



**Comune di Prato
Ufficio Mobilità**

Progetto “La mia Scuola da 10 e Lode”



Dicembre 2016

Sommario

La mobilità dei bambini e ragazzi: al centro delle scelte del Comune
Piano di accessibilità sicura e sostenibile alle scuole
Alcuni numeri sulla mobilità relativa alle scuole
L'attuazione del Piano
Monitoraggio dei risultati

La mobilità dei bambini e ragazzi: al centro delle scelte del Comune

Linee programmatiche di mandato del Sindaco 2014-2019

Tra gli obiettivi dell'Amministrazione primaria importanza rivestono i servizi per **promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti sistematici verso la scuola e il luoghi di lavoro.**

Il tema dell'accessibilità alle scuole è da anni all'attenzione dell'Amministrazione Comunale di Prato per le questioni legate alla sicurezza, alla congestione del traffico e alla sostenibilità degli spostamenti. Per questo tutti i documenti programmatici del Comune di Prato hanno dedicato una grande attenzione alla necessità di **migliorare e rendere sicura e più sostenibile l'accessibilità alle scuole di diverso ordine e grado**, sia per gli scolari e studenti, che per il personale delle scuole, che per le famiglie dei ragazzi.

Tra gli obiettivi prioritari nel programma dell'attuale Amministrazione nell'ambito della mobilità sostenibile vale la pena menzionare:

- promozione di modi di trasporto a basso o nullo impatto per contrastare l'uso dell'auto anche per gli spostamenti di breve raggio. Ad esempio progetti per le **periferie a misura di bici e pedoni** (Zone 30, rallentatori, uso delle strade bianche, **progetti Pedibus**, aree APU anche nei centri delle nostre frazioni, nuova attenzione per i percorsi pedonali);
- riduzione del tasso di motorizzazione, mettendo a disposizione dei cittadini un sistema efficiente e moderno di mobilità collettiva, una rete capillare di piste ciclabili, **servizi per promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani verso scuola** e lavoro, un sistema adeguato di parcheggi in interconnessione con il trasporto pubblico, servizi di bike e car sharing;
- riduzione del bisogno di mobilità ed in particolare **riducendo la dipendenza dall'uso dell'auto**. Solo così si raggiunge l'obiettivo di una mobilità sostenibile che migliori la qualità della vita e dell'ambiente.

Le strategie del PUMS rispetto alla scuola e alle nuove generazioni

PUMS: 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

Interventi sulle infrastrutture


Attraverso la predisposizione del PUMS il Comune di Prato ha avviato un percorso di revisione e aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione strategica del settore della mobilità. 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 di recente istituzione (L.n 221 del 28 dicembre 2015, "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali"). 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.

I Piani della Mobilità Scolastica

I Piani della Mobilità Scolastica che saranno predisposti dai **Mobility Manager Scolastico** 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.

 PUMS: 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 per la mobilità cittadina.

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 degli soggetti attivi nel contesto locale e in primo luogo i genitori e gli insegnanti.

Zone 30 e aree pedonali davanti alle scuole

Nell'ambito del PUMS l'individuazione delle **Zone 30** è frutto di una lettura articolata che coniuga le funzioni della città con la dimensione e le caratteristiche della mobilità. In particolare la lettura analitica ha considerato quali variabili fondamentali:

- la densità abitativa: residenzialità delle zone;
- la presenza di edifici scolastici;
- la vocazione commerciale;
- la presenza di "punti critici" di particolare pericolosità;
- l'intensità di traffico circolante sulla rete locale

Per quanto riguarda la **"pedonalità"** il tema sarà trattato nell'ambito del PUMS in modo trasversale (qualità dello spazio pubblico, messa in sicurezza dei percorsi) così come anticipato più sopra. Tuttavia in questo ambito un'attenzione particolare dovrà essere 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 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 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.

Puntare sulla mobilità ciclabile: formazione e comunicazione

Le linee strategiche del PUMS puntano molto sull'uso diffuso della bicicletta, benefici che valgono sia per il ciclista che per la città. La strategia di comunicazione passa attraverso una campagna di informazione alla cittadinanza e i contenuti, il linguaggio e i relativi canali di diffusione dei messaggi dovranno essere modulati in funzione del target di riferimento e della tipologia di spostamenti che si vogliono incentivare, come quelli casa-scuola e casa-lavoro, e di conseguenza coinvolgere direttamente i Mobility manager scolastici (di recente istituzione) e quelli aziendali. I punti di azione possono essere individuati nel:

1. lavorare intensamente sulla integrazione tra i servizi TPL (gomma e ferro) ed in particolare integrare le iniziative rivolte ai pendolari

(integrazione bici-treno) ed ai potenziali fruitori delle ciclovie di rilevanza territoriale e nazionale con valenza cicloturistica (esse sono particolarmente rilevanti nel contesto pratese: Ciclabile del Bisenzio, itinerario Bologna-Firenze, delle cascine di Tavola, ecc.);

2.lavorare a fondo sulla educazione stradale delle giovani generazioni e quindi penetrare maggiormente nella scuola, accompagnando i docenti nei percorsi formativi con progetti dedicati. Un ruolo fondamentale in questo ambito potrà essere giocato dal Mobility manager scolastico, la cui attività avrà maggiore efficacia se integrata e coordinata dalle strutture tecniche dell'Amministrazione ed in particolare dal Mobility manager di area;

3.valorizzare l'iniziativa spontanea e associativa organizzata, capace di creare consenso e attrattività al modello di sviluppo della città ciclabile, ad esempio attraverso attività di accompagnamento a scuola dei bambini con la bicicletta ("bicibus") coordinato da genitori e volontari, che hanno, se condivise con la comunità dei genitori, una grande efficacia e visibilità comunicativa.

Piano di accessibilità sicura e sostenibile alle scuole

Obiettivi



Il "Piano di accessibilità sicura e sostenibile alle scuole" riguarda un progetto organico di azioni per la mobilità sistematica casa-scuola.

Obiettivo del "Piano di accessibilità sicura e sostenibile alle scuole" (da ora in poi Piano) che l'Amministrazione Comunale di Prato intende predisporre riguarda 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 la 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.

Proprio per realizzare questi obiettivi il Piano prevede un sistema integrato di azioni, coerenti con le altre forme di intervento già attuate dall'Amministrazione (PUMS, PAES, etc.) che presuppongono un assieme ad interventi infrastrutturali "fisici" e anche azioni informative, educative e di animazione dirette ai vari interlocutori delle scuole (studenti, insegnanti, genitori, personale scolastico, etc.) in modo che l'insieme delle iniziative abbia una concreta e visibile efficacia.

Per questo il Piano sarà concepito partendo da un approccio integrato imperniato su quattro assi di azione:

- conoscenza e monitoraggio,

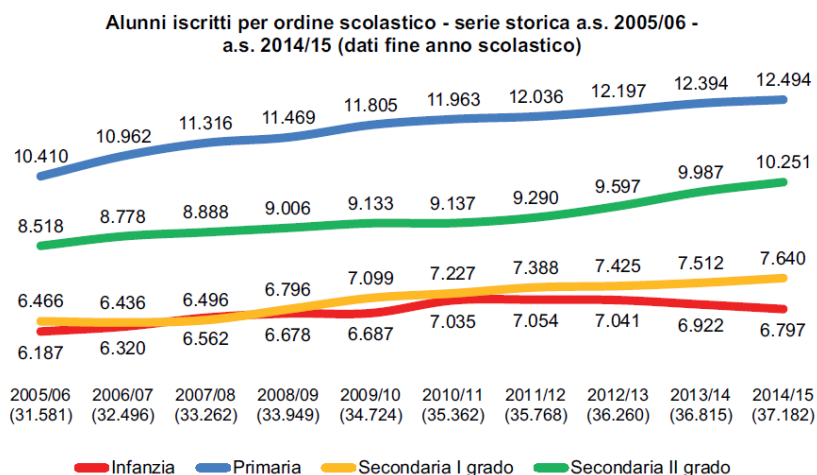
- partecipazione, formazione e animazione,
- attuazione di servizi e progettazione degli interventi
- progettazione e realizzazione di un sistema di monitoraggi diffuse nelle scuole elementari e superiori.

Alcuni numeri sulla mobilità relativa alle scuole

Gli impatti della mobilità scolastica

La scuola pratese conta circa **37 mila studenti, fra cui 9mila con cittadinanza diversa da quella italiana.** Quotidianamente questi studenti, per due volte al giorno si riversano sulle strade cittadini per raggiungere le sedi scolastiche

La scuola pratese (dalla materna in su) conta una platea di 37 mila studenti, fra cui 9mila con cittadinanza diversa da quella italiana che rappresentano circa il 24% del totale e fa sì che la provincia di Prato sia, rispetto al panorama nazionale, quella con la maggiore incidenza di stranieri. Negli ultimi anni la popolazione scolastica pratese è cresciuta costantemente, in conseguenza dei movimenti migratori che hanno interessato la provincia di Prato, passando da 31.581 iscritti nel 2005 a 37.182 iscritti nel 2015.

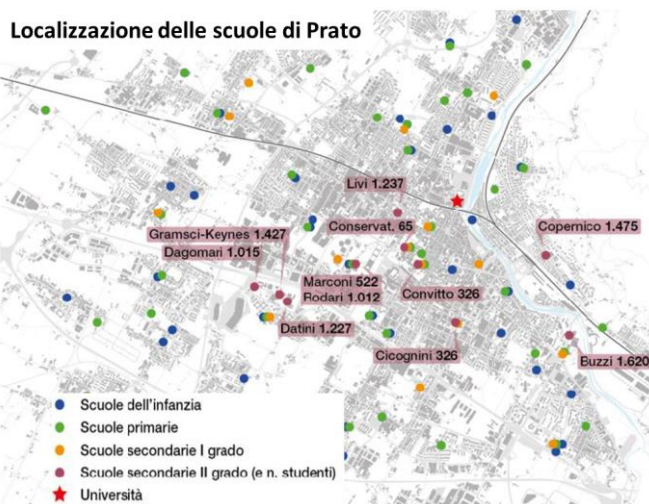


La mobilità scolastica ha un forte impatto sull'ambiente. Per dieci mesi all'anno una scuola è un elemento catalizzatore di mobilità quotidiana. Infatti, due volte al giorno, a orari definiti, vi si recano quattro gruppi di utenti: docenti, personale non docente, allievi e genitori che, almeno nel 50% dei casi, rientrano immediatamente a casa.

La localizzazione degli edifici scolastici

Gli **edifici scolastici** presenti a Prato sono circa **130**, in prevalenza localizzati nelle aree centrali. Il mezzo più utilizzato dagli studenti per raggiungere le scuole è il **mezzo privato (52%)**, la quota di studenti che predilige il **trasporto pubblico è circa il 26%**, coloro che si spostano a **piedi o in bicycle**

Come già accennato, ogni giorno lavorativo migliaia di studenti, genitori, insegnanti e personale scolastico si riversano sulle strade e si recano a scuola. Ogni edificio scolastico rappresenta un attrattore di mobilità urbana che deve essere preso in considerazione quando si pianificano gli spostamenti delle persone. Gli



edifici scolastici di Prato, escludendo le scuole per l'infanzia, sono complessivamente 126, collocati prioritariamente nell'area centrale della città in corrispondenza della circoscrizione centro, della circoscrizione Ovest e nella fascia centrale della circoscrizione Est. Le strutture che ospitano le scuole per l'infanzia sono 54, quelle delle scuole primarie 43, gli edifici scolastici di scuole di primo e secondo grado sono complessivamente 29. Dai dati sistematici ISTAT risulta che il mezzo più utilizzato dagli studenti per raggiungere le scuole è il mezzo privato (52%), la quota di studenti che predilige il trasporto pubblico è circa il 26%, coloro che si spostano a piedi o in bicicletta circa il 22%.

L'area urbana centrale, dove peraltro sono collocate la maggior parte degli edifici scolastici, è teatro di una più alta concentrazione di incidenti con feriti gravi.

Ogni anno in Italia si registrano migliaia di incidenti stradali in cui rimangono coinvolti bambini e ragazzi di età compresa fra i 2 e 14 anni. Una percentuale altissima di questi incidenti si verifica sul percorso casa-scuola che

costituisce il primo e più importante approccio per i bambini all'utilizzo degli spazi urbani. Il secondo è evidentemente costituito dal percorso casa-gioco. Poiché i percorsi casa-scuola e casagioco, raramente sono separati dal resto del traffico urbano, la strada diventa, con i suoi latenti pericoli, la situazione statisticamente a più alto rischio di ferite, anche mortali, nella vita del bambino.

A Prato dopo un calo rilevante di incidenti negli anni 2000, si evidenzia una ripresa del numero degli incidenti con feriti gravi e con morti. L'area urbana centrale, dove peraltro sono collocate la maggior parte degli edifici scolastici, è teatro di una più alta concentrazione di incidenti con feriti rispetto agli ambiti delle frazioni. Il 27% dei veicoli coinvolti in incidenti lesivi appartengono a utenti vulnerabili (biciclette, scooter/moto); il 18% delle persone che hanno subito lesioni in incidenti stradali sono pedoni.

In rosso sono evidenziati gli ambiti ad alta pericolosità per i pedoni e i ciclisti (Comune di Prato 2012-2014). In verde la localizzazione degli incidenti gravi.



Bambini e ragazzi "utenti deboli"

L'attuazione del Piano

Istituzione della "Cabina di regia"

Il primo passo per la definizione del Piano sarà la costituzione di una Cabina di regia che avrà il compito di definire la visione, gli obiettivi e le possibili collaborazioni per sperimentare, redigere e attuare il Piano.

La Cabina di Regia sarà formata da tutti i soggetti che a vario titolo operano nel settore della mobilità, della sostenibilità ambientale, della ricerca, della didattica, dell'educazione, della salute, della sicurezza stradale e della gestione del territorio, oltre ad almeno un rappresentante per ciascuna delle figure del mondo della scuola: insegnanti, genitori, dirigenti scolastici e personale non docente.

Definizione di un accordo o patto tra il Comune e le scuole

Premesso che l'Amministrazione Comunale intende coinvolgere nell'attuazione del Piano, e quindi effettuare interventi e azioni specifici per l'accessibilità degli

Sarà costituita una Cabina di Regia formata da tutti i soggetti che operano nel mondo della scuola. Successivamente saranno siglato un Patto tra le Scuole che aderiranno al progetto e

L'Amministrazione Comunale.

edifici, tutte le scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado, spetterà al Comune valutare, in funzione della quantità di scuole presenti nel territorio e delle risorse disponibili, quante accettarne ogni anno, stilando una graduatoria di priorità. Ciascuna delle scuole selezionate sottoscriveranno un Patto, nel quale si esplicitano gli impegni reciproci per il raggiungimento degli obiettivi del Piano, e quindi il raggiungimento del massimo dei voti: "dieci e lode". Il comune si impegna a garantire il supporto tecnico e logistico per la fase progettuale e realizzativa del Piano. La scuola si impegna a dare avvio al Piano con il suo inserimento nel POF e la nomina della figura più adatta, tra gli insegnanti, a svolgere il ruolo di Mobility Manager Scolastico. Forze sul sito del Piano "La mia scuola va in classe A".

Analisi del contesto localizzativo degli edifici scolastici

Si tratta di inquadrare il complesso di azioni nel contesto territoriale, sociale e programmatorio del comune di Prato e prevedere una raccolta e analisi di dati e informazioni riferibili a:

1. il quadro territoriale e delle infrastrutture (organizzazione urbanistica del territorio, rete della viabilità e dei trasporti);
2. il quadro sociale e delle aspettative (distribuzione e caratteristiche socio-economiche della popolazione e in particolare di quella scolastica);
3. il quadro programmatorio (il piano triennale delle opere pubbliche, PUMS, previsioni urbanistiche).

Sulla base della valutazione di questi elementi conoscitivi, delle esigenze dell'Amministrazione e di una verifica delle condizioni e delle disponibilità delle varie istituzioni scolastiche saranno individuate le scuole verso le quali prevedere prioritariamente gli interventi di messa in sicurezza dell'accessibilità.

Mappatura partecipata delle criticità dei singoli edifici scolastici

Questa fase prevede la mappatura delle criticità dei singoli edifici scolastici che saranno oggetto di un'attenta analisi territoriale che sarà attuata attraverso sopralluoghi specifici presso i singoli edifici e le aree circostanti.

L'Amministrazione comunale attraverso i propri tecnici e con l'ausilio di professionalità specifiche evidenzieranno gli elementi che influiscono sulla mobilità attraverso la rilevazione di dati quantitativi e qualitativi che, successivamente permetteranno di classificare le scuole e esprimere un voto per ogni singolo edificio. A titolo di esempio si riportano alcuni parametri di osservazione che potrebbero essere utilizzati: qualità e funzionalità delle zone di ingresso e accoglienza della scuola (cortili e aree di attesa esterne); qualità e funzionalità dei percorsi pedonali e ciclabili; disponibilità di aree di sosta, a circa 200-250 metri; criticità generate da utilizzi impropri degli spazi e da cattive abitudini di mobilità.

Processo partecipativo con genitori, insegnanti ed esperti

Sono le famiglie, e a volte singoli genitori, che hanno adottato modi di spostamento inadeguati e che pongono ostacoli e freni all'uso di forme di spostamento più compatibili con l'ambiente e il traffico (ad esempio volontà di mostrare un'automobile rappresentativa dello status economico-sociale) e quindi alla realizzazioni di azioni ed interventi volti a limitare l'uso dell'automobile e a modificare abitudini consolidate.

Per questo a monte e a valle delle scelte di iniziative sia infrastrutturali, che organizzative del traffico, che di educazione e animazione è indispensabile attuare forme di valutazione e discussione attraverso processi partecipativi con genitori e insegnanti. A questo proposito si propone l'attuazione delle seguenti due linee di azione da svolgere presso ogni istituto scolastico selezionato per gli interventi di riqualificazione.

- Co-progettazione degli spazi antistanti le scuole (la parola ai bambini, ragazzi e genitori). La fase di co-progettazione si aprirà con camminate di

La fase operativa del Piano prevede: un'analisi di **contesto territoriale**, la **mappatura delle criticità** dei singoli edifici scolastici e un **processo partecipativo** per pianificare insieme gli interventi.

ascolto nell'area antistante le scuole selezionate per gli interventi di riqualificazione. Si tratta di sopralluoghi organizzati con il metodo conosciuto con il nome "camminata di quartiere". Lo svolgimento dei sopralluoghi avverrà per gruppi di alunni, insegnanti e genitori e dai tecnici-amministratori comunali che visioneranno le aree antistanti le scuole e i principali percorsi di accesso. Mentre il gruppo cammina, si incrociano osservazioni, domande, apprezzamenti, desideri, in modo assolutamente libero, si raccolgono impressioni, esperienze su come potrebbe essere organizzato lo spazio pubblico e delle infrastrutture.

- Laboratori tematici (individuazione dei problemi e delle aspettative). Dopo i sopralluoghi sarà organizzato un laboratorio di co-progettazione condivisa degli interventi degli spazi antistanti le scuole e dei percorsi pedonali e ciclabili per raggiungere la scuola, introducendo anche l'ipotesi di organizzazione di pedibus e bicibus. Sulla base delle risultanze del laboratorio di co-progettazione l'Amministrazione provvederà a redigere la pianificazione delle aree oggetto di intervento.

Cosa fare per prendere "10 e lode"

Di seguito vengono riportati gli standard minimi di dotazioni che dovrebbe possedere sia la scuola sia il contesto urbano circostante, per garantire un'accessibilità più sicura e piacevole ai bambini e ragazzi, insegnanti e genitori. Tali standard dovrebbero essere perseguiti da parte di ogni istituto scolastico sia per raggiungere il "massimo dei voti" (dieci e lode), sia in quanto dovrebbero rappresentare un principio progettuale per la trasformazione del tessuto urbano.



All'interno della Cabina di regia vengono definiti gli **standard** che dovrebbero possedere le scuole per garantire **un'accessibilità piacevole e sicura**. Le scuole che rispettano pienamente gli standard saranno premiate con il **10 e lode**.

Lo spazio di attesa deve ospitare tutti gli alunni, con i loro zaini, e il genitore che li accompagna.

Si può ricavare:

- destinando una parte del cortile scolastico a tale scopo;
- pedonalizzando un'area antistante la scuola (usando un'area stradale di risulta o un'area a verde,
- aprendo un nuovo accesso alla scuola diverso da quello veicolare,
- oppure chiudendo al traffico la strada con barriere fisiche poichè i cartelli con divieti a fasce orarie non vengono rispettati).

I marciapiedi devono garantire il raggiungimento della scuola dalle principali direttrici in modo sicuro esistenti in prossimità della scuola.

Per questo devono essere:

- di larghezza pari ad almeno m.1,80 protetti sul lato strada da elementi fisici (aiuole, paletti, differenza di quota) per evitare che le auto possano salirvi;
- privi di ostacoli e/o restringimenti dovuti ad elementi di arredo e di armadi impiantistici;
- allargati in corrispondenza delle fermate dei mezzi di trasporto pubblico e degli attraversamenti pedonali, e complanari a questi ultimi;
- collegati agli altri percorsi pedonali da attraversamenti stradali segnalati (con semaforo, se in prossimità di incroci pericolosi), brevi (con isole di traffico, se maggiori di 7m.), privi di ostacoli (impedimento della sosta veicolare almeno 5 metri prima, rimozione

	<p>di ostacoli visivi quali elementi di arredo o isole ecologiche);</p> <ul style="list-style-type: none">• collegati ai parchi pubblici esistenti in prossimità della scuola
Le piste ciclabili devono garantire il raggiungimento della scuola dalle principali direttrici in modo sicuro	<p>Pertanto si deve garantire:</p> <ul style="list-style-type: none">• collegamento alla rete ciclabile principale, mediante attraversamenti segnalati e privi di ostacoli;• utilizzo in sede propria, separata dai flussi pedonali;• accesso al cortile scolastico, differenziato da quello carrabile;• dotazione minima per la sosta delle biciclette pari ad almeno il 25% del numero degli alunni, possibilmente ricavata all'interno del cortile scolastico.
La sosta delle auto genera situazioni di pericolo in prossimità delle scuole	<p>. Per questo si devono:</p> <ul style="list-style-type: none">• individuare aree adeguate per la sosta temporanea a una certa distanza (almeno 200 metri, equivalenti a 3 minuti a piedi) dall'ingresso pedonale e ciclabile alla scuola;• vietare sosta e circolazione delle auto in prossimità dell'ingresso pedonale e ciclabile alla scuola, anche mediante deterrenti fisici (introdurre un semplice divieto di transito o di sosta a fasce orarie non è sufficiente, sono più opportuni restringimenti fisici della sezione, o specifici deterrenti da individuare caso per caso);• differenziare le vie di transito e accesso all'eventuale parcheggio di servizio, interno alla scuola, altrimenti tale parcheggio non sarà usufruibile come tale.
Il servizio di trasporto pubblico o scolastico non deve generare pericolose interferenze con l'ingresso e l'uscita degli alunni da scuola	<p>. Si devono quindi:</p> <ul style="list-style-type: none">• individuare aree adeguate per l'ingresso, l'uscita e la sosta temporanea degli scuolabus, compatibili con la sicurezza di pedoni e cicli (devono essere evitate le manovre) e ricavate all'esterno dell'area di attesa, onde evitare che le auto dei genitori possano utilizzare l'accesso e la fermata dello scuolabus;• collocare le fermate degli autobus del servizio pubblico al di fuori dell'area di attesa (di cui al primo punto), provviste di pensilina di copertura e collegate alla rete dei percorsi pedonali senza ostacoli.
Circolazione stradale	<p>Il limite di velocità veicolare nelle zone scolastiche dovrà essere compatibile con la presenza dei bambini. Pertanto si deve •</p> <ul style="list-style-type: none">• individuare il tessuto delle strade secondarie, all'interno del raggio di interesse scolastico, su cui intervenire attraverso la riduzione del limite di velocità

a 30Km/ora ed altri sistemi di moderazione della velocità.

Azione di formazione per Mobility Manager scolastici

L'area urbana centrale, dove peraltro sono collocate la maggior parte degli edifici scolastici, è teatro di una più alta concentrazione di incidenti con feriti gravi.

Il Piano prevede lo svolgimento di specifiche attività formative orientate a identificare una figura scolastica che funga da referente per l'Amministrazione in grado di farsi portavoce delle istanze e delle problematiche delle scuole e delle famiglie per attivare un canale di comunicazione diretto tra la Scuola e gli Uffici Amministrativi e Tecnici del Comune, per la programmazione condivisa di attività e iniziative di mobilità sostenibile.

La formazione dei Mobility Manager Scolastici sarà coerente con il disposto normativo della Legge 221/2015 e con le Linee Guida del Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca. Le azioni formative prevedono lo svolgimento di incontri seminari e lezioni d'aula. In particolare è prevista una articolazione didattica sviluppata per Moduli formativi come di seguito in dettaglio:

MODULO 1: LA MOBILITÀ SOSTENIBILE: ASPETTI GENERALI

- Normativa e stato dell'arte in Italia
- La rete EPOMM e le politiche europee
- La legge 221/2015 - Linee guida per il mobility management scolastico
- Il Collegato Ambientale: sviluppi e prospettive

MODULO 2: LE POLITICHE PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

- Domanda e offerta di mobilità
- Il sistema dei trasporti e della mobilità a Prato

MODULO 3: IL MOBILITY MANAGEMENT SCOLASTICO

- Buone pratiche di mobility management scolastico e di area
- Gli strumenti per la progettazione dei Piani di Spostamento Casa-Scuola

Azione di sensibilizzazione e comunicazione


Il Piano sarà accompagnato da un piano di comunicazione e informazione rivolto al mondo della scuola e più in generale a tutta la città.

Tutte le attività previste nell'ambito del Piano saranno oggetto di una campagna di comunicazione effettuata con mezzi appropriati per i vari target. Particolare attenzione deve essere data in contesti multietnici che contraddistinguono la città di Prato, con particolare attenzione ai cittadini di nazionalità cinese. La campagna di comunicazione e sensibilizzazione dovrà raggiungere genitori, insegnanti ed alunni in modo da innescare un cambiamento culturale a lungo termine della mobilità scolastica. I principali strumenti utilizzati per diffondere le informazioni saranno:

- cartoline e volantini ;
- giornale periodico del Comune;
- sito internet dedicato con blog e facebook;
- seminari tecnici e tematici di approfondimento rivolti a insegnanti, stakeholders
- e tecnici comunali.

Monitoraggio dei risultati

Sistema di classificazione delle scuole



Attraverso un sistema meritocratico, le **scuole** cittadine saranno **classificate attraverso una votazione su scala da 1 a 10 e lode**. In questo modo saranno premiate le scuole più meritevoli, e emergeranno quelle con le maggiori criticità.

Per calcolare il punteggio raggiunto annualmente dalle singole scuole sarà predisposto un algoritmo di calcolo strutturato sulla base degli indicatori di sostenibilità individuati dalla Cabina di regia comunale. Per ogni scuola che partecipa al Piano sarà attribuito un punteggio dalla cui somma deriva la votazione complessiva raggiunta alla fine di quell'anno scolastico.

Procedendo in questo modo, da un lato saranno premiate le scuole più meritevoli, dall'altro lato emergeranno le scuole che, per le loro criticità, necessitano di interventi più urgenti.

Sistema di monitoraggio continuo

Sarà attivato un sistema di monitoraggio continuo dei risultati del Piano. Il monitoraggio presuppone il coinvolgimento delle scuole (bambini, ragazzi, genitori, insegnanti). Verrà utilizzato lo strumento del questionario online. Il questionario sarà elaborato a partire da modelli standard di indagine sulle abitudini di spostamento. La rilevazione dei dati sugli spostamenti casa-scuola avverrà organizzando la compilazione dei questionari online all'interno dell'istituto scolastico. La rilevazione avverrà utilizzando in linea di massima i Laboratori Informatici. Una volta a regime il sistema di rilevazione permetterà di monitorare annualmente le modalità di spostamento dei bambini e dei ragazzi e di valutare l'efficacia delle azioni intraprese dal Piano..

