. Indagine della mobilità scolastica

Giudizio sullo Spazio (Categorie Originali)

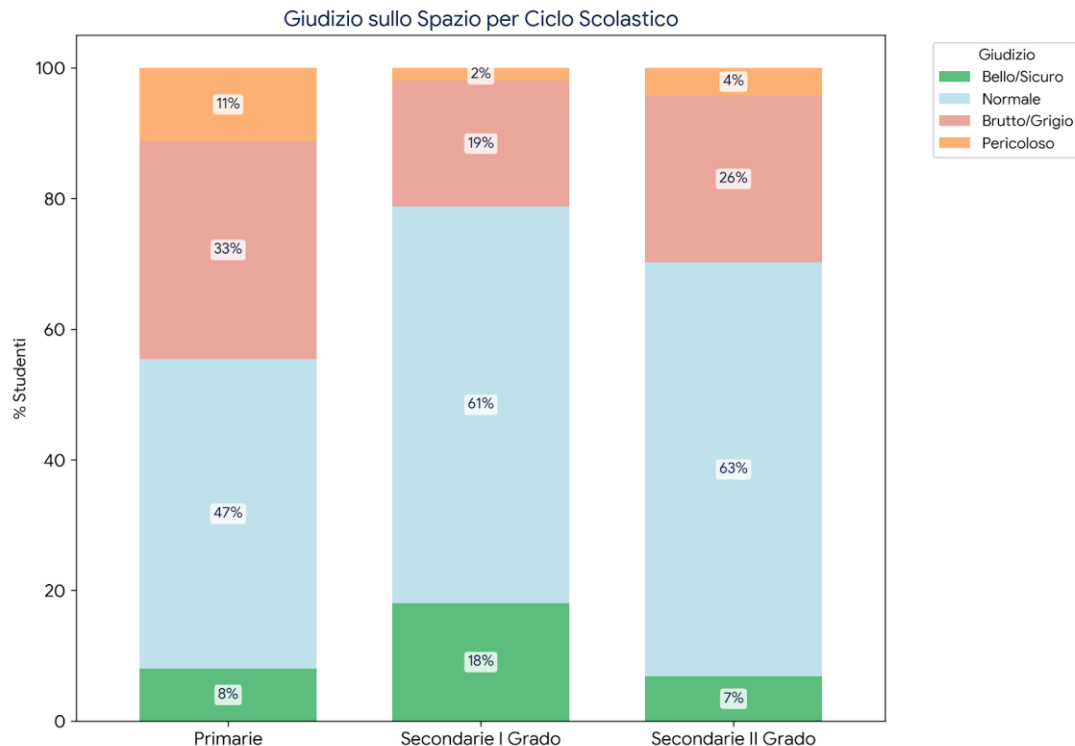


Ad oggi lo spazio percepito «non ha nulla di speciale» oppure non piace. Solo in pochi esprimono soddisfazione, e in una piccola parte lo trovano talvolta pericoloso. Cosa manca soprattutto sono i luoghi per sedersi, la grande quantità di automobili, il grigiore e la scarsità di verde e posti per lasciare la bici.

5. Cosa NON ti piace? (Classifica)

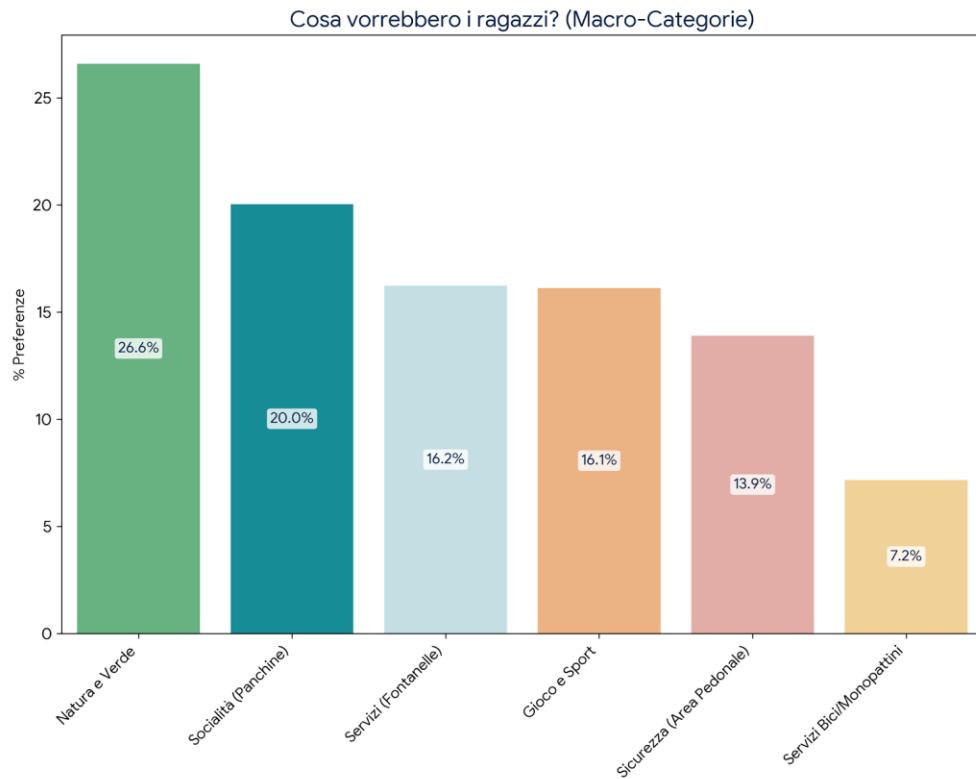


5. Indagine della mobilità scolastica



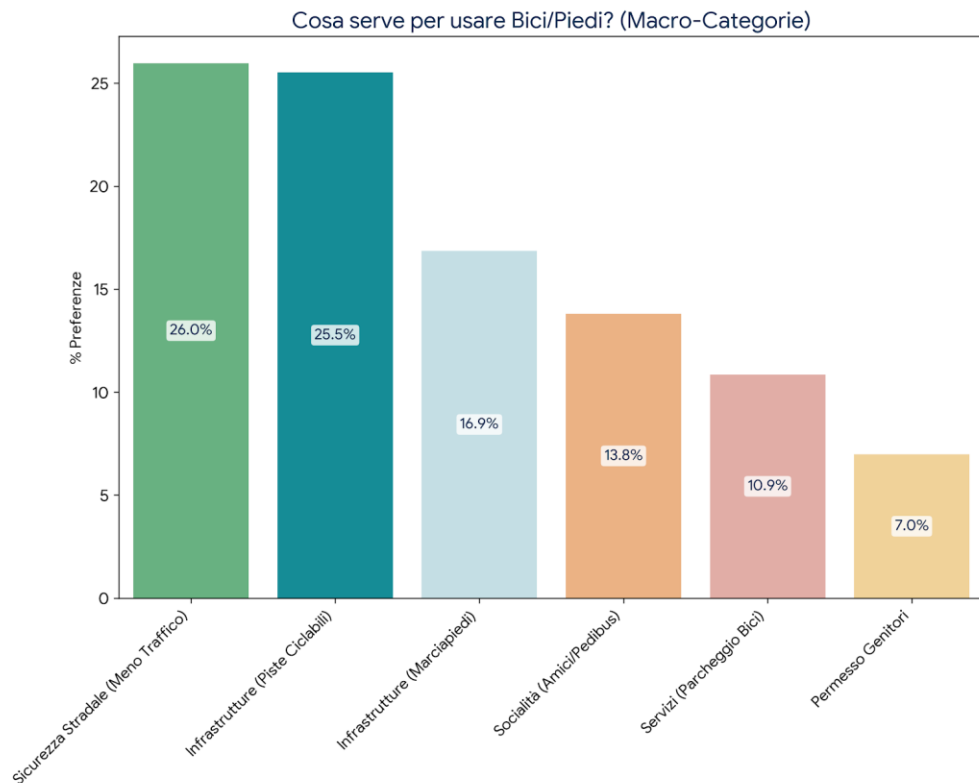
I più piccoli sono il giudice più critico con oltre il 40% che giudica lo spazio brutto e talvolta pericoloso. La percezione non migliora con l'età ma certamente si percepisce (anche dai laboratori creativi) un certo distacco e disillusione da parte dei più grandi.

5. Indagine della mobilità scolastica



Clusterizzando le risposte, emerge il ruolo del verde, la socialità e i servizi come le esigenze maggiori ma anche luoghi per lo sport e il gioco. Infine i servizi per biciclette e monopattini come rastrelliere coperte.

5. Indagine della mobilità scolastica



Moltissimi hanno espresso il desiderio di muoversi a piedi e in bici e pertanto abbiamo chiesto cosa sarebbe stato necessario, ebbene la cosa principale è stata non tanto la realizzazione di piste ciclabili (seconda ragione) ma quella di mitigare le velocità e il volume di automobili che arriva nei pressi delle scuole. Oltre alle infrastrutture, lavorare sulla socialità è risultato importante, nonché creare consenso da parte dei genitori.

5. Indagine della mobilità scolastica

Uno Spazio "Ostile" alla Socialità

- Alla domanda su cosa *non* piaccia dello spazio attuale, le risposte hanno ribaltato le aspettative.
- **La mancanza di arredo urbano al primo posto:** Sorprendentemente, la critica numero uno (712 voti) non riguarda le auto, ma l'assenza di luoghi di aggregazione: *"Non ci sono posti per sedersi"*. Gli studenti vivono l'ingresso a scuola come un "non-luogo" dove non è possibile sostare.
- **Pressione veicolare:** Subito dopo (624 voti), emerge il fastidio per le *"Troppe macchine"*, seguito dalla percezione di un ambiente *"Tutto grigio"* (363 voti) e *"Sporco"* (266 voti).
- **Il picco di traffico:** L'85% degli arrivi si concentra in soli 30 minuti, tra le **7:30 e le 8:00**. In questo lasso di tempo, la combinazione di "troppe auto" e "spazio ristretto" crea il massimo conflitto e percezione di insicurezza.

Gli studenti sono pragmatici. Per abbandonare l'auto non chiedono solo "campagne di sensibilizzazione", ma infrastrutture fisiche:

- **Sicurezza Strutturale:** Le prime due richieste sono *"Strade più sicure con meno traffico"* (535 voti) e *"Piste ciclabili per tutto il percorso"* (526 voti). Senza percorsi protetti, la buona volontà non basta.
- **Socialità come incentivo:** Quasi 300 studenti indicano che verrebbero a piedi/bici se avessero *"Compagnia di amici"* (es. Pedibus/Bicibus). La mobilità attiva è vista come un'esperienza sociale.

La sezione dei desideri delinea un progetto urbano molto chiaro. Se avessero la "bacchetta magica", gli studenti trasformerebbero la strada scolastica in una **piazza sociale**:

- **Il desiderio di sedersi:** Coerentemente con le critiche, la richiesta n.1 (756 voti, più della metà del campione!) sono le **"Panchine colorate per sedersi e chiacchierare"**. C'è una fame insoddisfatta di spazi relazionali.
- **Servizi essenziali:** Oltre 600 studenti chiedono **"Fontanelle per bere"**, un elemento semplice ma percepito come cura dello spazio pubblico.
- **Verde e Protezione:** Oltre 1000 preferenze combinate vanno verso *"Più alberi, fiori e piante"* e la creazione di *"Un'area pedonale chiusa al traffico"*.
- **Meno gioco, più relazione:** Curiosamente, per questo target di età mista (medie/superiori), i "giochi a terra" sono meno richiesti rispetto agli spazi per la semplice conversazione (panchine).

Dai dati emerge che la "Strada Scolastica" ad Arese non dovrebbe essere progettata solo come un intervento sulla viabilità (togliere le auto), ma come un **intervento di rigenerazione urbana e sociale**. Gli studenti non chiedono solo di passare in sicurezza, chiedono di **restare**. Vogliono uno spazio dove l'attesa della campanella o l'uscita da scuola diventino momenti di socialità confortevole (panchine, ombra, acqua), non minuti di ansia sul marciapiede a bordo strada.



6.

Interviste e focus group docenti

6. Risultati focus group docenti

Metodologia di indagine

Per analizzare il contesto della mobilità scolastica dal punto di vista del personale scolastico, è stata condotta un'indagine qualitativa strutturata attraverso una serie di interviste online. Queste sessioni di ascolto sono state organizzate per singoli gruppi scolastici (Europa Unita, Col di Lana, Via dei Gelsi/Liceo, Allende Varzi), con l'obiettivo di far emergere non solo le barriere logistiche e infrastrutturali, ma anche le opportunità latenti per un cambiamento delle abitudini. L'approccio ha permesso di raccogliere testimonianze dirette sulle routine quotidiane, evidenziando le specificità di ruolo che differenziano la mobilità dei docenti da quella degli studenti e delle famiglie.

Risultanze dell'Indagine: Tra Rigidità Oraria e Carenze Strutturali

Dall'analisi trasversale delle interviste emerge un quadro in cui l'uso prevalente dell'automobile da parte dei docenti non appare come una scelta di comodo, ma come una **risposta obbligata a vincoli strutturali e organizzativi**.

Nel contesto delle scuole dell'obbligo, in particolare per il **Gruppo Scuole Europa Unita** e il **Gruppo Col di Lana**, la criticità principale risiede nella gestione dell'ultimo miglio. I docenti descrivono una situazione di "assedio": gli orari di ingresso del personale coincidono con il picco di traffico generato dall'accompagnamento degli alunni in auto. Questo crea una competizione per lo spazio urbano e per il parcheggio, costringendo gli insegnanti a lunghe ricerche di sosta che generano stress e rischiano di compromettere la puntualità in classe. A ciò si aggiunge una percezione di pericolo durante le manovre, dovuta alla "sosta selvaggia" dei genitori.

Spostando l'attenzione sul polo superiore, per il **Gruppo di Via dei Gelsi (Liceo Falcone Borsellino)**, la problematica assume un carattere sovracomunale. Qui la mobilità è dettata dalla necessità di coprire distanze maggiori e, spesso, di gestire **"cattedre spezzate"**: molti docenti devono spostarsi fisicamente tra istituti diversi nello stesso arco mattutino. In questo scenario, il Trasporto Pubblico Locale (TPL) risulta insufficiente per frequenza e capillarità, e la mobilità dolce è inapplicabile per chi deve trasportare materiali didattici ingombranti o strumenti musicali. Inoltre, si segnala un conflitto di viabilità con gli autobus scolastici, che bloccano l'uscita dei docenti negli orari di punta.

Infine, per il **Gruppo Allende Varzi**, emerge con forza il tema della sicurezza infrastrutturale. Anche laddove vi sarebbe la volontà di utilizzare la bicicletta o di muoversi a piedi (per i docenti residenti ad Arese), mancano le condizioni di base: le strade di accesso sono percepite come arterie a scorrimento veloce e l'assenza di ricoveri sicuri per le biciclette all'interno dei plessi disincentiva l'investimento in mezzi ecologici (come le e-bike).

6. Risultati focus group docenti

Gruppo Europa Unita

«All'uscita, fare manovra per tornare a casa è pericoloso. La visibilità è azzerata dai SUV parcheggiati ovunque, anche sugli angoli o sulle strisce.»

- Viene segnalata la problematica degli accessi e l'effetto imbuto creato dalla strada chiusa in Via Achille Varzi.
- Su Via Alliende e Via Minzoni si verificano situazioni di pericolo e conflitto nei punti di attraversamento dovute alle alte velocità del traffico veicolare.
- Viene lamentata la scarsità di protezione dalle intemperie da quei docenti che utilizzano il trasporto pubblico.

San Giuseppe

«Il parcheggio davanti alla scuola è un inferno»

- L'area spesso ad imbuto presenta gravi criticità la mattina con gli automobilisti che effettuano manovre di uscita ad U spesso non prestando attenzione ai bambini che entrano ed escono.
- Pur essendoci una ciclabile su Via Varzi, l'attraversamento è il vero punto critico considerando l'elevato flusso della mattina.
- Non esistono vie di sbocco alternative.

Gruppo Via dei Gelsi

«Via dei Gelsi e Via Matteotti negli orari di punta sono bloccate dagli autobus del TPL e dalle auto in coda. Per noi docenti, uscire dal parcheggio dopo la quinta o sesta ora significa restare bloccati dietro colonne di automobili.»

- Si lamenta la scarsità di parcheggio nei pressi delle sedi scolastiche ma anche nei dintorni (e.g. Le Poste). Questi parcheggi sono già spesso pieni fin dalla mattina perché utilizzati dai residenti o dai chi accede i servizi nella zona.
- Teoricamente l'area sarebbe ben servita dal TPL ma il servizio di linea non è progettato per le esigenze dei docenti. Servirebbe una migliore pianificazione del TPL.
- Vi sarebbe il parcheggio dell'area mercatale ma lontano e non collegato bene con i plessi.

Gruppo Col Di Lana

«Il momento dell'ingresso è caotico. Dobbiamo vigilare sui ragazzi che entrano, ma siamo preoccupati dalle auto che fanno sosta sulla curva davanti alla scuola e fanno inversione a 'U' davanti all'ingresso proprio mentre arriviamo noi o i colleghi. Manca un'area di Kiss&Ride sicura che non intralci il flusso.»

- La problematica principale riscontrata è la mancanza di un'area di sosta di attestamento in prossimità. I parcheggi vicini sono principalmente utilizzati dalle palazzine. La mancanza di sosta spinge i genitori a parcheggiare in maniera caotica davanti alla scuola creando situazioni di pericolo per gli alunni e alunne stessi/e.
- Sono scarse le alternative per arrivare al plesso scolastico e mancano soluzioni reali per la mobilità attiva.



7.

Laboratori Creativi

7. Qui si fa sul serio! I serious games!

Metodologia

È stata organizzata una serie articolata di workshop (Laboratori Creativi) dedicati agli alunni delle scuole partecipanti, con l'obiettivo primario di ottenere una comprensione profonda degli attuali comportamenti di viaggio, delle esperienze quotidiane vissute dai ragazzi e, soprattutto, delle loro aspirazioni riguardanti i dintorni della scuola. Ogni workshop è iniziato con una sessione plenaria introduttiva, che includeva una presentazione ispiratrice ricca di esempi di "strade scolastiche" già realizzate altrove. Questa introduzione è stata fondamentale per aiutare gli alunni a pensare oltre la situazione esistente, incoraggiandoli a immaginare nuove e diverse possibilità per le proprie strade. Una volta conclusa la sessione plenaria, l'attenzione si è spostata interamente sugli alunni, che sono stati trattati e ascoltati come i veri esperti dei loro ambienti scolastici. Attraverso una serie di esercizi guidati, hanno riflettuto attentamente su come si muovono all'interno dell'area, identificando dove si sentono al sicuro e dove invece percepiscono pericolo, e descrivendo come vorrebbero che le strade funzionassero in futuro.

Il Ruolo del Liceo Russell-Fontana e i «Serious Games».

I laboratori hanno beneficiato del prezioso supporto degli studenti dell'indirizzo artistico e di architettura dell'istituto Russell-Fontana. La loro guida è stata determinante per assicurare che i compiti assegnati fossero compresi chiaramente e che gli alunni si sentissero incoraggiati a pensare in modo creativo. Un elemento chiave di questa collaborazione è stato l'utilizzo di "serious games" (giochi educativi interattivi con gli studenti più piccoli), che hanno permesso di affrontare temi complessi di urbanistica in modo coinvolgente. Il loro approccio ha creato un'atmosfera aperta e rispettosa, in cui i bambini si sono sentiti presi sul serio e hanno acquisito la fiducia necessaria per condividere liberamente le loro idee.



REPORT

**Guida per gli Urbanisti Junior della
Russell-Fontana**

7. Qui si fa sul serio! I serious games!

I laboratori creativi

Il percorso di progettazione partecipata si è svolto attraverso un programma intenso e strutturato, coinvolgendo complessivamente **circa 360 studenti delle scuole di Arese**, supportati dai ragazzi del Liceo Artistico Russell-Fontana nel ruolo di tutor. L'iniziativa ha toccato diversi poli scolastici, adottando un format comune che ha alternato momenti di ispirazione plenaria a laboratori pratici di co-progettazione. Ogni giornata di lavoro è stata suddivisa in due fasi principali. La prima fase consisteva in una sessione plenaria guidata dall'esperto Maarten van der Leek, che attraverso una presentazione interattiva in italiano e inglese ha introdotto il concetto internazionale di "School Street" per stimolare la visione critica dei ragazzi. La seconda fase, quella operativa, ha visto gli studenti lavorare in gruppi all'interno di laboratori creativi, dove hanno potuto tradurre le loro idee in proposte concrete su mappe e disegni.

Il calendario delle attività si è articolato come segue:

- **Mercoledì 3: Gruppo Varzi Allende, San Giuseppe ed Europa Unità** La prima giornata ha visto una forte collaborazione tra diversi livelli scolastici. Dopo una preparazione iniziale con i tutor del Russell-Fontana presso l'Auditorium A. Moro, si è tenuta la sessione plenaria con circa 50 rappresentanti delle scuole San Giuseppe ed Europa Unità. Successivamente, l'attività si è spostata presso la scuola primaria Europa Unità per i laboratori creativi. Dalle 10:00 alle 13:00, tre gruppi successivi di 35 alunni ciascuno (composti in modo eterogeneo) hanno lavorato ai tavoli, affiancati costantemente da 10 studenti del liceo artistico.
- **4 Dicembre: Gruppo Col di Lana** Le attività per le scuole Pellico e Pascoli si sono svolte nell'Aula Magna della scuola Pellico. Dopo la presentazione introduttiva, si è proceduto con una serie di laboratori a rotazione oraria che hanno coinvolto quattro gruppi distinti di studenti: la classe 2^A Pellico, le classi 2^E e 2^D Pellico, un gruppo misto della 2^F Pellico con la 5^A Pascoli, e infine la 3^A Pellico con alcuni alunni della 5^B. In totale, questa giornata ha visto la partecipazione attiva di oltre 100 alunni.



7. Laboratori Creativi

- **10 Dicembre: Istituto Comprensivo Don Gnocchi Presso l'Istituto Don Gnocchi,** l'aula docenti è stata trasformata in uno spazio di progettazione. Seguendo il modello consolidato, dopo la sessione plenaria mattutina, i laboratori si sono susseguiti per l'intera giornata coinvolgendo una classe alla volta. Hanno partecipato le classi 4^A, 4^B, 5^A e 5^B, permettendo a circa 87 alunni di lavorare in un ambiente dedicato e focalizzato.
- **11 Dicembre: Gruppo Via dei Gelsi** L'ultima tappa del percorso ha interessato il plesso di Via dei Gelsi. Presso l'Aula Polifunzionale, tre gruppi di lavoro composti da circa 20-22 alunni ciascuno si sono alternati dalle 10:00 alle 13:00. In preparazione a queste sessioni sono state fornite istruzioni ai docenti e chiesto di riflettere in anticipo e raccogliere idee per stimolare il pensiero sul progetto.

Risultati: Contributo dei più giovani

I bambini più piccoli sono stati invitati a esprimere le loro idee attraverso il disegno del loro ambiente scolastico ideale. Le loro visioni si sono rivelate estremamente fantasiose e colorate, caratterizzate da elementi giocosi come scale fatte di gelatina, tunnel arcobaleno e giochi d'acqua. **Molti disegni hanno mostrato un forte desiderio di avere più luoghi dove poter giocare, arrampicarsi e interagire con l'acqua.** Gli spazi verdi e gli elementi stradali giocosi sono stati temi ricorrenti, illustrando chiaramente come i bambini vivano le strade non solo come percorsi per spostarsi da un punto all'altro, ma anche come luoghi in cui stare, sostare ed esplorare.

Come ti piacerebbe lo spazio davanti alla scuola?
Disegnalo qua sotto!



Come ti piacerebbe lo spazio davanti alla scuola?
Disegnalo qua sotto!



7. Laboratori Creativi

Risultati dagli studenti più grandi

Gli alunni più grandi hanno lavorato in modo molto più strutturato e analitico. Hanno discusso le loro modalità di trasporto preferite e hanno spiegato come sceglierebbero di andare a scuola se l'ambiente circostante lo permettesse. Utilizzando delle mappe, hanno identificato con precisione i punti in cui erano necessari miglioramenti e hanno spiegato come le attuali condizioni del traffico influenzino i loro percorsi quotidiani.

Le loro idee si sono concentrate fortemente sulla necessità di **ridurre il dominio delle automobili** vicino alle scuole. Molti alunni hanno espresso il desiderio di avere strade completamente libere dalle auto o a traffico limitato, suggerendo di posizionare i parcheggi e le aree "kiss-and-ride" (sosta breve per la discesa) più lontano, in modo da creare più spazio libero attorno agli ingressi scolastici. Allo stesso tempo, hanno mostrato grande considerazione per i loro insegnanti, suggerendo che il parcheggio riservato al personale scolastico potesse rimanere più vicino alle scuole rispetto a quello dei genitori.

Tra le idee aggiuntive emerse, figurano la richiesta di più posti per sedersi e trascorrere il tempo, opportunità per acquistare o consumare cibo e bevande, l'accesso all'acqua potabile tramite fontanelle e la presenza di più spazi verdi e giocabili, liberi da problemi come le deiezioni canine. Infine, la creazione di percorsi pedonali e ciclabili sicuri e continui verso la scuola è stata una priorità ricorrente: diversi alunni hanno spiegato che attualmente sono costretti a fare deviazioni significative per evitare strade non sicure, illustrando chiaramente come le condizioni del traffico scoraggino il viaggio diretto e attivo.





Lezione dell'ingegnere e urbanista Maarten van der Leek sulla mobilità e le città agli studenti e studentesse del Liceo Russel Fontana

7. Risultati chiave emersi

I laboratori hanno rivelato un elevato livello di coinvolgimento, riflessione e realismo da parte degli alunni. I bambini hanno dimostrato una chiara comprensione del loro ambiente e delle sfide che devono affrontare per muoversi in sicurezza. Il loro contributo ha evidenziato l'importanza di ridurre il traffico, creare spazi per il gioco e l'interazione sociale, e progettare le strade scolastiche come luoghi accoglienti piuttosto che come corridoi di traffico.

1. **Priorità ai bambini e ai pedoni** attraverso la progettazione di strade libere dalle auto o a traffico limitato intorno alle scuole.
2. **Fontanelle per bere** durante il gioco, accessibili anche al di fuori dell'orario scolastico.
3. **Riallocazione dello spazio stradale:** dalle auto (parcheggiate) a chi cammina, va in bici, sosta e gioca.
4. **Integrazione di spazi verdi, fruibili e sociali**, affinché le strade scolastiche funzionino come luoghi di vita e non come zone di transito.
5. **Percorsi pedonali e ciclabili** chiari e sicuri, integrati nel layout della strada e collegati alla rete più ampia.
6. **Moderazione del traffico e filtri per ridurre il traffico di attraversamento** e migliorare la sicurezza agli incroci e nei luoghi dove i bambini camminano e vanno in bici.
7. **Collocazione dei parcheggi e delle aree "kiss-and-ride"** (sosta breve) lontano dagli ingressi scolastici.
8. Inclusione di **arredi e servizi**, come le panchine e rastrelliere coperte, per supportare l'uso quotidiano dello spazio.
9. Limitare e combattere fenomeni di **degrado urbano e creare zone non fumatori davanti alle scuole**.



8.

Indirizzi alla Progettazione

nto
o

coloso

Rastrelliere bici
e colore

Pensiline TPL
coperte

colosa

Accessi pedonali e
ciclabili da potenziare

Accessi pedonali e
ciclabili da potenziare

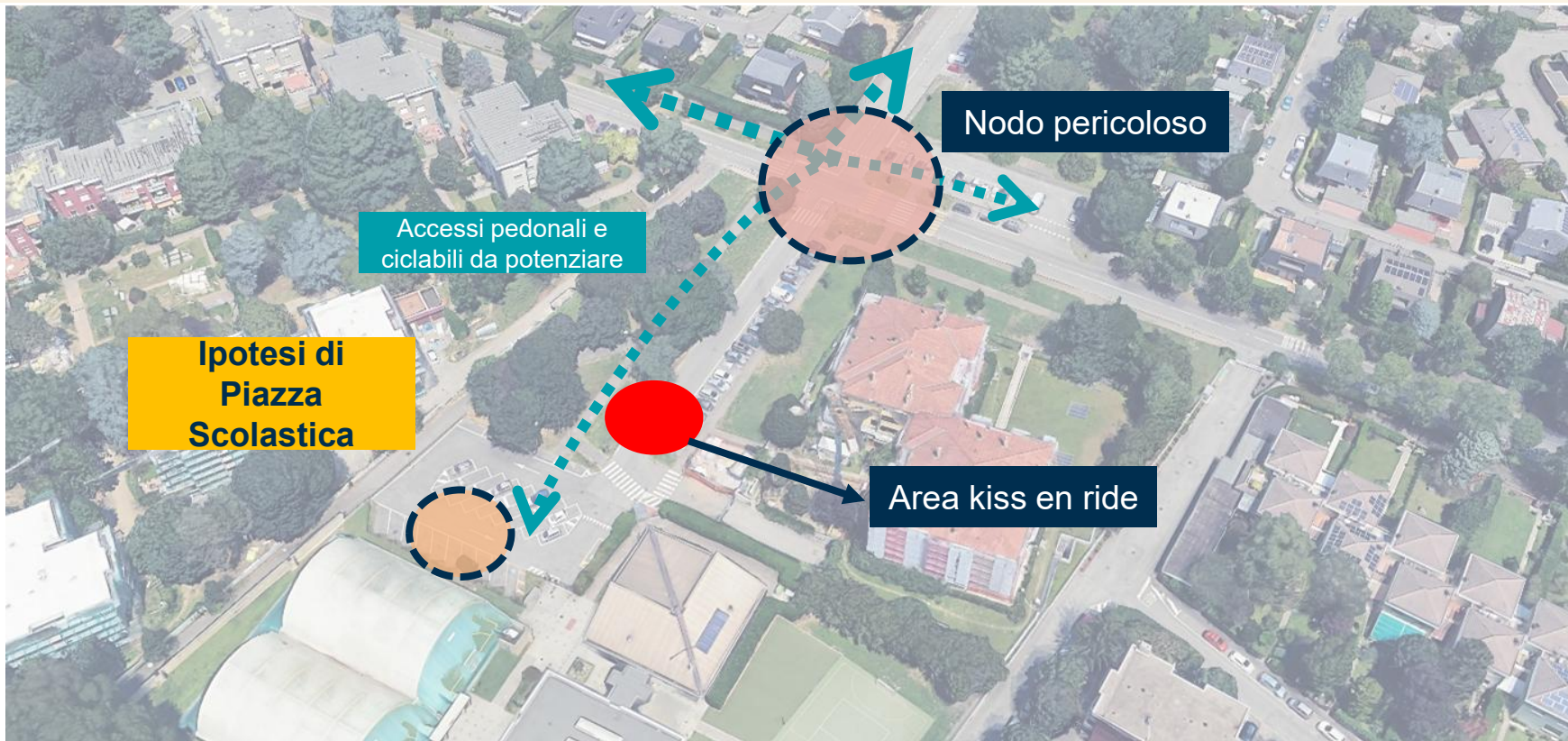
Accessi pedonali e
ciclabili da potenziare

Nodo pericoloso

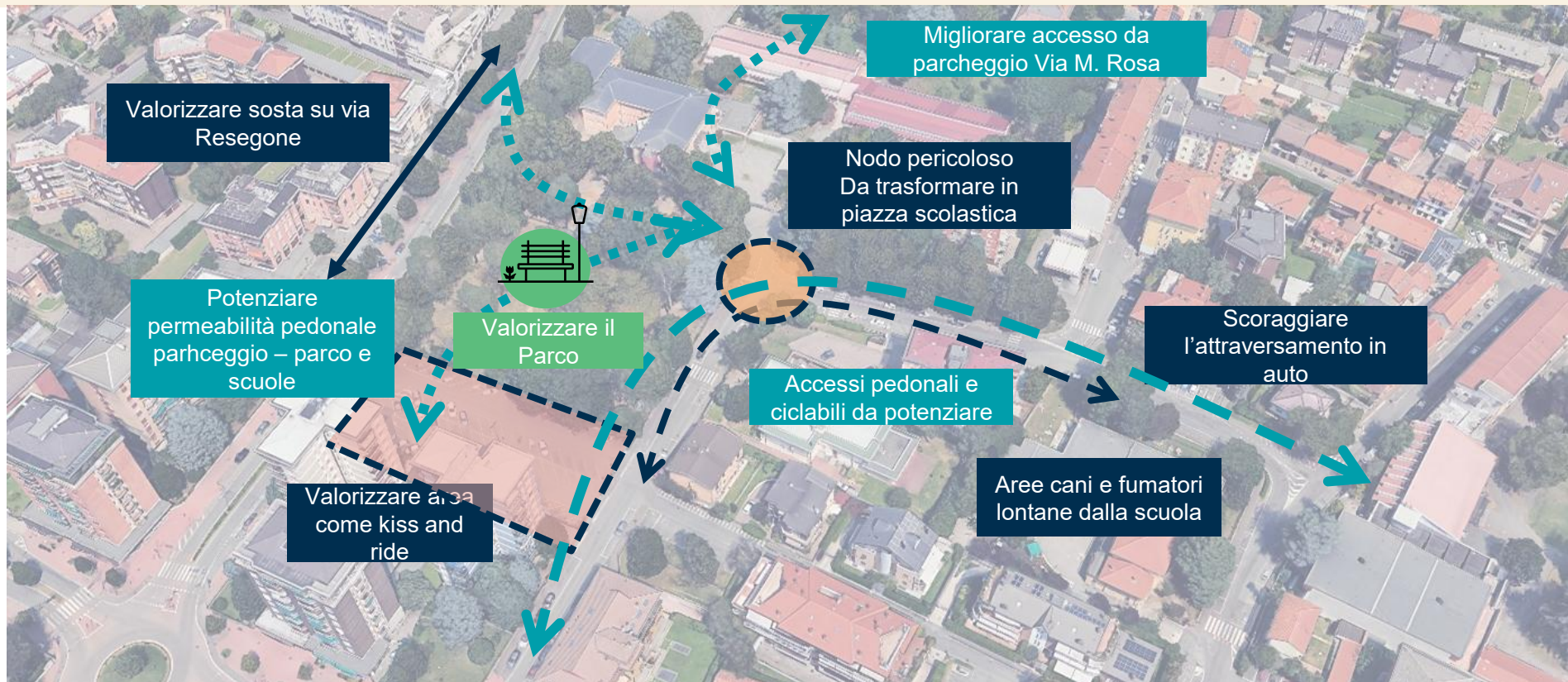
Nodo pericoloso

Piazza
scolastica

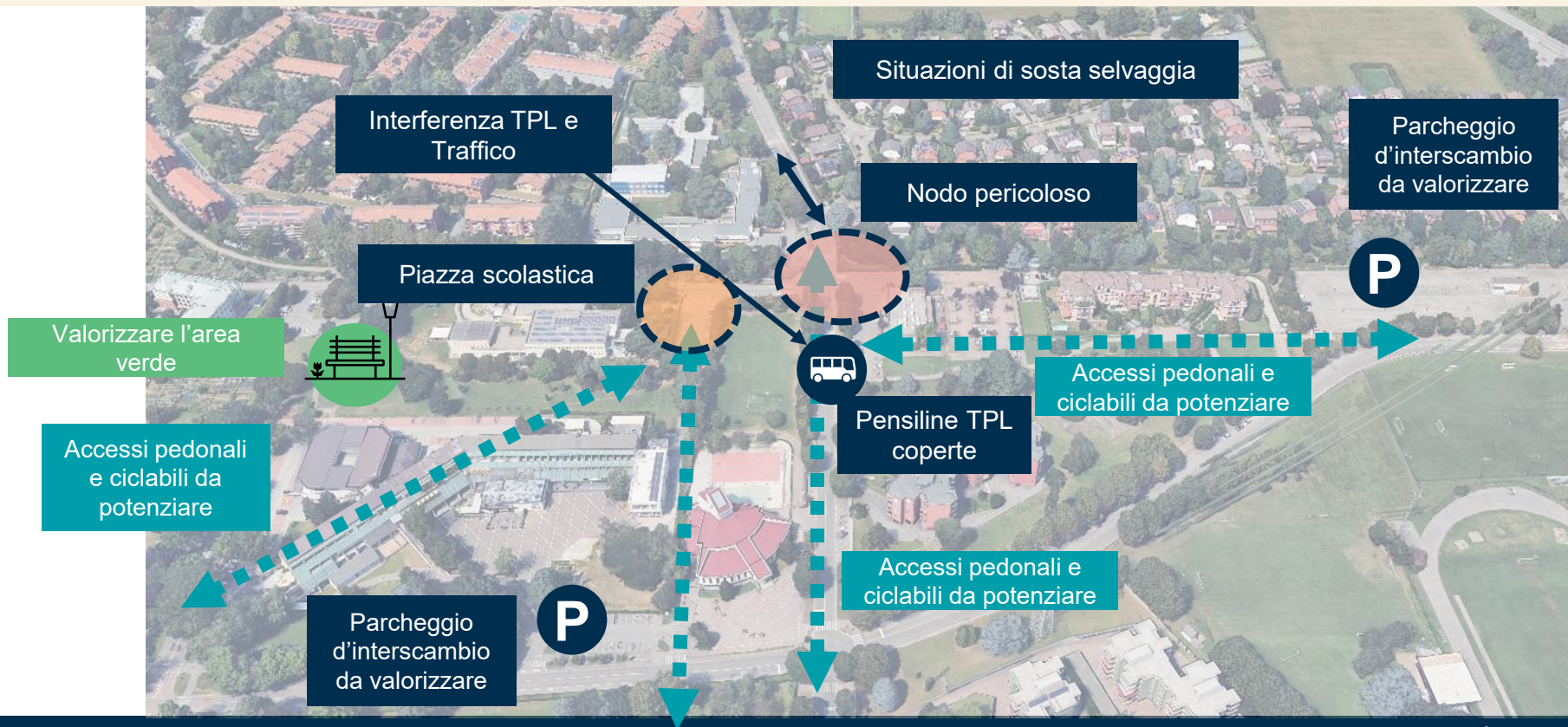
8. Interventi: San Giuseppe



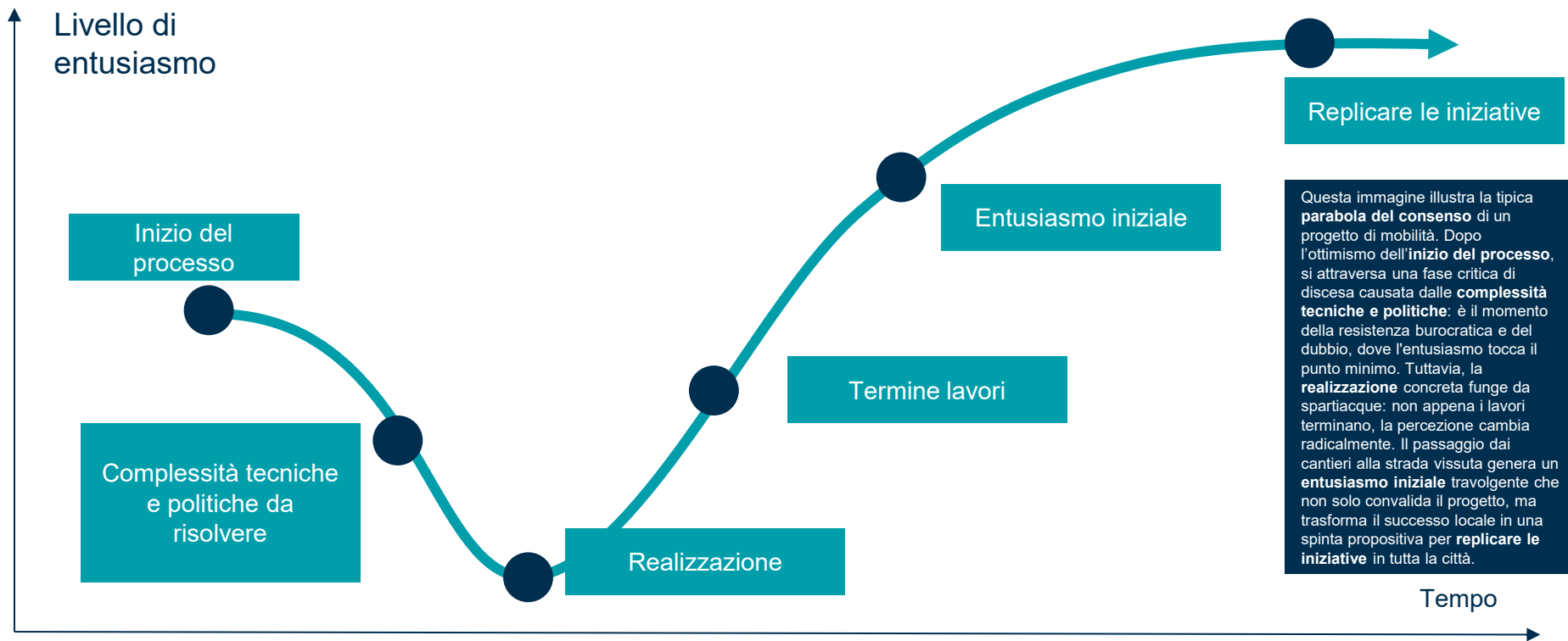
8. Interventi: Col di Lana



8. Interventi: Via dei Gelsi



8. Emozioni e progettazione



An aerial photograph of a dense urban area, likely a European town. The image shows a river flowing through the town, with numerous buildings featuring red-tiled roofs. A large church with a prominent steeple is visible on the left side. The town is surrounded by greenery and a road on the right side.

> **ESEMPI**



Fonte: Comune dell'Aia

Comune dell'Aia Paesi Bassi

Il Comune dell'Aia sta affrontando la sicurezza stradale attorno alle scuole primarie in modo strutturale, attraverso un programma ambizioso che mette in sicurezza almeno **20 scuole all'anno**. Il fulcro di questo progetto pilota innovativo è un approccio su misura, che combina chiusure temporanee — realizzate tramite paletti mobili pensati per il passaggio delle biciclette — con misure come la riduzione della velocità e il miglioramento degli attraversamenti pedonali.

Lambeth city council, Regno Unito



Il Consiglio di Lambeth ha predisposto 40 **"Strade scolastiche"** per proteggere alunni, personale e genitori dall'inquinamento atmosferico e ridurre i pericoli del traffico intorno ai cancelli delle scuole nelle ore di punta.



Fonte: Lambeth City Council

Lambeth city council, UK

Fonte: Lambeth City Council

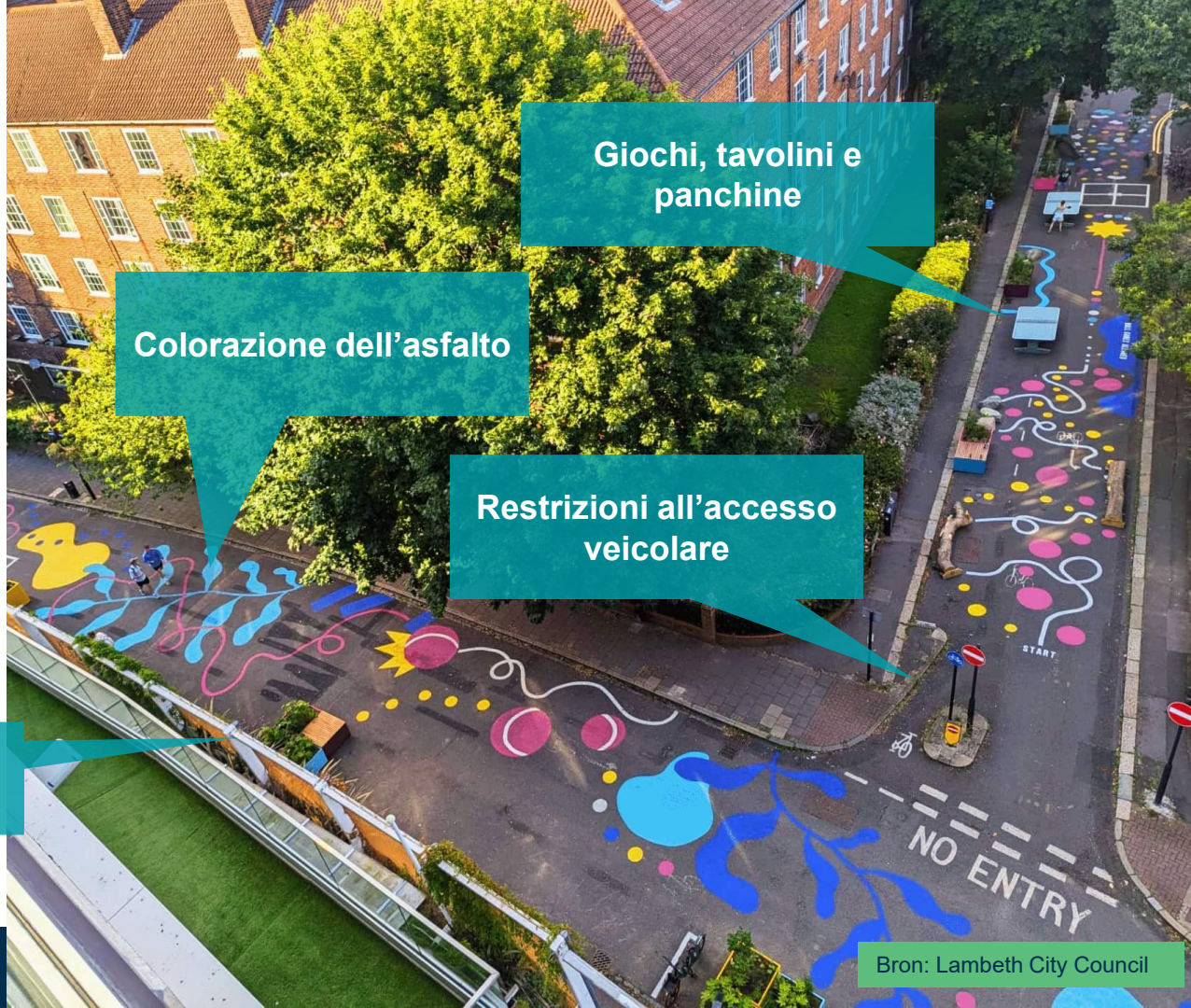
Alcuni esempi riguardano interventi leggeri con chiusure selettive, colorazione dell'asfalto e arredi

Installazioni temporanee come fioriere

Colorazione dell'asfalto

Giochi, tavolini e panchine

Restrizioni all'accesso veicolare



Lambeth city council, Regno Unito

Dopo la sperimentazione, le scuole hanno chiesto che le soluzioni diventassero strutturali

Strettaia stradale con verde e panchine

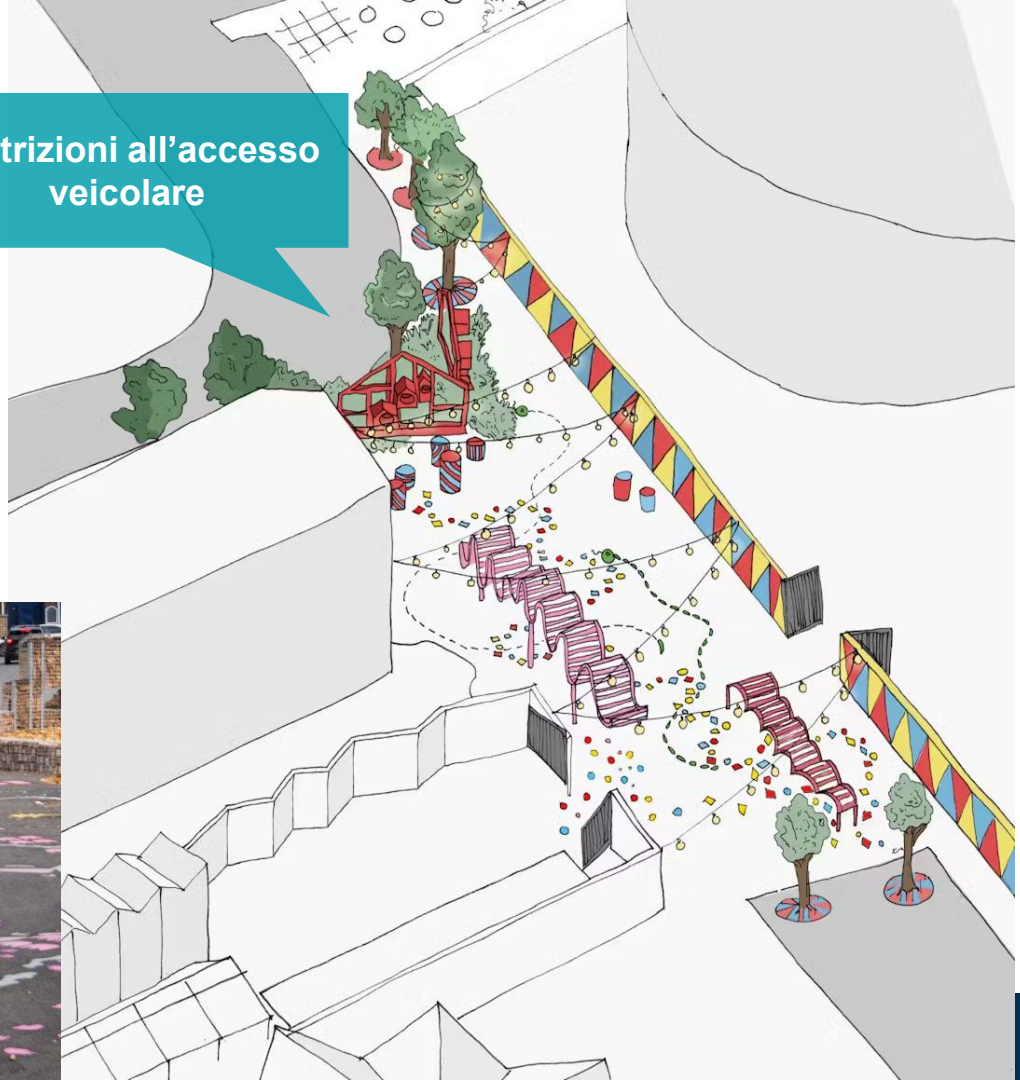
Parcheggi biciclette



Il progetto è passato dalla co-progettazione con scuole e studenti

Enfield Council, Regno Unito

Restrizioni all'accesso
veicolare



Nel 2018, un gruppo di genitori a Bruxelles ha iniziato a bloccare le strade davanti alle scuole ogni venerdì mattina per fare colazione in strada, protestando contro la cattiva qualità dell'aria nelle classi. Questo movimento, chiamato Filter Café Filtré, ha creato una pressione politica tale che le strade scolastiche sono passate da essere un'idea radicale a una priorità amministrativa.



Quali lezioni si sono apprese nel resto d'Europa

- **Successi Internazionali**

Le strade scolastiche nel Regno Unito, in Germania e in Belgio portano a una riduzione del **30-50% degli incidenti stradali** nei pressi delle scuole.

- **Iniziative Olandesi**

Città come Utrecht, Amsterdam e Rotterdam stanno attuando iniziative di strade scolastiche con effetti positivi sulla **sicurezza** e sulla **coesione sociale**.

- **Fattori di Successo**

Una **comunicazione chiara**, il controllo del rispetto delle regole e il **coinvolgimento degli attori locali** (stakeholder) sono essenziali per il successo delle strade scolastiche.



