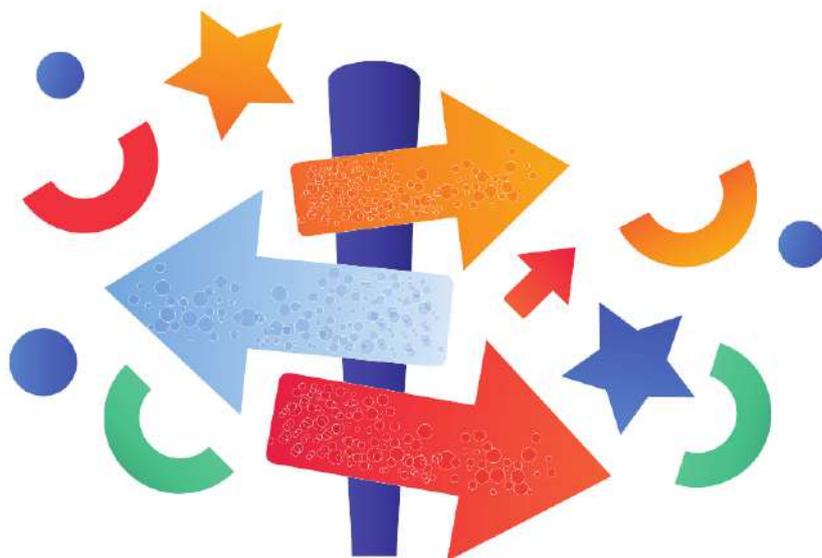




**APP**  
autorità regionale per la garanzia e  
la promozione della partecipazione



# RIPARTIAMO GUARDANDO AL FUTURO!



Masterplan partecipato  
della  
mobilità scolastica  
sostenibile  
del Comune di Prato

*Gennaio 2022*

## GRUPPO DI LAVORO



### Comune di Prato

- Flora Leoni, Assessore con delega alla mobilità
- Gerarda Del Reno, Responsabile di unità organizzativa complessa "Mobilità, viabilità e urbanizzazione primaria" presso Lavori Pubblici e Mobilità.
- Ing. Marco Nuti, servizio Mobilità e Infrastrutture



### Simurg Ricerche

- Daniele Mirani
- Elena Canna
- Claudia Casini

# INDICE

1.	Il mobility management scolastico .....	4
1.1.	Cos'è il mobility management .....	4
1.2.	Il ruolo della mobilità scolastica per la sostenibilità urbana .....	4
1.3.	Riferimenti normativi .....	5
1.4.	Linee guida .....	6
1.5.	Il ruolo del Piano degli Spostamenti Casa Scuola (PSCS) .....	7
2.	I progetti del Comune di Prato sulla mobilità sostenibile scolastica .....	10
2.1.	Strumenti di pianificazione .....	10
2.2.	Progetto Muoviamoci Insieme Prato .....	13
2.3.	Progetto Yang People Mover .....	14
2.4.	Progetto DeMoS .....	14
2.5.	La mia scuola 10elode .....	15
2.6.	Progetto DeMoS 2 .....	16
3.	Le attività e i risultati del progetto "Ripartiamo guardando al futuro" .....	17
4.	Il manifesto della mobilità sostenibile delle scuole di Prato .....	21
5.	Lo stato dell'arte del mobility management scolastico a scala comunale .....	24
6.	Spunti per le attività future .....	31

# 1. Il mobility management scolastico

## 1.1. Cos'è il mobility management

Per Mobility Management s'intende l'insieme delle strategie finalizzate ad ottimizzare la gestione delle modalità di spostamento delle persone, con l'obiettivo di migliorare la sostenibilità del sistema di mobilità urbana. La gestione degli spostamenti deve essere basata su un'approfondita conoscenza del tipo di domanda, dell'offerta esistente e delle modalità con cui abitualmente viene soddisfatta la domanda di mobilità; solo in questo modo è possibile lavorare per modificare i comportamenti dei soggetti ed orientarli verso l'uso ottimale dei sistemi di spostamento esistenti o per migliorare l'offerta di mobilità, quando necessario.

Il Mobility management ha l'obiettivo di migliorare l'impatto sugli spostamenti urbani generati dai grandi attrattori di traffico, quali ad esempio le aziende, le scuole e i servizi in generale.

## 1.2. Il ruolo della mobilità scolastica per la sostenibilità urbana

Il management della mobilità scolastica rappresenta uno strumento fondamentale di mobilità sostenibile e di sostenibilità urbana; le scuole costituiscono uno dei maggiori attrattori/generatori di traffico nelle nostre città ed influiscono sull'organizzazione della mobilità urbana perché generano spostamenti concentrati in determinate fasce orarie ed aree urbane che, se mal gestiti e lasciati quasi completamente all'auto privata causano congestione e peggioramento della qualità dell'aria, se ben gestiti producono dinamiche virtuose sia dal punto di vista ambientale che comportamentale e di socialità.

La domanda di mobilità generata dalle scuole è in teoria prevedibile e conosciuta, quindi è possibile e auspicabile che essa venga ottimizzata attraverso l'incentivazione di pratiche di mobilità collettiva a emissioni zero come il piedibus, il bicibus, il carpooling e la corretta organizzazione del servizio di trasporto pubblico.

L'aumento della sostenibilità degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro migliora anche la vivibilità e la salubrità degli ambienti attorno agli istituti scolastici e la sicurezza dei percorsi casa-scuola riducendo il traffico da veicoli privati.

Lavorare per rendere più sostenibile la mobilità scolastica, inoltre, significa anche agire sull'educazione e i comportamenti legati alle scelte di mobilità della popolazione. Le scuole dovrebbero rappresentare luoghi ideali per implementare un approccio collaborativo con le famiglie, dovrebbero riuscire ad aggregare altri soggetti in una rete virtuosa, potrebbero attivare autonomamente progetti di formazione e sensibilizzazione. Inoltre, la scuola riveste un ruolo fondamentale nell'educazione delle fasce più giovani della popolazione, influenzando in modo diretto sugli alunni e attraverso questi sulle famiglie e sul resto della comunità, agevolando quindi la diffusione di pratiche di mobilità sostenibile per gli spostamenti di tutti i giorni.

Il tema della sicurezza e dell'inquinamento dovuti al traffico urbano nei pressi delle scuole sono da soli motivi validi per impegnare le Amministrazioni ad intraprendere attive e lungimiranti politiche di cambiamento dei modi di spostamento, senza dover ricordare anche i temi della salute, degli stili di vita e della qualità degli spazi urbani di pari importanza.

Per questo motivo piani per la mobilità scolastica attuati attraverso la collaborazione tra le scuole, le amministrazioni e i facilitatori (associazioni ed esperti) possono essere lo strumento principale per modificare questa parte di mobilità urbana verso modi di spostamento degli scolari e degli studenti più sostenibili ed efficaci.

La gestione della mobilità degli studenti durante la pandemia ha mostrato fortissime criticità nel rapporto tra la programmazione del servizio del trasporto pubblico e quella dell'attività didattica, costringendo le scuole a stravolgere i loro assetti organizzativi per far fronte alla carenza dei mezzi di trasporto necessari ad evitare il sovraffollamento negli orari di ingresso e di uscita degli studenti. Inoltre l'attuale situazione pandemica, che si spera verrà superata al più presto, impone ancora maggiore attenzione ad adottare modi di spostamento sostenibili sia dal lato della salute, che per gli aspetti ambientali e sociali: l'utilizzo del mezzo privato a motore deve essere riservato a quelle situazioni per le quali non esistono alternative con la mobilità attiva o con il trasporto pubblico e scolastico.

Il Mobility Manager Scolastico (MMS) viene scelto tra gli insegnanti e il personale scolastico su base volontaria e senza riduzione del carico didattico. Anche se non vengono richieste competenze specifiche, è opportuno che il MMS possieda competenze di base sulla mobilità sostenibile (che può acquisire frequentando corsi di formazione e di aggiornamento) e capacità di gestione delle relazioni sia all'interno della scuola che con i soggetti esterni competenti (istituzioni, associazioni ambientaliste, facilitatori, famiglie...).

Il Mobility Manager Scolastico, secondo quanto disposto dall'art. 5 del Collegato Ambientale, ha il compito di:

- organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni;
- mantenere le relazioni con le strutture comunali e le aziende di trasporto;
- coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune;
- garantire l'intermodalità e l'interscambio;
- segnalare all'ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili;
- favorire l'utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale;
- verificare soluzioni, con il supporto delle aziende che gestiscono i servizi di trasporto locale, su gomma e su ferro, per il miglioramento dei servizi e l'integrazione degli stessi.

Tutte queste attività si devono basare su una preliminare analisi della domanda di mobilità di alunni e personale scolastico.

Il MMS redige ed aggiorna il Piano degli Spostamenti Casa-Scuola, un documento contemporaneamente strategico ed operativo finalizzato ad analizzare la situazione attuale domanda ed offerta di mobilità, comprendere, gestire e ridurre gli effetti negativi generati dall'impatto degli spostamenti di alunni, docenti e personale scolastico da e per la scuola, favorendo la sicurezza stradale, aumentando la qualità urbana dei luoghi attorno alle scuole e disincentivando l'uso dell'auto privata e la sosta nei pressi degli istituti scolastici.

La redazione del piano di mobilità scolastica parte dall'analisi della situazione esistente, individua una strategia e propone una serie di azioni volte a sviluppare la mobilità sicura e sostenibile nell'ambito del territorio di residenza degli studenti (ad es. come attivare pratiche di mobilità sostenibile, alternative all'uso dell'auto privata, quali il Piedibus, il Bicibus e il bike-/car-sharing).

E' fondamentale creare una relazione diretta e proficua tra il Mobility Manager Scolastico, le altre attività della scuola e la pianificazione territoriale delle amministrazioni locali, anche attraverso il confronto con il Mobility Manager d'Area.

### 1.3. Riferimenti normativi

In Italia il concetto di Mobility Management è stato introdotto con il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 Marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", che prevede per le imprese e gli enti pubblici con

più di 300 dipendenti la nomina di un Responsabile della mobilità aziendale che lavori alla “riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari per limitare la congestione del traffico”.

Il Decreto del Ministero dell’Ambiente e Tutela del Territorio del 20 Dicembre 2000 ha quindi introdotto la figura del Mobility manager per la gestione degli spostamenti casa-scuola sia per gli alunni che per il personale scolastico, ma il principale riferimento normativo per il mobility management scolastico il Collegato Ambientale alla Legge di stabilità del 2015 (Lg 221 del 28/12/2015) che tra le “Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile”, coerentemente con il percorso intrapreso con il Decreto Ronchi, ha disposto che gli istituti scolastici di ogni ordine e grado si dotassero del Mobility Manager Scolastico (MMS) e ne ha indicato i compiti, tra i quali il principale è quello di organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni.

Grazie a questa previsione e al bando del Ministero dell’Ambiente che ha finanziato i corsi per i MMS, diverse scuole si sono dotate di MMS e si sono dotate del Piano degli Spostamenti Casa-Scuola (PSCS).

Nell’ottica di organizzazione della mobilità scolastica più sostenibile, le singole scuole, attraverso il Piano degli Spostamenti, che è lo strumento che prevede e attua le misure utili per la razionalizzazione degli spostamenti casa-scuola degli studenti e del personale dipendente, intendono raggiungere l’obiettivo di ridurre la dipendenza dall’automobile privata a favore della mobilità attiva (a piedi e in bicicletta).

La situazione pandemica ha rimesso al centro dell’attenzione la necessità di lavorare per organizzare al meglio la mobilità urbana, anche scolastica, riportando alla ribalta il tema dello scaglionamento degli orari e del dimensionamento dell’offerta di trasporto pubblico. Per questo motivo è stato esteso l’ambito di applicazione del Mobility Management aziendale (il DL 34 del 19/05/20, detto Decreto Rilancio, convertito con L77 del luglio 2020, ha abbassato da 300 a 100 il numero di dipendenti che fa scattare l’obbligo per aziende e pubbliche amministrazioni di nominare un Mobility Manager e adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro) ed è stato rilanciato il Mobility Management Scolastico.

Il DL 73 del 25 maggio 2021, detto Decreto Sostegni Bis, ha stabilito che “Al fine di consentire una più efficace distribuzione degli utenti del TPL, nonché di realizzare un più idoneo raccordo tra gli orari di inizio e termine delle attività economiche, lavorative e didattiche e gli orari dei servizi di TPL, urbano ed extraurbano ...” venga istituito “... presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibili un fondo con una dotazione di euro 50 milioni per l’anno 2021, destinato all’erogazione di contributi in favore ...” di imprese, delle pubbliche amministrazioni, e “... degli istituti scolastici di ogni ordine e grado che provvedano, previa nomina del mobility manager scolastico di cui all’art. 5, comma 6, della Legge 221/2015, a predisporre, entro il 31 agosto 2021, un PSCS del personale scolastico e degli alunni ... Tali contributi sono destinati al finanziamento ... di iniziative di mobilità sostenibile, incluse iniziative di piedibus, di carpooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, in coerenza con le previsioni dei PSCS adottati entro il termine del 31/08/2021”.

Si presume che tali fondi verranno rinnovati anche per gli anni a seguire.

#### 1.4. Linee guida

Mentre nel Luglio 2021 sono state approvate delle specifiche Linee guida per la redazione e l’attuazione dei piani per gli spostamenti casa-lavoro, non sono state ancora approvate in via definitiva quelle relative al mobility management scolastico, che sono disponibili in bozza e hanno suscitato già un certo dibattito. Si tratta di “Linee Guida per favorire l’istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado della figura del mobility manager scolastico prevista dell’art. 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221 per la promozione della mobilità sostenibile nelle pratiche quotidiane della comunità scolastica”.

Le Linee Guida specificano che l'istituzione della figura del mobility manager scolastico "è finalizzata a promuovere nelle scuole la mobilità sostenibile, per fare in modo che anche l'agire quotidiano della comunità scolastica possa contribuire a raggiungere gli obiettivi enunciati dall'art. 5, comma 6, della legge 28 dicembre 2015, n. 221, quali: l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico; la riduzione dei consumi energetici; l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale; la riduzione al minimo dell'uso individuale dell'automobile privata e il contenimento del traffico".

Il Ministero dell'istruzione mette inoltre a disposizione una serie di strumenti per favorire l'istituzione del mobility manager nelle scuole:

- favorisce i rapporti di collaborazione tra le istituzioni scolastiche, le altre amministrazioni pubbliche e gli enti pubblici e privati o del terzo settore impegnati nella promozione della mobilità sostenibile, per l'elaborazione di materiale informativo ovvero per la realizzazione di progettualità di arricchimento dell'offerta formativa scolastica.
- incoraggia la realizzazione di progetti formativi sulla conoscenza della mobilità sostenibile e delle nuove forme di trasporto nei centri urbani, nonché sull'utilizzo in sicurezza dei mezzi di trasporto alternativi all'automobile privata, quali ad esempio il car sharing e car pooling, il bike sharing, i mezzi pubblici e i percorsi pedonali.
- si impegna a promuovere campagne informative sui compiti e sul ruolo del mobility manager scolastico, per agevolare la conoscenza di tale figura all'interno della comunità scolastica e favorire il coordinamento tra gli istituti scolastici e le amministrazioni locali per condividere obiettivi e progetti di mobilità sostenibile.
- si impegna ad agevolare la costituzione di reti di scopo tra le istituzioni scolastiche di un medesimo ambito territoriale, con il coinvolgimento di enti pubblici e privati e aziende di trasporto locali, per supportare il mobility manager nel coordinamento con le figure equivalenti di altre istituzioni scolastiche, allo scopo di individuare soluzioni condivise a problematiche comuni.
- incoraggia la realizzazione di attività di raccolta delle istanze delle scuole e delle famiglie, per proporre iniziative finalizzate all'educazione alla mobilità sicura e sostenibile.

Le Linee Guida prevedono l'istituzione di una piattaforma digitale alla quale ciascun mobility manager scolastico potrà accedere per consultare i servizi pubblici presenti sul territorio e individuare le diverse possibilità di compiere il percorso casa-scuola-casa, compresa l'elaborazione di grafici e simulazioni per le varie opzioni di scelta (a piedi, in bicicletta, mezzi di trasporto pubblici o auto privata) e per la definizione dei punti di ritrovo sui quali far convergere gli studenti.

La legge non prevede risorse specifiche per la retribuzione dell'incarico di Mobility Manager Scolastico.

### 1.5. Il ruolo del Piano degli Spostamenti Casa Scuola (PSCS)

Una città in cui la mobilità scolastica è organizzata in modo sicuro, sostenibile e comodo per studenti, insegnanti e famiglie, cioè con elevate quote di spostamenti a piedi, in bicicletta e ridotto uso del mezzo a motore privato, è una città più vivibile per tutti i cittadini. Per questo una politica comunale che interviene sulla mobilità scolastica ha effetti positivi sull'intero sistema del traffico nella città e questo può avvenire attraverso la predisposizione dei PSCS e il coinvolgimento attivo delle scuole anche con i MMS.

Il Piano richiede un serio impegno di coordinamento e consultazione con i soggetti coinvolti, in particolare il personale tecnico del Comune, il personale docente e non, genitori, studenti, affinché le misure adottate abbiano il più ampio consenso possibile. Per il coinvolgimento dei genitori particolare importanza ha assunto

la somministrazione di un questionario online finalizzato a determinare l'analisi della domanda di mobilità degli alunni.

Il Piano deve fornire misure alternative e più convenienti rispetto all'uso dell'automobile, proponendo un insieme ottimale di misure utili, capaci di fornire benefici a più livelli: per il singolo dipendente e il singolo studente, in termini di tempo, costi e comfort; per la scuola, in termini economici e/o di produttività; per la collettività, in termini di minori costi sociali.

È opportuno un particolare impegno per mettere in luce i vantaggi per la scuola, per incoraggiare i vertici scolastici affinché condividano gli obiettivi e, quindi, sostengano la realizzazione delle proposte.

Di seguito un elenco dei principali vantaggi che possono derivare dall'attuazione del PSCS:

**1) Per la scuola:**

- Migliore sicurezza e accessibilità alla scuola
- Riduzione dei problemi legati ai parcheggi
- Migliori rapporti con gli abitanti dell'area circostante la scuola
- Riduzione dei costi dei trasporti organizzati o pagati dalla scuola
- Conferimento di un'immagine della scuola aperta ai problemi dell'ambiente

**2) Per la collettività:**

- Riduzione dell'inquinamento atmosferico
- Benefici in termini di sicurezza
- Riduzione della congestione stradale
- Riduzione dei tempi di trasporto

L'elaborazione di un PSCS parte dall'analisi dello stato attuale della scuola e delle condizioni degli spostamenti per individuare le criticità e proporre misure di cambiamento.

Il momento di analisi che può essere più o meno approfondito riguarda essenzialmente la ricostruzione della ripartizione modale degli spostamenti ("modal split"), cioè come studenti e scolari vengono a scuola, e la valutazione delle criticità esistenti nei percorsi casa-scuola per gli spostamenti che si potrebbero fare a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici, in considerazione che l'obiettivo fondamentale delle politiche della mobilità è quello di ridurre l'uso del mezzo privato a motore a vantaggio degli spostamenti a piedi, in bici e con i mezzi pubblici.

Gli aspetti fondamentali studiati sono stati le caratteristiche della sede della scuola, l'accessibilità del sito (spazi pubblici davanti alle scuole, condizione della rete stradale, fermate del trasporto pubblico, presenza di percorsi ciclabili e di percorsi pedonali).

A partire dalle analisi e valutazioni sullo stato attuale della mobilità scolastica e delle sue criticità si deve affrontare la predisposizione del Piano che include:

- la definizione degli obiettivi
- l'organizzazione e attuazione del piano
- il monitoraggio

Il piano della mobilità scolastica legato al percorso casa-scuola, oltre agli obiettivi riguardanti la circolazione stradale, vi sono quelli della promozione del movimento e il rafforzamento della socializzazione ed educazione ambientale.

Gli obiettivi di un progetto inerente ai percorsi casa-scuola possono essere i seguenti:

- individuare ed eliminare i punti di pericolo, aumentando la sicurezza lungo i percorsi casa-scuola e nell'area della scuola;

- realizzare i percorsi casa-scuola pedonali e ciclabili sicuri, comodi e usati;
- promuovere la capacità degli scolari e degli studenti di muoversi nel traffico;
- informare e sensibilizzare genitori e opinione pubblica sui vantaggi della mobilità attiva;
- rafforzare l'esperienza «percorso casa-scuola» e favorire così la socializzazione;
- contribuire all'efficienza energetica e agli obiettivi climatici.

## 2. I progetti del Comune di Prato sulla mobilità sostenibile scolastica

### 2.1. Strumenti di pianificazione

Il Comune di Prato è impegnato da molti anni nella lotta all'inquinamento e ai cambiamenti climatici, e in questa ottica sono stati elaborati ed approvati gli strumenti di pianificazione territoriale, della mobilità, energetica e per la qualità dell'aria.

Il Piano di Azione Comunale (**PAC**) contiene gli interventi di tipo strutturale a carattere permanente finalizzati al miglioramento ed al mantenimento della qualità dell'aria attraverso la riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti, dovute in gran parte al traffico veicolare (la riduzione dell'inquinamento, di fatto, si realizza in gran parte con interventi strutturali sulla circolazione stradale).

Il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (**PAES**) mira alla riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti in atmosfera e rappresenta l'occasione per favorire la riduzione dei consumi e l'aumento dell'efficienza energetica anche nel campo dei trasporti.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 2015-2025 (**PUMS**), approvato nel 2017, ha l'obiettivo di soddisfare i bisogni di mobilità delle persone in un'ottica di sostenibilità ambientale e prevede un impegno per modificare la ripartizione modale degli spostamenti riducendo l'uso dei mezzi privati a motore e privilegiando le forme di mobilità attive (a piedi e in bicicletta). Nella programmazione strategica generale, il Comune di Prato ha integrato tra l'altro il PUMS nel Piano Operativo.

Il piano persegue i seguenti obiettivi generali:

- Mobilità sostenibile. Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti, garantendo una migliore accessibilità alle destinazioni e ai punti chiave della città;
- Garantire sicurezza, salute, accessibilità e informazione per tutti;
- Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di inquinanti nell'aria e i consumi energetici.
- Aumentare l'efficienza del trasporto di persone e merci, ottimizzandone i costi e riducendo l'impatto ambientale;
- Migliorare il paesaggio urbano a beneficio dei cittadini, dell'attrattività e dell'economia del territorio.

Le scuole sono al centro di molti degli obiettivi specifici e delle azioni previste dal PUMS.

Tabella 3-1: PUMS: Set di obiettivi generali e specifici

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
<b>MOBILITA' SOSTENIBILE</b> Soddisfare le diverse esigenze di mobilità dei residenti, delle imprese e degli utenti della città	Ridurre la dipendenza negli spostamenti quotidiani dal modo auto (e moto), a favore di modi di trasporto a minore impatto (piedi, bici, TPL) con particolare attenzione agli spostamenti interni alla città
	Garantire accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato
	Recuperare e rendere compatibile l'uso delle strade e delle piazze considerando le esigenze dei diversi utenti della strada (pedoni, ciclisti e utenti del TPL), in particolare negli ambiti ad elevata densità di residenza o di servizi attrattivi ( <b>scuole</b> )
	Incentivare i comportamenti corretti di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo e rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli (leggeri e pesanti), nonché dei ciclisti e dei pedoni

Un tema di fondo del PUMS riguarda il favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale (piedi, ciclabilità, trasporto collettivo, ecc.). La strategia del PUMS è orientata in modo decisivo a favore la mobilità attiva (pedonale e ciclabile) e, compatibilmente con le risorse pubbliche disponibili e con le scelte operate in ambito sovraordinato, e a favore del trasporto collettivo.

- Il tema della pedonalità trattato nell'ambito del PUMS in modo trasversale (qualità dello spazio pubblico, messa in sicurezza dei percorsi) e un'attenzione particolare viene dedicata alle condizioni di accesso ed alla pedonalità a servizio dei poli scolastici. La scelta di operare interventi di moderazione del traffico, di protezione e messa in sicurezza dei percorsi in prossimità delle scuole di Prato rappresenta un tema di rilievo che mette in relazione le differenti componenti della popolazione (i bimbi, gli insegnanti i genitori). Si tratterà quindi di operare interventi graduali che tengano conto degli obiettivi e delle coerenze dei differenti strumenti di pianificazione (PO-PAES-PUMS). In questo ambito il PUMS sottolinea che l'introduzione della figura del Mobility Manager Scolastico è indubbiamente un punto di riferimento importante e Prato deve divenire, al pari di città come Reggio Emilia, Venezia, Torino, Milano, ecc. città leader nell'applicazione di politiche attive per la mobilità sostenibile nelle proprie scuole.
- L'attenzione alla mobilità ciclabile diffusa sul territorio porta con sé indubbi benefici in termini di cura della città e della sua rete viaria, messa in sicurezza dei percorsi, approccio alla mobilità sostenibile non solo dichiarato, ma più direttamente agito da parte dei residenti e soprattutto ad una diffusione di comportamenti virtuosi da parte delle giovani generazioni, soprattutto se questo si lega ad una diffusa visibilità di reti e servizi alla mobilità ciclabile che intercettano più direttamente le scuole di ogni ordine e grado presenti sul territorio. Il PUMS prevede lo sviluppo di ulteriori 60 km di rete ciclabile aggiuntivi rispetto alla rete attuale il cui disegno ha seguito tre criteri guida, tra cui anche la messa in relazione dei luoghi di destinazione della mobilità (servizi alla popolazione: scuole, socio sanitari, commerciali, ecc.). E' prevista anche l'installazione di rastrelliere presso i poli attrattori della mobilità urbana (scuole, servizi socio- sanitari, commerciali, ludico-ricreativi, sportivi, ecc.). Per le scuole il PUMS indica uno standard di 1 posto bici ogni 8-12 studenti.

**Tabella 7-1: Scenario di Piano: strategie e ambiti di intervento**

SCELTE DI FONDO DEL PUMS	TEMA	DESCRIZIONE
Dimensione territoriale del PUMS (area vasta)	Mobilità pubblica	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reti e servizi ferroviari</li> </ul>
	Viabilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reti e nodi della viabilità territoriale</li> </ul>
Qualità dello spazio pubblico come fattore per orientare le politiche di mobilità	Accessibilità e sicurezza (Visione rischio zero)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Classificazione della rete stradale per favorire la sicurezza</li> <li>• Aree pedonali, Zone a Traffico Limitato e loro regolazione</li> <li>• Interventi di moderazione del traffico (Zone 30)</li> <li>• Azioni a favore della sicurezza stradale (messa in sicurezza dei percorsi di accesso alle <b>scuole</b>)</li> <li>• Messa in sicurezza attraversamenti e dei percorsi pedonali</li> </ul>
	Qualità delle infrastrutture viarie assi e nodi della viabilità	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interventi di completamento delle infrastrutture viarie, ricucitura degli itinerari interni all'area urbana (interventi puntuali) e riqualificazione assi viari principali</li> <li>• Riqualificazione delle piazze del centro e delle frazioni</li> </ul>

## 7.2 Qualità dello spazio pubblico come fattore per orientare le politiche di mobilità

<b>Accessibilità e sicurezza (Visione rischio zero)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Classificazione della rete stradale per favorire la sicurezza</li> <li>• Aree pedonali, Zone a Traffico Limitato e loro regolazione</li> <li>• Interventi di moderazione del traffico (Zone 30)</li> <li>• Azioni a favore della sicurezza stradale (messa in sicurezza dei percorsi di accesso alle <b>scuole</b>)</li> <li>• Messa in sicurezza attraversamenti e dei percorsi pedonali</li> </ul>
<b>Qualità delle infrastrutture viarie assi e nodi della viabilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Interventi di completamento delle infrastrutture viarie, ricucitura degli itinerari interni all'area urbana (interventi puntuali) e riqualificazione assi viari principali</li> <li>• Riqualificazione delle piazze del centro e delle frazioni</li> </ul>

Il PUMS considera la qualità dello spazio pubblico come fattore per orientare le politiche di mobilità, anche nei pressi dei poli scolastici.

## 7.3 Favorire l'uso dei modi di trasporto a minor impatto ambientale

<b>Ciclabilità</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rete e percorsi ciclabili</li> <li>• Infrastrutture puntuali (passerelle ciclopedonali)</li> <li>• Servizi alla mobilità ciclabile: velostazione (stazione di Prato centrale) e parcheggio biciclette sicuro alla stazione di Prato Borgonuovo</li> <li>• Installazione rastrelliere (poli attrattori: <b>scuole</b>, servizi socio-sanitari, commerciali, ludico, ricreativi)</li> <li>• Comunicazione/marketing</li> </ul>
--------------------	---

Negli scenari di piano il PUMS dedica un paragrafo specifico alle Azioni a favore della sicurezza stradale, intese proprio come messa in sicurezza dei percorsi di accesso alle scuole.

La presenza di istituti scolastici (di ogni ordine e grado) è uno dei principali criteri impiegati dal PUMS per individuare/delimitare le aree e le vie da sottoporre a limitazione della velocità. Le Zone 30 sono una delle misure che dovranno accompagnare l'azione del Mobility Manager Scolastico. La messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola rappresenta il prerequisito per poter innescare un circolo virtuoso volto a favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili dei giovani, ovvero dei cittadini del futuro prossimo, incidendo quindi non solo sui comportamenti di mobilità dell'oggi, ma soprattutto sulle scelte future. Appare infatti assai critico e indubbiamente non sostenibile un modello di mobilità che già nelle fasce più giovani della popolazione vede nell'auto il modo prevalente per soddisfare gli spostamenti quotidiani.

Il PUMS specifica che i Piani della Mobilità Scolastica che saranno predisposti dai Mobility Manager Scolastici con il supporto dell'Amministrazione dovranno, dal punto di vista strutturale, individuare per ciascuna scuola oggetto di intervento le soluzioni più efficienti a garantire l'innalzamento della sicurezza lungo i tragitti casa/scuola e in prossimità dell'edificio scolastico, tenendo come riferimento le seguenti modalità di intervento:

- istituzione di zone a velocità limitata;
- divieto di accesso permanente o temporaneo nella strada che dà accesso alla scuola (strade car free);
- individuazione, segnalazione e promozione dei percorsi casa scuola prioritari;

- messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali esistenti e/o progettazione di quelli necessari;
- individuazione di aree attrezzate a supporto della mobilità attiva (piedi, bici) in prossimità delle scuole: parcheggi per biciclette, rastrelliere, aree di incontro in attesa dell'ingresso a scuola o all'uscita.

A queste misure potranno poi associarsi quelle di promozione della mobilità attiva (pedibus, bicibus, ecc.) che le singole realtà e i Mobility manager scolastici potranno organizzare in collaborazione con l'Amministrazione, le associazioni attive nel settore e soprattutto con il coinvolgimento dei soggetti attivi nel contesto locale e in primo luogo i genitori e gli insegnanti.

## 2.2. Progetto Muoviamoci Insieme Prato

Muoviamoci Insieme Prato è stato un percorso partecipativo per la costruzione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Prato, cofinanziato dall'Autorità Regionale per la Promozione e la Garanzia della Partecipazione ai sensi della LR46/2013.



Obiettivi del progetto, che si è svolto nel 2016, sono stati:

- Promuovere l'attivo coinvolgimento dei cittadini nelle scelte sugli interventi da attivare sul territorio per favorire la mobilità sostenibile
- Favorire il dialogo tra gruppi d'interesse diversi e ridurre la conflittualità nelle scelte strategiche per il territorio
- Sensibilizzare i cittadini al tema della sostenibilità e attivare circuiti di condivisione della conoscenza su stili di vita sani, prevenzione e qualità della vita
- Promuovere all'interno delle scuole cittadine l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi a quelli a motore, come ad esempio l'utilizzo della bicicletta e del mezzo pubblico;
- Rafforzare il rapporto tra quartieri e città e tra centro storico e frazioni
- Attivare circuiti di promozione/crescita del territorio dal punto di vista economico, sociale e turistico attraverso una diversa fruizione e valorizzazione degli spazi pubblici
- Favorire l'integrazione sociale e culturale tra gruppi etnici diversi grazie ad un diverso utilizzo degli spazi pubblici
- Favorire la mobilità di genere tenendo conto dei fattori legati all'accessibilità agli spazi ed ai servizi, alla sicurezza e alla gestione dei tempi.

Il percorso partecipativo si è articolato in 5 fasi:

- Sensibilizzazione e (in)formazione
- Coinvolgimento delle scuole
- Laboratori partecipativi
- Monitoraggio degli spostamenti
- Condivisione e restituzione dei risultati

Maggiori informazioni:

<https://partecipa.toscana.it/web/muoviamoci-insieme-prato>

<https://www2.comune.prato.it/pums/percorsopartecipativo/pagina736.html>

### 2.3. Progetto Yang People Mover

Si tratta di un percorso di partecipazione sulla mobilità cittadina per giovani tra i 16 e i 35 anni svolto sempre nel 2016 in parallelo al progetto Muoviamoci Insieme Prato; è stato promosso dal Comune di Prato e cofinanziato da ANCI (Unione dei Comuni Italiani), IFEL e l'Agenda Nazionale per i Giovani.



Il progetto è stato realizzato in collaborazione con i seguenti partner: Associazione Il Pentolone, Associazione Meltin-PO, Associazione Il Germoglio, Associazione Talent Garden, CAP Autolinee, PIN srl, Agenzia formativa Goodwill e dagli Istituti scolastici di Prato 'P. Dagomari' e 'G. Marconi'.

Il progetto si è svolto in tre fasi:

- Realizzazione del percorso di partecipazione rivolto ai giovani 16-35 anni prevedendo il coinvolgimento di singoli, giovani, associazioni giovanili, scuole secondarie di II grado, università e altre realtà del territorio.
- Costituzione di un gruppo di coprogettazione costituito da giovani, politici ed esponenti della realtà socio-economica, che ha elaborato una proposta presentata al Consiglio Comunale per il nuovo PUMS e per individuare nuove forme di coworking per la produzione di strumenti a sostegno della mobilità sostenibile.
- Avvio dello spazio di coworking e presentazione ufficiale al Consiglio Comunale di Prato delle proposte del gruppo di coprogettazione per il nuovo PUMS.

Maggiori informazioni qui: <http://portalegiovani.prato.it/yang#id-5a8c9b3b5365c92698118b00faf800df>

### 2.4. Progetto DeMoS

Il Progetto DEMOS – Didattica Inclusiva e Mobilità Sostenibile – si colloca all’interno dell’ampia strategia di azione rivolta alla mobilità scolastica sostenibile nell’area pratese, attraverso un insieme di azioni sia di carattere infrastrutturale che di sensibilizzazione e comunicazione e nell’attivazione di buone pratiche e nuove abitudini di mobilità sostenibile.



Dal 2018 il progetto mira a migliorare e rendere sicura e più sostenibile l’accessibilità alle scuole di diverso ordine e grado promuovendo alcuni obiettivi: rendere più sicuri i percorsi casa/scuola e gli ingressi scolastici, promuovere l'autonomia dei ragazzi, promuovere la mobilità sostenibile, promuovere l’attività efficace dei Mobility Manager Scolastici, sensibilizzare la comunità scolastica sui temi della mobilità sostenibile e sicura, contribuire alla diminuzione dell'inquinamento urbano ed al miglioramento della salute.

Il progetto è co-finanziato dal Ministero dell’Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare nell’ambito del "Programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro" ed ha realizzato una serie di interventi infrastrutturali volti a potenziare una mobilità casa-scuola più vicina agli obiettivi europei di sicurezza e di qualità dell’aria, nonché promuovere stili di vita più sostenibili. Tra le azioni di DEMOS che più hanno sensibilizzato la mobilità ciclabile, vi è il “corso per aspiranti ciclisti” che ha circa 650 piccoli alunni

(dalle classi prime fino alle terze della primaria) cimentarsi in semplici percorsi all'interno del giardino della scuola, per acquisire dimestichezza con il mezzo a due ruote. In questo modo è decisamente cresciuta la disponibilità a recarsi in bici a scuola, a patto che gli spazi per il parcheggio delle bici siano adeguati e in sicurezza. Anche l'esperienza stessa dei pedibus attivati grazie a DEMOS ha mostrato che i bambini, e soprattutto i genitori, potrebbero essere disponibili a venire a scuola anche in bici, soprattutto laddove già oggi le linee del pedibus percorrono itinerari ospitati su percorsi ciclo-pedonali in grado di offrire maggiore sicurezza e tranquillità anche a chi vuole recarsi a scuola con la bicicletta.

A sigillare queste premesse anche l'esperienza della campagna di sensibilizzazione ANNIBALE IL SERPENTE SOSTENIBILE, la versione italiana di Traffic Snake Game (TSG - finanziato dal programma comunitario IEE e patrocinato dal MATTM), volta ad incoraggiare i bambini, i loro genitori e gli insegnanti a compiere il percorso casa-scuola a piedi, in bicicletta o con modalità comunque sostenibili. Con DeMoS sono state 69 le classi (circa 1.700 alunni in 11 plessi) delle primarie che hanno aderito.

Un altro intervento strategico previsto per le scuole primarie è l'attivazione del PEDIBUS, in forma autogestita da genitori accompagnatori, e che ad oggi rappresenta un esempio riconosciuto a livello internazionale di strategia efficace per promuovere gli spostamenti dei bambini lungo il percorso casa-scuola. In appena due mesi, sono state attivate 19 linee su 9 plessi coinvolti per un totale di circa 500 aderenti tra bambini e accompagnatori. L'iniziativa ha avuto un impatto molto positivo e ben percepibile anche sui flussi di traffico che quotidianamente caratterizzano le aree scolastiche nelle ore di punta dell'entrata a scuola rendendole più sicure anche a chi vuole muoversi in bici.

Maggiori informazioni: <https://www2.comune.prato.it/pums/pums-in-azione/scuola/demos/pagina1058.html>

## 2.5. La mia scuola 10elode

La presenza di istituti scolastici di ogni ordine e grado è uno dei principali criteri impiegati dal PUMS per individuare/delimitare le aree e le vie da sottoporre a limitazione della velocità, anche perché la messa in sicurezza dei percorsi casa-scuola rappresenta il prerequisito per poter innescare un circolo virtuoso volto a favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili dei giovani, ovvero dei cittadini del futuro prossimo, incidendo quindi non solo sui comportamenti di mobilità dell'oggi, ma soprattutto sulle scelte future.

Il progetto "La mia scuola da 10 e lode" nasce nell'ottica di fornire un piano di accessibilità sicura e sostenibile alle scuole, prevedendo un progetto organico di azioni per la mobilità sistematica casa – scuola, che nel comune di Prato ha un rilievo fondamentale per il miglioramento delle condizioni di congestione, inquinamento e sicurezza.

Gli obiettivi generali del piano sono: migliorare i percorsi casa/scuola nelle aree che ospitano edifici scolastici; migliorare la qualità degli ingressi scolastici; promuovere l'autonomia dei ragazzi; promuovere la mobilità sostenibile; promuovere la presenza dei Mobility Manager Scolastici; sensibilizzare la comunità scolastica e cittadina sui temi della mobilità sostenibile e sicura; contribuire alla diminuzione dell'inquinamento urbano ed al miglioramento della salute.



L'obiettivo specifico che si vuole perseguire è fare in modo che le scuole abbiano uno standard di riferimento per quanto riguarda l'accessibilità degli edifici, identificato nel piano dalla votazione 10 e lode.

Per raggiungere questo obiettivo, le scuole, attraverso molteplici azioni, saranno coinvolte e assistite dall'Amministrazione attraverso un programma strategico di attività che comprende attività partecipative, formative e comunicative. Alla fine di questo percorso sarà stilata una sorta di graduatoria con il voto attribuito a ciascuna scuola.

Maggiori informazioni: <https://www2.comune.prato.it/pums/pums-in-azione/scuola/la-mia-scuola-da-10-e-lode/pagina1057.html>

## 2.6. Progetto DeMoS 2

Il progetto "DeMoS 2" si inserisce in stretta continuità con il progetto DeMoS sul "Programma di Incentivazione della Mobilità Urbana Sostenibile" del Ministero dell'Ambiente ed ha l'obiettivo di continuare a intervenire sulle abitudini di mobilità per gli spostamenti quotidiani casa-scuola (in particolare mobilità pedonale, ciclistica e con il trasporto pubblico), con la finalità di aumentare la sicurezza stradale di coloro che fanno ricorso alla mobilità attiva.

Tra le azioni che hanno riscosso più successo nel progetto DeMoS e che quindi sono state riproposte nel presente progetto, vi sono le USCITE DIDATTICHE sul tema della mobilità, rivolte in questa edizione alle scuole secondarie di I°: gli studenti vestiranno i panni di un "mobility manager" della città di Prato per capire quali siano le alternative di mobilità ai mezzi di trasporto privati a motore, quali auto e moto.

Sempre partendo dagli ottimi risultati raggiunti grazie a DeMoS, si intende implementare la mobilità ciclabile nei tragitti casa-scuola attraverso la MESSA IN OPERA DI PUNTI DI DEPOSITO/RASTRELLIERE coperte per biciclette all'interno o in prossimità del perimetro dei plessi scolastici.

"DeMoS 2" intende continuare a promuovere il "modello" di pedibus interamente autogestito dai genitori/accompagnatori che tanto successo ha riscosso nell'ambito del progetto DeMoS.

Per le scuole secondarie di secondo grado si prevede un'intensa ATTIVITA'FORMATIVA FRONTALE E LABORATORIALE che coinvolgerà gli studenti in attività partecipative e di "ricerca azione" finalizzate porre in sicurezza i percorsi casa-scuola; ridurre drasticamente il circolo vizioso delle auto attorno alle scuole; aumentare la sicurezza stradale a beneficio degli studenti e di altri utenti deboli, come gli anziani, e di tutti gli abitanti di un comune; creare un team di lavoro permanente che si occupi di implementare il pscs.

Il Progetto sarà realizzato nelle seguenti 6 scuole del Comune di Prato:

- due scuole primarie, "Dalla Chiesa" e "Italo Calvino"
- due scuole secondarie di primo grado, "G.B. Mazzoni" dell'Istituto Comprensivo G.B. Mazzoni e "Sem Benelli" dell'Istituto Comprensivo Don Milani
- due istituti tecnici, "Paolo Dagomari" e "F. Datini".

### 3. Le attività e i risultati del progetto “Ripartiamo guardando al futuro”

Il processo partecipativo “Ripartiamo guardando al futuro! Masterplan partecipato della mobilità scolastica post covid 19”, promosso dal Comune di Prato e co-finanziato dall’Autorità Regionale per la Garanzia e la promozione della partecipazione, mirava ad arrivare alla predisposizione condivisa del presente documento, il **Masterplan partecipato della mobilità scolastica dell’area pratese**, cioè un piano di indirizzo strategico rivolto principalmente alle scuole, per definire in modo partecipato le linee di indirizzo da seguire per pianificare correttamente gli spostamenti casa-scuola degli alunni/studenti, degli insegnanti e dei genitori accompagnatori.

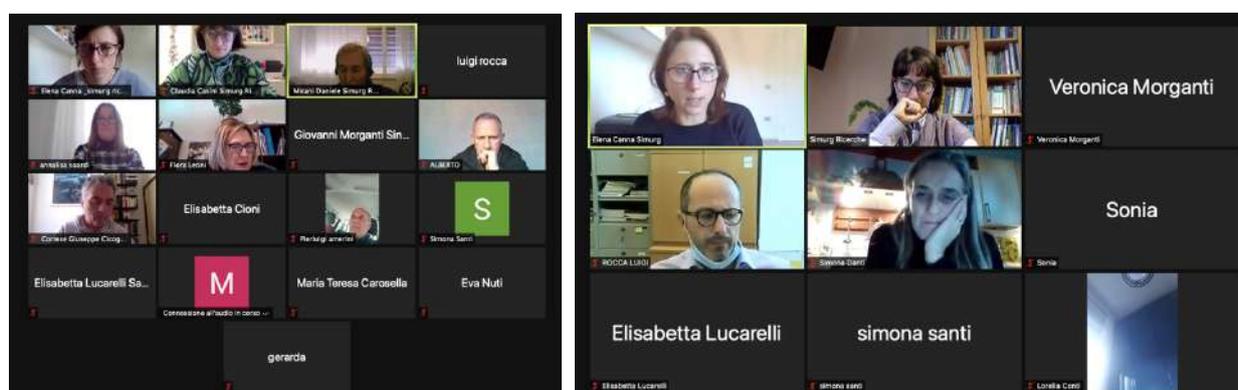
Il Processo partecipativo è stato anche l’occasione per rafforzare il mobility management dei singoli istituti scolastici coinvolti, sviluppando le competenze dei docenti che potranno, successivamente, predisporre specifici Piani della Mobilità Casa-Scuola (PMCS), se non li hanno già.

La pandemia ha sensibilizzato le famiglie nel mettere al centro la salute, la persona, il benessere, la prossimità. Il percorso partecipativo ha cercato quindi di cogliere l’occasione di questo ripensamento per introdurre linee di azione durature finalizzate a modificare stabilmente le abitudini di mobilità delle scuole dell’area pratese.

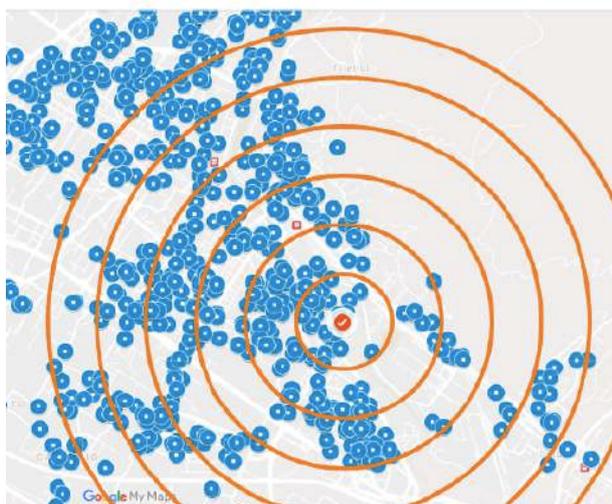
Il progetto ha avuto dei ritardi di attuazione perché proprio la pandemia ha reso complicato il coinvolgimento delle scuole; le attività sono state quindi spostate quasi tutte dall’Anno Scolastico 2020-2021 al successivo 2021-2022, e si è comunque riusciti ad avere una buona adesione e a raggiungere gli obiettivi prefissati.

#### 3.1. Fase preliminare

Sviluppo di una immagine grafica coordinata	Realizzata nelle fasi iniziali di lavoro (marzo 21)
Mappatura degli attori	Realizzata nelle fasi iniziali, e in continua evoluzione per tutta la durata delle attività.
Prima attivazione degli attori	Realizzata attraverso numerose interviste preliminari ai tecnici comunali e ai mobility manager scolastici dell’area pratese.
Incontri formativi sul Mobility Managemnet	Due incontri di 3 ore ciascuno (9 e 16 Dicembre 2021)
Anagrafe studenti	Raccolta dati ed elaborazioni realizzate a Novembre 2021
Questionario on line	Somministrazione dal 15 Novembre al 15 Dicembre 2021



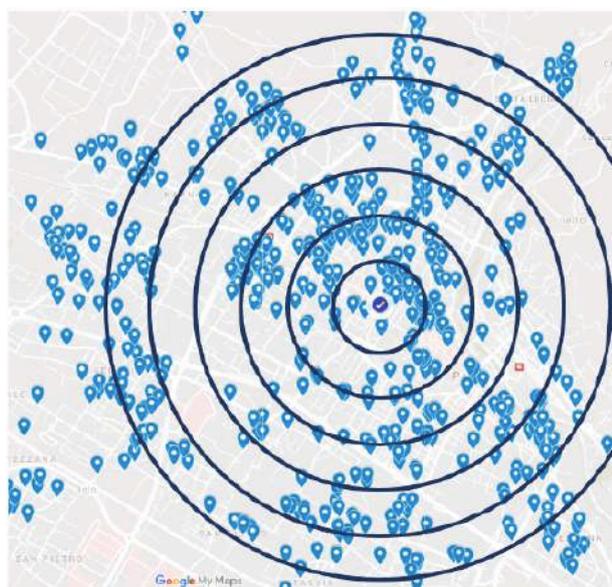
L’incontro on line di presentazione del progetto e il corso di formazione per Mobility Manager Scolastico



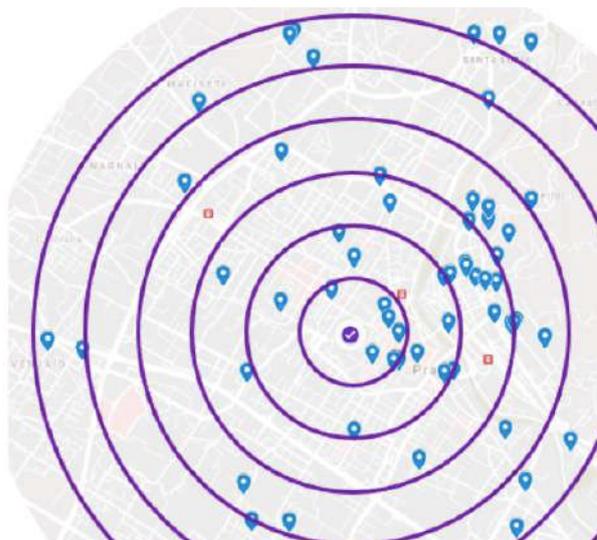
Istituto Buzzi



Convitto Cicognini



Istituto Livi



Conservatorio San Niccolò

Geo-localizzazione delle residenze degli studenti, con indicazione dei raggi di distanza dalla loro scuola ogni 500 m, fino a 3 Km

### 3.2. Fase centrale

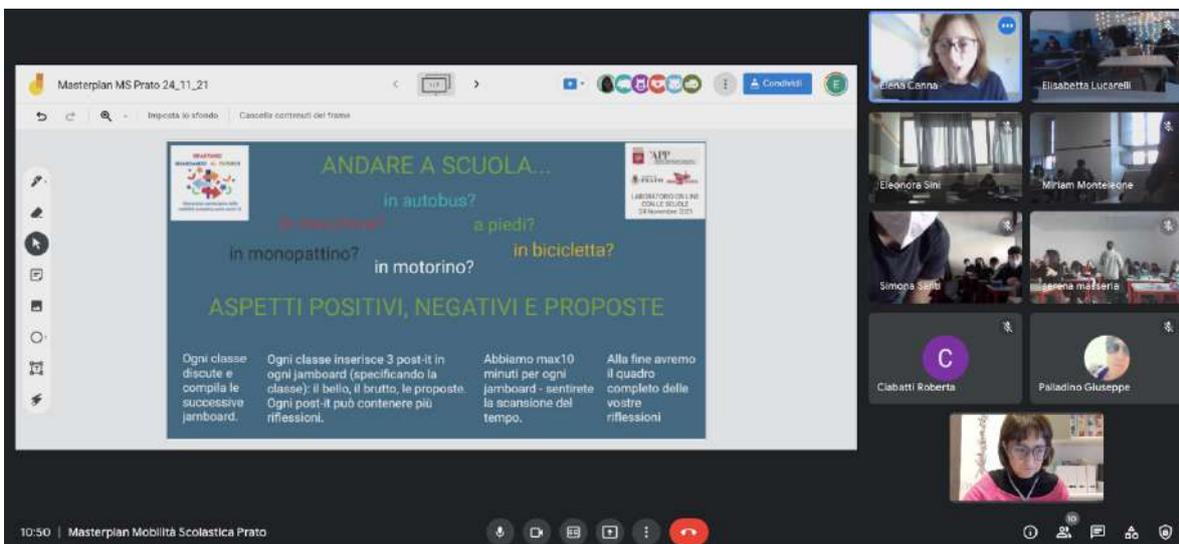
Incontro di apertura per la presentazione del progetto	Realizzato in data 25/3/2021 (on line) Incontro di presentazione del progetto nell'ambito del percorso partecipativo "Mobilità sostenibile in Val di Bisenzio" in data 4/3/2021 (on line).
Lancio di una call per adesioni al progetto.	E' stata lanciata nel marzo 2021, hanno aderito quattro istituti superiori: Livi, Buzzi, San Niccolò, Convitto Nazionale Cicognini.
Word caffè per la vision della mobilità del futuro	Realizzato un laboratorio partecipativo on line con 7 istituti superiori in data 24/11/2021 (on line)

Laboratori con gli studenti

- 1 focus group con gli studenti della Val di Bisenzio che vanno a scuola a Prato, coinvolti nell'ambito del percorso partecipativo "Mobilità sostenibile in Val di Bisenzio" in data 10/9/2021
- 4 focus group, uno con ogni istituto superiore che ha aderito (realizzati il 20, 21 e 22 Dicembre 2021)

Action planning per la definizione del Masterplan

Viene realizzato attraverso la redazione e la discussione del documento finale di Masterplan



Il laboratorio con sette scuole superiori del 24/11/2021

Scrivi le PAROLE CHIAVE per te più importanti legate al concetto di MOBILITA' SOSTENIBILE



Quanto sei d'accordo con queste affermazioni? Occuparsi di mobilità sostenibile è importante perchè...



Alcuni dei risultati dell'interazione digitale nei laboratori di Dicembre 2021



I laboratori di Dicembre 2021 (a sinistra Buzzi, a destra san Niccolò)

### 3.3. Fase conclusiva

Redazione e diffusione dei report degli incontri	Realizzata per tutto il periodo di progetto
Incontro di chiusura e restituzione	Gennaio 2022, dopo la discussione del documento finale di Masterplan.

L'ostacolo maggiore riguardo al mobility management scolastico ha a che fare con la difficoltà di far penetrare il tema della mobilità sostenibile nelle scuole. A questo proposito vale la pena ricordare che tutte le scuole italiane sono tenute per legge dal 2015 a identificare, tra il personale docente, un Mobility Manager Scolastico che ha il compito di redigere il PMCS, al fine di adottare adeguate strategie finalizzate a cambiare le abitudini di spostamento degli studenti, dei genitori e del corpo docente e non docente, disincentivando l'uso del mezzo a motore privato (auto e moto) a favore di modalità più efficienti di spostamento casa-scuola (legge 221 del 28 dicembre 2015). Nonostante questo solo una piccola percentuale di scuole hanno rispettato questi obblighi a livello nazionale, e il Comune di Prato sta già da anni lavorando per ovviare a questa situazione con molti strumenti e progetti.

L'impatto più significativo a breve termine è stata la decisione di due scuole (Conservatorio San Niccolò e Convitto Nazionale Cicognini), tra quelle che hanno partecipato, di dotarsi di mobility manager scolastico e redigere il Piano degli Spostamenti Casa Scuola entro la fine del progetto, al 31/12/2021.

Gli impatti a lungo termine riguardano l'attuazione di strategie condivise per adottare soluzioni di trasporto alternativo a ridotto impatto ambientale usando biciclette e mobilità dolce, la riduzione dell'uso del mezzo di trasporto privato individuale e ad una migliore organizzazione degli orari di entrata e uscita per limitare la congestione del traffico, l'aumento della sicurezza stradale a beneficio dei bambini e dei ragazzi e di tutti gli abitanti di Prato, l'individuazione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili a livello comunale adatti agli studenti, sviluppando sinergie con i principali poli di attrazione pubblica, del tempo libero e dello sport, il miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente circostante, riducendo l'emissione di CO<sub>2</sub>, polveri sottili e rumore.

## 4. Il manifesto della mobilità sostenibile delle scuole di Prato

A seguito dello svolgimento dei laboratori con le scuole, sul modello del progetto [ORA \(Open Road Alliance\)](#) è stato redatto un vero e proprio manifesto della mobilità sostenibile del Comune di Prato.



# IL MANIFESTO DELLA

# MOBILITA' SCOLASTICA SOSTENIBILE

# DEL COMUNE DI PRATO

## PAROLE CHIAVE



## CONSIGLI

## DETERMINAZIONI

Occuparsi di mobilità sostenibile è importante perchè...

1. Genera benefici ambientali: Minori emissioni e lotta al cambiamento climatico
2. Richiede impegno, intelligenza e partecipazione
3. Migliora la qualità della vita nel nostro futuro
4. Dobbiamo prenderci la responsabilità delle nostre scelte, anche di mobilità
5. Aumenta la sicurezza stradale
6. Bisogna diffondere le informazioni tra i ragazzi per poter fare scelte consapevoli
7. Strade e spazi pubblici sono un bene comune e come tali li dobbiamo utilizzare
8. Ognuno può e deve fare la propria parte: chi usa mezzi sostenibili è un supereroe del domani
9. Possiamo risparmiare soldi e usare meglio il nostro tempo
10. Permette di rimanere in forma anche senza andare in palestra o fare sport

### Pensa al futuro

Pensiamo al nostro futuro	Scegli l'opzione migliore per il futuro
Pensa al futuro	Vuol bene a te stesso e al tuo futuro

### Usa il mezzo più sostenibile

Non spostarti, se puoi	Usare meno motori	Cercare di andare a piedi o in bici il più possibile, e utilizzare la macchina in modo responsabile	Prendere meno mezzi possibili
Andare con lo skate o col monopattino elettrico	Utilizzare il mezzo più sostenibile		Usa bus o macchine degli altri

### Collabora e organizzati

Collabora	Scegli intelligentemente per il bene delle persone	Non essere pigro	Se sei lontano organizzati
Alzati prima	Organizzati con amici per poter andare a scuola		Vai a scuola in compagnia

### Usa il bus

Prendi il bus e zitto/a	Usa i mezzi pubblici	Usa i mezzi pubblici per inquinare meno
Utilizza di più autobus	Usa i mezzi pubblici	Usare mezzi pubblici

### Pedala

Organizzati con i tuoi amici per andare in bici pensando al futuro	Usare biciclette	Inizia a prendere la bici almeno così puoi fare bene all'ambiente per davvero	Esci il fine settimana a fare un giro in bici
vai in bici che fa bene	Cerca di usare più la bici quando è bel tempo	Utilizzare la bici può essere utile per spendere meno	Utilizzare una bici per raggiungere il posto di lavoro se possibile

### Cammina

Venite a piedi	Io mi sposto a piedi	Se puoi, cerca sempre di andare a piedi	se abiti vicino puoi andare a piedi.	Quando puoi se vai a piedi resti in forma
Se cammini ti aumenta la salute	Utilizza gli arti inferiori	se sei vicino/a vai a piedi	Vai a piedi cmq	Cammine che ti fa bene che ti devi mettere in forma. Ti fa bene camminare

Il manifesto è stato elaborato nel mese di Dicembre 2021, in collaborazione con le scuole superiori pratesi, nell'ambito del processo partecipativo

RIPARTIAMO GUARDANDO AL FUTURO!

Masterplan partecipato della mobilità scolastica post covid-19





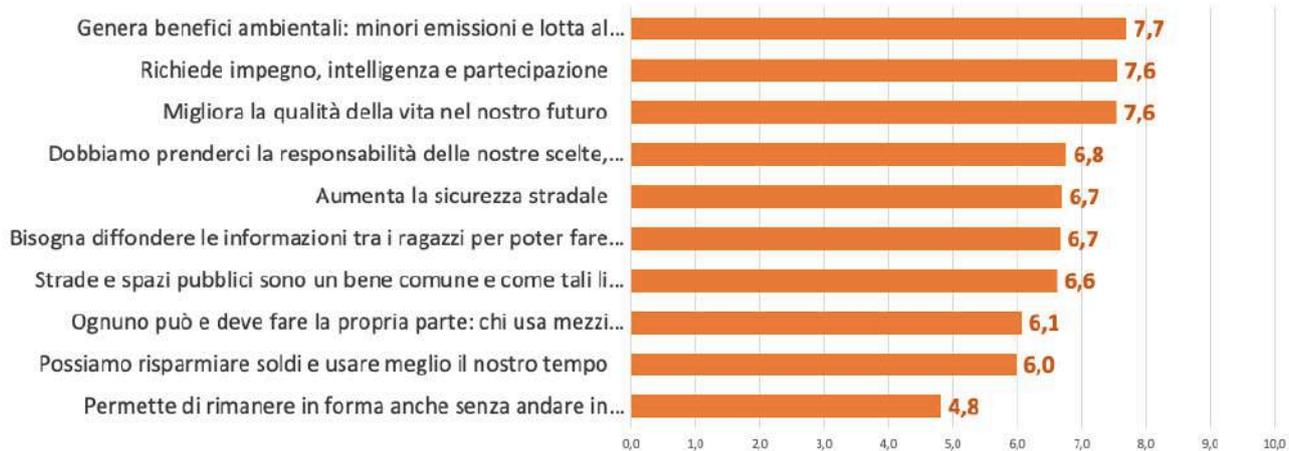

Le parole chiave del manifesto del progetto ORA



Le parole chiave del manifesto pratese

Il manifesto è stato estrapolato dai risultati dei laboratori svolti nel mese di dicembre nelle scuole del progetto. In particolare, sono stati sintetizzati gli esiti dell'interazione digitale avvenuta nelle singole classi coinvolte, sia per quanto riguarda le PAROLE CHIAVE, che per le varie DETERMINAZIONI proposte (ordinate per rilevanza), che per i CONSIGLI elaborati dai ragazzi.

**Quanto sei d'accordo con queste affermazioni?  
Occuparsi di mobilità sostenibile è importante perchè...**

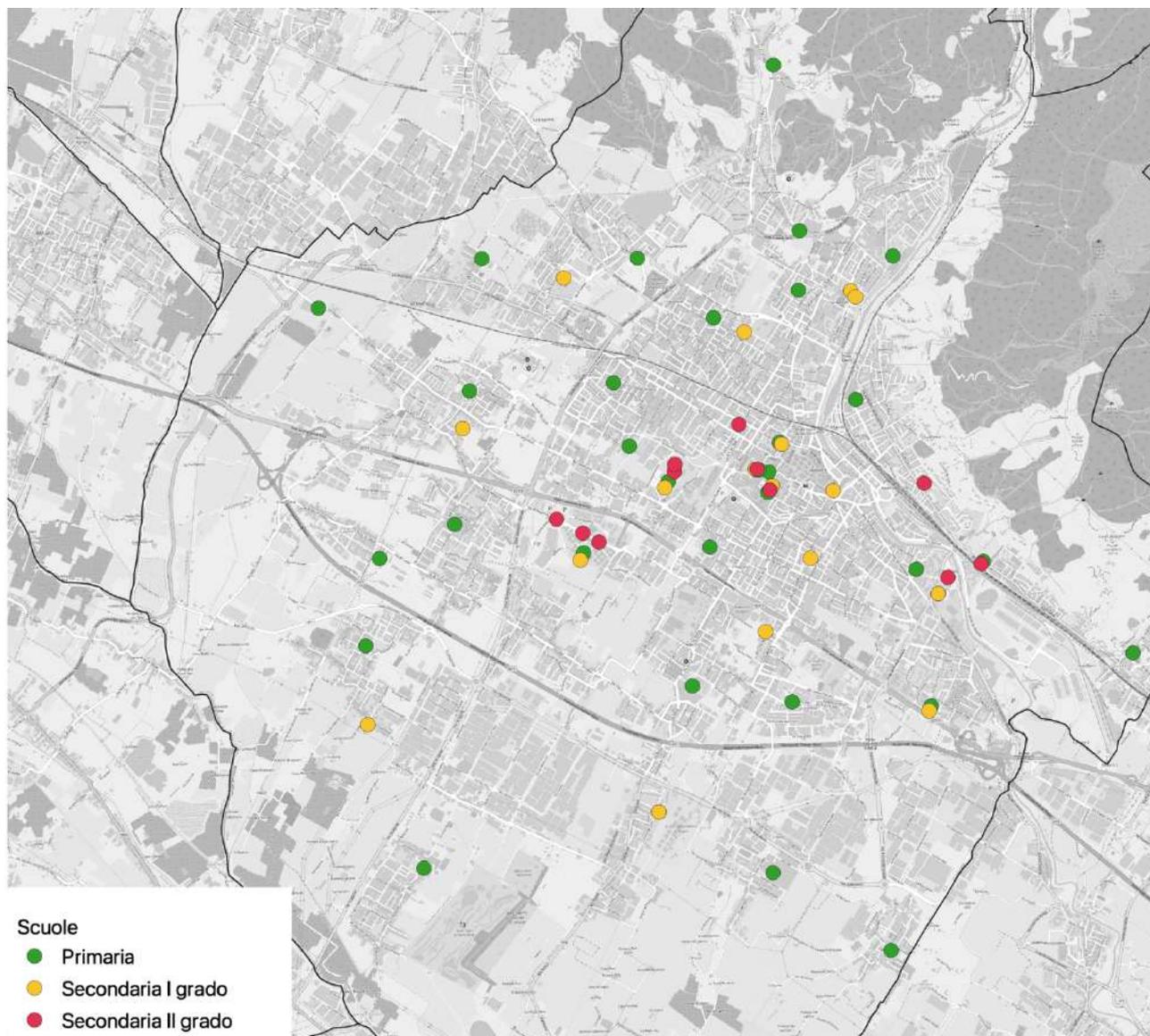


Il peso delle “determinazioni” uscite dai laboratori con le scuole.

## 5. Lo stato dell'arte del mobility management scolastico a scala comunale

Il presente paragrafo contiene una analisi statistica e geografica della situazione del mobility management scolastico.

A partire dalla costruzione di un database delle scuole pratesi, è stato possibile analizzare quante di queste si sono dotate di Mobility Manager e Piano Spostamenti Casa Scuola, quante sono state oggetto di interventi di riqualificazione, quante primarie hanno attivato il pedibus, quante superiori hanno aderito al progetto masterplan-.



Carta della localizzazione delle scuole pratesi (primarie e secondarie)



Carta delle scuole pratesi che hanno adottato un PSCS

	PRIMARIA		SECONDARIO I GRADO		SECONDARIO II GRADO		PRIMARIE E SEC DI I E II GRADO	
<b>PSCL attivato nella scuola frequentata</b>	Somma alunni		Somma alunni		Somma alunni		Somma alunni	
si	1.684	22,5%	1.561	25,4%	12.773	99,4%	16.018	60,5%
no	5.817	77,5%	4.578	74,6%	83	0,6%	10.478	39,5%
<b>Totale</b>	<b>7.501</b>		<b>6.139</b>		<b>12.856</b>		<b>26.496</b>	

Oltre alla localizzazione, è interessante valutare anche quanti studenti sono “coperti” da PSCS perché frequentano una scuola che lo ha adottato.

SCUOLA	ISTITUTO COMPRESIVO	TIPOLOGIA SCUOLA	INDIRIZZO	NR ALUNNI	PSCS
Scuola Secondaria I grado Statale Sem Benelli	Istituto Comprensivo Don Milani	Secondaria I grado	Via delle Gardenie, 73	291	si
Scuola Primaria Statale Gandhi	Istituto Comprensivo Gandhi	infanzia	Via Renato Mannocci, 23/E (Galciana)	332	si
Scuola Primaria Statale Leonardo da Vinci	Istituto Comprensivo Gandhi	Primaria	PIAZZA DELLA CHIESA 20	188	si
Scuola Secondaria I grado Statale Domenico Zipoli	Istituto Comprensivo Gandhi	Secondaria I grado	Via Renato Mannocci, 23	444	si
Scuola Primaria Statale Carlo Alberto Dalla Chiesa	Istituto Comprensivo Pacetti	Primaria	Via Pablo Picasso, 17	325	si
Scuola Primaria Statale Santa Gonda	Istituto Comprensivo Pacetti	Primaria	Via Santa Gonda, 8	337	si
Scuola Primaria Statale Fabrizio De André	Istituto Comprensivo Mazzoni	Primaria	Via Capponi 51	439	si
Scuola Secondaria I grado Statale Giovan Battista Mazzoni	Istituto Comprensivo Mazzoni	Secondaria I grado	Via San Silvestro, 11	434	si
Scuola Primaria Statale Italo Calvino	Istituto Comprensivo Nord	Primaria	Via Natreta, 1	111	si
Istituto Gramsci-Keynes		Secondaria II grado	Via di Reggiana 106	1652	si
Istituto Dagomari		Secondaria II grado	Via di Reggiana 86	1335	si
Istituto Datini		Secondaria II grado	Via di Reggiana 27	1275	si
Istituto Livi-Brunelleschi		Secondaria II grado	Via Marini 9	2039	si
Istituto Marconi		Secondaria II grado	Via Galcianese 20	983	si
Istituto Cicognini-Rodari		Secondaria II grado	Via Galcianese 20	1349	si
Istituto Buzzi		Secondaria II grado	Viale della Repubblica 9	2144	si
Istituto Copernico		Secondaria II grado	VIA BORGOVALSUGANA, 63	1339	si
Convitto Cicognini	Convitto Cicognini	Primaria	Piazza del Collegio 13	85	si
Convitto Cicognini	Convitto Cicognini	Secondaria I grado	Piazza del Collegio 13	203	si
Convitto Cicognini	Convitto Cicognini	Secondaria II grado	Piazza del Collegio 13	572	si
Conservatorio S.Niccolo'	Conservatorio S.Niccolo'	Primaria	Piazza Niccolò Cardinale 6	199	si
Conservatorio S.Niccolo'	Conservatorio S.Niccolo'	Secondaria I grado	Piazza Niccolò Cardinale 6	189	si
Conservatorio S.Niccolo'	Conservatorio S.Niccolo'	Secondaria II grado	Piazza Niccolò Cardinale 6	85	si

Le scuole che si sono dotate di PSCS

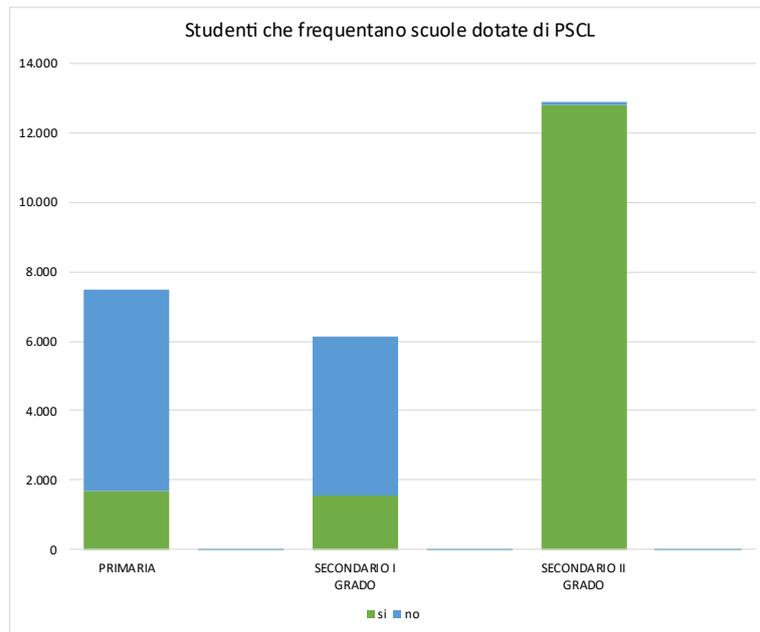
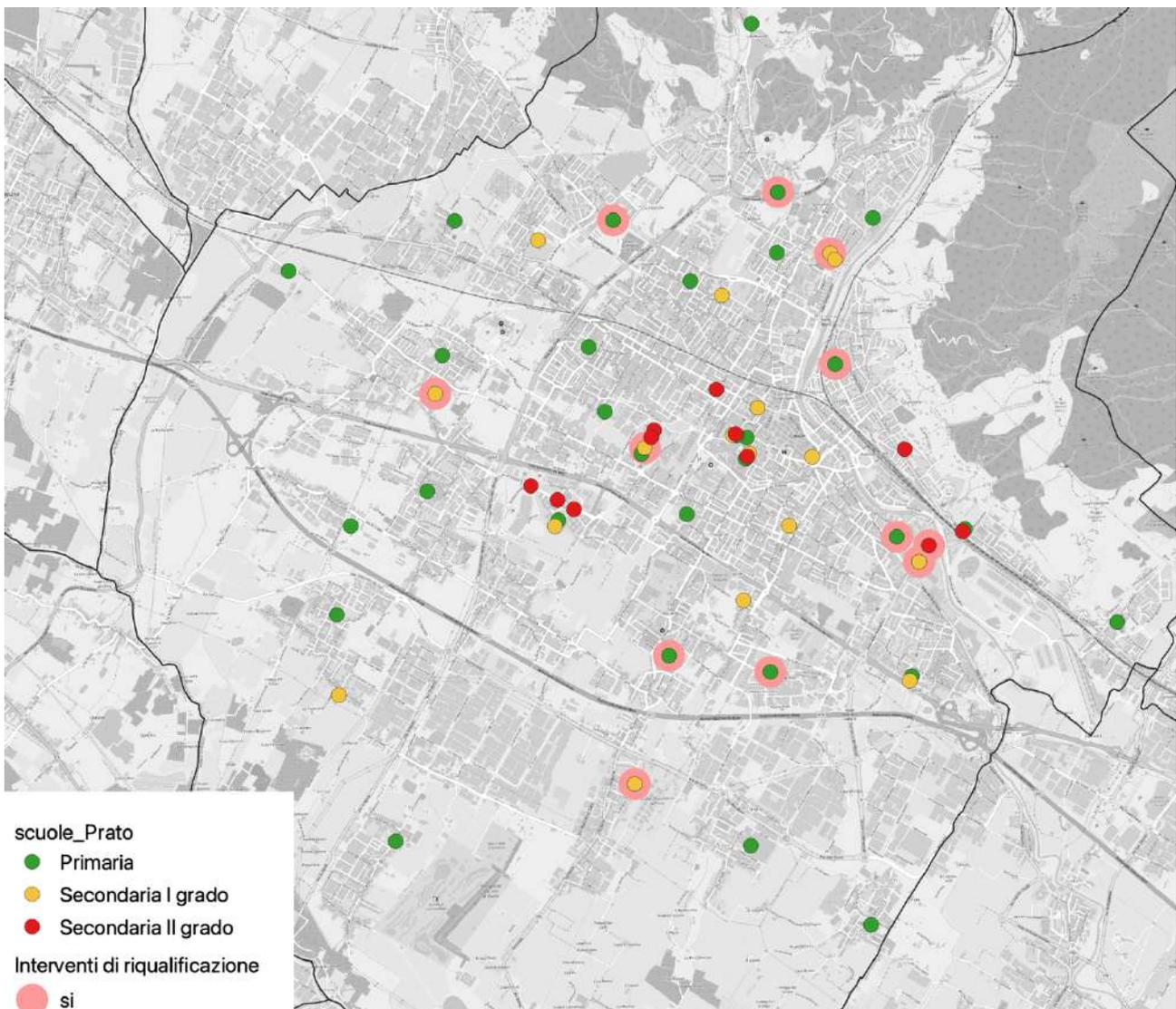
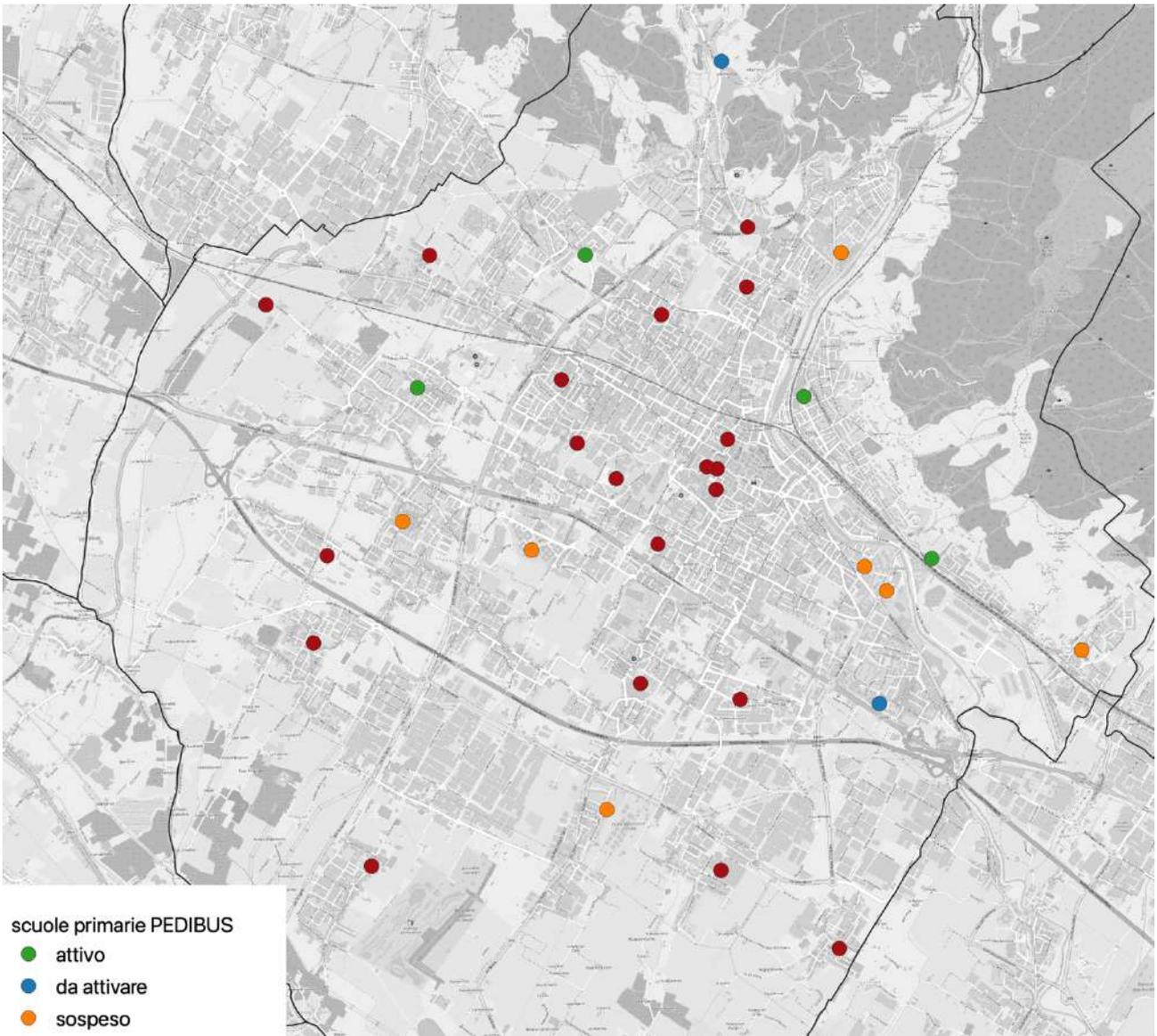


Grafico degli studenti "coperti" da PSCS per ordine di scuola

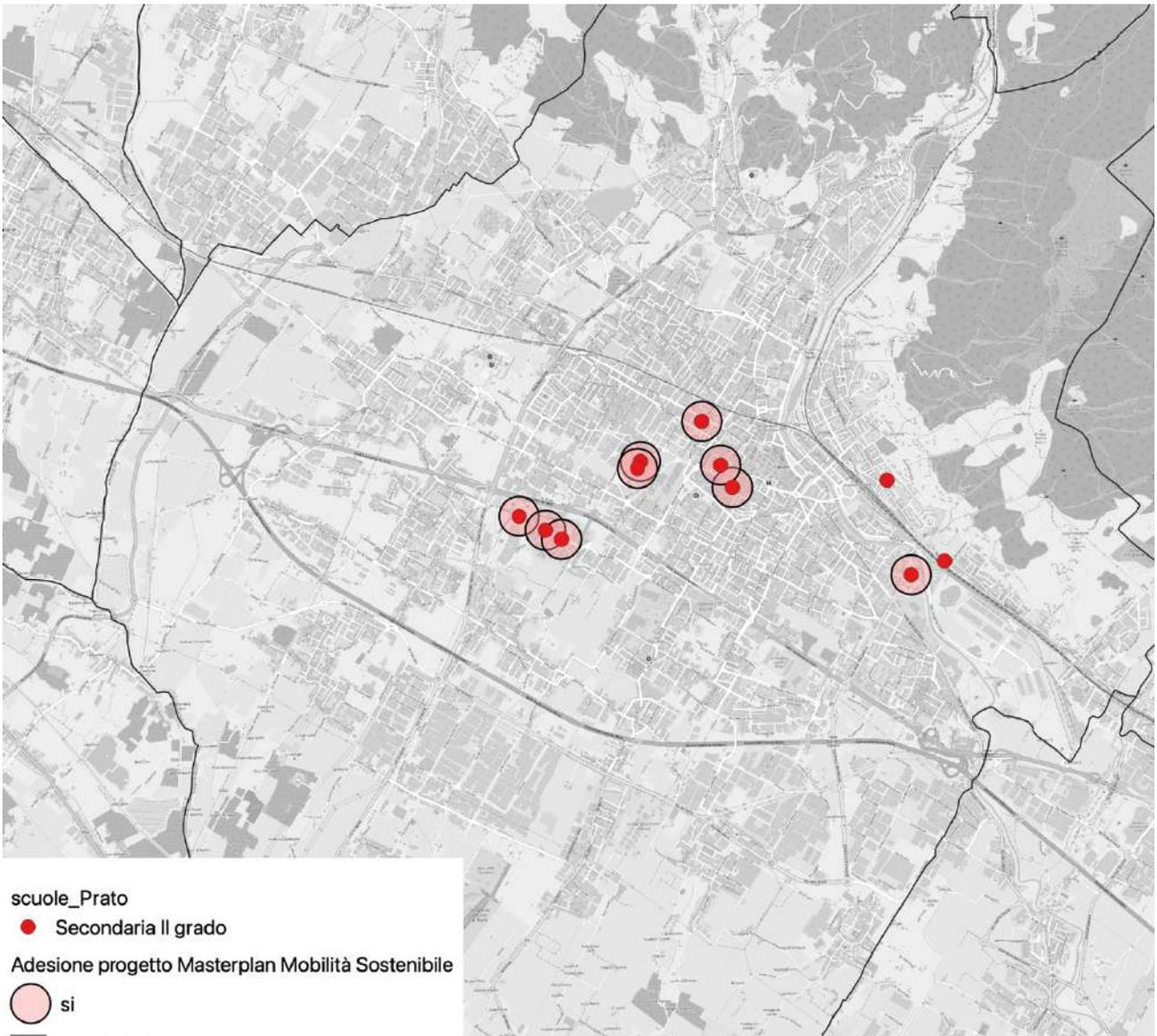


Carta delle scuole pratesi che sono state oggetto di riqualificazione degli spazi esterni





Carta delle scuole primarie pratesi che hanno attivato o vogliono attivare il pedibus



Carta delle scuole secondarie di II grado pratesi che hanno aderito al progetto “Ripartiamo guardando al futuro”

## 6. Spunti per le attività future

Alla luce delle analisi precedenti, si ritiene che le attività principali da svolgere nell'ambito del mobility management scolastico siano le seguenti:

1. coordinamento dei PSCS delle scuole attraverso attività di mobility management d'area;
2. creazione di una rete tra i MMS per condividere strategie, azioni, modalità comunicative e co-progettare eventi ed attività di aggiornamento;
3. formazione di nuovi MMS e stimolo all'adozione di PSCS delle scuole che non lo hanno;
4. aggiornamento dei PSCS esistenti;
5. implementazione dei progetti in corso, soprattutto DeMOs 2, anche alla luce del contenuto dei PSCS esistenti;
6. intercettazione di finanziamenti futuri, sia da parte delle singole scuole che dell'Amministrazione Comunale.
7. Impostazione di un vero e proprio osservatorio sulla mobilità scolastica, una struttura che raccolga periodicamente i dati sulle residente degli studenti, li geolocalizzi, e calcoli domanda e offerta di mobilità per calibrare il TPL e costruire una rete ciclabile scolastica. L'osservatorio potrebbe includere anche un servizio di supporto
  - i. ai nuovi MMS per la redazione dei PSCS;
  - ii. ai MMS già esistenti per mantenere aggiornati i PSCS;
  - iii. a tutti i MMS, per intraprendere politiche di sensibilizzazione tra gli utenti della scuola.