



Città di
Busto Arsizio

Assessorato alla Mobilità sostenibile
e
Mobility Manager

Quali strumenti

per il miglioramento

della qualità della vita

nelle aree scolastiche?



Il traffico veicolare è ormai ampiamente riconosciuto come la causa principale dei fenomeni di inquinamento urbano e come il settore al quale attribuire l'aliquota più elevata dei consumi energetici complessivi, pertanto, una delle maggiori sfide ambientali da affrontare oggi è la mobilità.

Creare soluzioni di trasporto sostenibile non è solo una necessità ma anche una grande opportunità.



L'Amministrazione è alla ricerca di soluzioni che garantiscano il flusso vitale di persone, beni e servizi, riducendo gli impatti ambientali, sociali ed economici generati dai veicoli privati (inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, congestione stradale, incidenti, degrado delle aree urbane) per creare Città più sicure e vivibili.

La mobilità urbana sostenibile richiede un cambiamento di mentalità il trasporto privato dovrebbe lentamente essere sostituito da diversi tipi di trasporto pubblico, veicoli elettrici, piste ciclabili e pedonali, condivisione di automobili, biciclette e scooter.



L'avvento della pandemia ha fatto riflettere su come siano distribuiti gli spazi urbani delle nostre città e sulla vivibilità dello spazio pubblico.

I limiti emersi hanno in molti casi sottolineato l'esigenza di ripensare alla struttura della città, ripartendo proprio dal modo in cui ci si sposta al suo interno.

Questi cambiamenti non devono però essere semplicemente legati ad una situazione emergenziale, ma devono essere duraturi.



Le nostre città sono state concepite per le automobili e queste incarnano ancora per tantissime persone la facilità della mobilità senza sforzo.

In Italia ci sono 64 auto ogni 100 abitanti.

Molte delle nostre città sono dominate da strade e parcheggi.

Queste aree pubbliche non sono però realmente disponibili per cittadini, non essendo sicuramente luoghi adatti a vivere, giocare e godersi la città.

Ciò risulta particolarmente assurdo se si pensa che in media si utilizza l'auto per soli circa 40 minuti al giorno e quindi per il 97% del tempo è ferma.



Creare una città in cui lo spazio è dedicato alle persone sarà possibile solo se sempre più spostamenti avverranno con mezzi diversi dall'automobile privata.

Le infrastrutture per il trasporto pubblico, ma soprattutto per la bicicletta e gli spostamenti a piedi, richiedono molto meno spazio rispetto a quelle dell'auto.



Ripensare alle nostre città, dando più valore a questi mezzi di trasporto, renderebbe possibile una riallocazione dello spazio e favorirebbe di conseguenza lo sviluppo di centri urbani in cui si vive meglio.

1950



Potenza: 72cv
Peso rimorchiabile: 6500kg
Uso: Vigili del Fuoco

2015



Potenza: 256cv
Peso rimorchiabile: 750kg
Uso: Recupero bambini a scuola

GLI OBIETTIVI DI UNA SVOLTA NELLA MOBILITÀ

DIMEZZARE GLI SPOSTAMENTI IN AUTO PRIVATA



RADDOPPIARE GLI SPOSTAMENTI SOSTENIBILI (PIEDI, BICI, TPL) DA 1/3 A 2/3



COSA PREVEDONO LE NUOVE NORME DEL CODICE DELLA STRADA

La strada è di tutti non solo delle auto

Questo approccio, da anni radicato in tutta Europa, sembra essere arrivato anche in Italia.

Esempio di questa nuova prospettiva sono le nuove modifiche al Codice della Strada, il primo segnale che una riconversione della mobilità è possibile ed è imminente.

In questa visione, il trasporto privato motorizzato, fino a questo momento prioritizzato, lascia spazio ad una crescita degli spostamenti in bicicletta, a piedi e con altre nuove forme di mobilità.



La strada urbana ciclabile e-bis

Strada urbana a unica carreggiata,
con limite di velocità non superiore a 30 km/h,
con priorità per i velocipedi che possono stare affiancati.

La corsia ciclabile a doppio senso

Corsia ciclabile che
consente anche la circolazione
delle biciclette contromano.

La corsia ciclabile

Corsie a destra della carreggiata
dedicata ai velocipedi,
delimitate da una striscia bianca
discontinua valicabile



La zona scolastica

Nell'area in prossimità di una scuola viene data la priorità a pedoni e ciclisti attraverso la limitazione o l'esclusione di circolazione, sosta o fermata di alcune categorie di veicoli

L'uso ciclabile di corsie preferenziali

Le biciclette possono utilizzare le strade e corsie preferenziali per i mezzi del trasporto pubblico delimitate da linea continua bianca e gialla

Le case avanzate

Linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli



MOBILITA' SOSTENIBILE NELLE AREE SCOLASTICHE



In tutta Europa bambini e ragazzi vanno a scuola in autonomia già nelle prime classi delle elementari

Perché non dovrebbe essere possibile anche nella nostra Città?

Ogni mattina il traffico nell'ora di punta viene notevolmente aggravato dalla mobilità derivante dall'accompagnamento scolastico

Gli inquinanti emessi dalle auto rimangono nelle aree scolastiche dove bambini e ragazzi trascorrono tante ore, con effetti negativi sulla loro salute (recenti studi scientifici hanno dimostrato che tali inquinanti abbassano i livelli di attenzione)



Raggiungere la scuola in maniera diversa è possibile

Basti pensare che molti studenti (specialmente chi frequenta la scuola primaria o la scuola secondaria di primo grado) vivono nel raggio di 3 km dalla scuola e potrebbero quindi effettuare quel tragitto utilizzando mezzi diversi dall'automobile dei genitori.

In questo processo è fondamentale innanzitutto educare studenti e genitori ad una diversa forma di mobilità che evidenzia gli innumerevoli benefici correlati a un cambiamento di abitudini:

Maggiore autonomia di bambini e ragazzi

Promozione di stili di vita sani

Tutela della salute

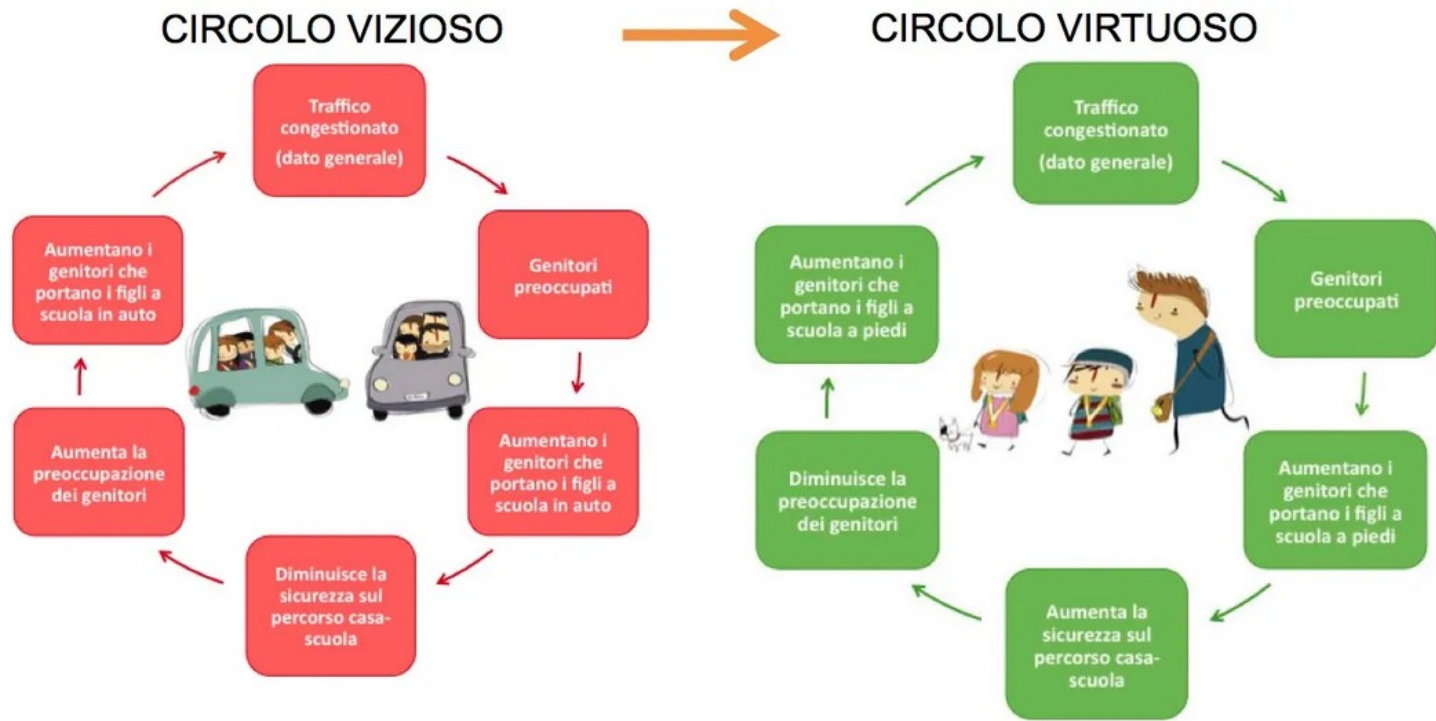
Riduzione dello stress correlato al traffico e ai parcheggi

Recupero di tempo per raggiungere prima il luogo di lavoro

Riduzione delle emissioni climalteranti

Risparmio economico in termini di carburante





Più il traffico di auto aumenta, più si verificano situazioni pericolose, che aumentano la sensazione di insicurezza: per questo i genitori si sentono sicuri soltanto quando accompagnano i figli a scuola in auto, e ciò, a sua volta, fa aumentare il volume del traffico nelle vicinanze della scuola



Per raggiungere questo risultato due sono le direzioni da intraprendere:

Trasformare le infrastrutture urbane:

per promuovere la pedonalità e la ciclabilità è necessario in primo luogo avere delle strutture che ne garantiscano una fruizione sicura.

Per questo motivo è necessario intervenire sulla moderazione del traffico e la messa in sicurezza delle strade attraverso misure quali le zone 30, l'eliminazione dei conflitti tra pedoni e ciclisti la creazione di percorsi ciclabili che comprendano al loro interno i poli scolastici

Promuovere un processo culturale di cambiamento:

attraverso campagne di comunicazione e iniziative di “participainment”, che rappresentino modi diversi di vivere la città.



IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO E I PSCS

Elemento fondamentale di questa attività è la figura del Mobility Manager scolastico, un insegnante formato e motivato che in ogni Istituto operi su questi temi, facendo da tramite tra scuola, Comune e famiglie.

Dal lavoro fra i comuni ed i sistemi scolastici, sono attesi gli indirizzi e le azioni con contenuti educativi, culturali e di gestione con una serie di linee guida per interventi infrastrutturali, percorsi di informazione e sensibilizzazione sulla mobilità attiva.

L'obiettivo dovrebbe essere l'introduzione immediata del Mobility Manager scolastico fin dalle scuole primarie così da sensibilizzare studenti e famiglie ai temi della sostenibilità, del clima e della sicurezza stradale, realizzando iniziative formative tecniche e motivazionali dedicate e creando dei progetti su misura per ciascun istituto/scuola.



IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO E I PSCS

Compito delle istituzioni è trovare nuove soluzioni sulla mobilità casa-scuola, per ridurre le emissioni di CO2, rendere le aree intorno alle scuole più sicure, meno congestionate e contribuire al raggiungimento degli obiettivi di crescita sostenibile della strategia europea.

Il principio fondante è l'impegno per diffondere la cultura della mobilità sostenibile, sicura ed autonoma cosicché l'andare a scuola a piedi o in bicicletta con gli amici non sia un'esperienza saltuaria ma diventi una prassi consolidata e in grado di incidere sui comportamenti di famiglie e genitori, verso comportamenti sempre più virtuosi.

Elemento fondamentale di questa attività è la figura del **Mobility Manager scolastico**, un insegnante formato e motivato che in ogni Istituto operi su questi temi, facendo da tramite tra scuola, Comune e famiglie.

Dal lavoro fra il Comune ed i sistemi scolastici, sono attesi gli indirizzi e le azioni con contenuti educativi, culturali e di gestione con una serie di linee guida per interventi infrastrutturali, percorsi di informazione e sensibilizzazione sulla mobilità attiva.



IL MOBILITY MANAGER

Il Decreto Interministeriale n. 179/2021 – ha rappresentato l’occasione per una prima e organica disciplina della tematica relativa alla mobilità dei dipendenti delle unità organizzative aziendali più complesse – infatti, oggi si parla di Mobility Manager in tre differenti accezioni: il **mobility manager aziendale, quello d’area e quello scolastico**. I primi due sono definiti dal nuovo decreto rispettivamente come:

la figura specializzata nel governo della domanda di mobilità e nella promozione della mobilità sostenibile nell’ambito degli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente, con funzioni di “supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile” (**“mobility manager aziendale”**);

la figura specializzata nel supporto al Comune territorialmente competente, presso il quale è nominato, nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile, nonché nello svolgimento di attività di raccordo tra i mobility manager aziendali, con compiti di supporto ai Comuni stessi nella definizione e implementazione di politiche di mobilità sostenibile” (**“mobility manager d’area”**).



IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO E I PSCS

Il terzo, introdotto **dalla legge n. 221/2015 (art. 5, comma 6)**, è il **manager della mobilità** che ha il compito di “organizzare e coordinare gli spostamenti casa-scuola-casa del personale scolastico e degli alunni; mantenere i collegamenti con le strutture comunali e le aziende di trasporto; coordinarsi con gli altri istituti scolastici presenti nel medesimo comune; 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; garantire l’intermodalità e l’interscambio; favorire l’utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale; segnalare all’ufficio scolastico regionale eventuali problemi legati al trasporto dei disabili”.

E’ scelto su base volontaria e senza riduzione del carico didattico, in coerenza con il piano dell’offerta formativa, con l’ordinamento scolastico e tenuto conto dell’organizzazione didattica esistente”



IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO E I PSCS

Nel novembre del 2021 il Ministro dell'Istruzione ha adottato le linee guida.

Si tratta di sei articoli che riguardano:

- gli obiettivi perseguiti con l'istituzione del mobility manager scolastico;
- la designazione del mobility manager scolastico (il dirigente scolastico, deve individuare un "docente che manifesti disponibilità ad assumere l'incarico [...] l'assunzione dell'incarico di mobility manager scolastico non prevede la riduzione del carico didattico per il docente interessato");
- gli strumenti per favorire l'istituzione e lo svolgimento dei compiti del mobility manager nelle scuole;



Il **Mobility Manager scolastico** dovrebbe essere introdotto fin dalle scuole primarie così da sensibilizzare studenti e famiglie ai temi della sostenibilità, del clima e della sicurezza stradale, realizzando iniziative formative tecniche e motivazionali dedicate e creando dei progetti su misura per ciascun istituto/scuola.

La **mobilità sostenibile** è un importantissimo veicolo di diffusione per la consapevolezza che comprende anche l'inquinamento urbano, il cambiamento climatico e la sicurezza stradale.

La mobilità degli studenti varia a seconda dell'età, dalla distanza con la scuola e dalle condizioni meteo. Nelle città, la maggioranza degli studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado abita al massimo a quindici minuti di distanza, a piedi, dalla scuola.

Gli studenti delle primarie raggiungono la scuola in modo sostenibile, cioè a piedi, in bici o in trasporto pubblico locale (collettivo) talvolta anche in una sorta di car-pooling tra genitori.



Tra gli studenti delle secondarie esiste una crescente sensibilità all'uso della bicicletta. Se si considera la distanza di 30 minuti a piedi (equivalenti a 10 minuti in bicicletta), le percentuali diventano ancora più significative.

La valutazione cambia per le secondarie di secondo grado dove la distanza a piedi prevalente supera i 30 minuti o l'ora di tragitto; in special modo per gli studenti fuori sede, cioè che hanno la scuola fuori dal proprio paese.

Su queste distanze diventano competitivi e vantaggiosi bicicletta e trasporto pubblico locale (TPL).

Il **Mobility Manager scolastico** deve interfacciarsi col **Mobility Manager d'Area** per eventuali interventi di moderazione del traffico (non basta la polizia urbana durante gli orari di ingresso/uscita), di visibilità e di segnaletica da realizzare davanti ai plessi scolastici per aumentarne la riconoscibilità, incrementare la sicurezza degli spazi pubblici aumentando lo spazio a disposizione per pedoni e ciclisti e migliorare la vivibilità e qualità dei luoghi;

Promuovere la mobilità attiva sul "tragitto" casa-scuola implica numerosi vantaggi sia individuali, sia collettivi: aumenta la sicurezza sulle strade, promuove uno stile di vita sana a livello psicofisico, la socializzazione degli studenti, migliora la qualità dell'aria e dello spazio urbano.



Un servizio che sicuramente va incentivato in ambito scolastico è il “**pedibus**” in quanto favorisce la socializzazione e la conoscenza del territorio oltre alla diffusione culturale della mobilità sostenibile tra i bambini.

Il PSCS (**Piano di Spostamento Casa-Scuola**) è uno strumento di gestione della mobilità delle persone che, attraverso un’attenta valutazione delle necessità degli utenti della scuola, dell’accessibilità della sede e della domanda di mobilità delle persone, permette di organizzare proposte di alternative ambientalmente sostenibili all’utilizzo dell’autovettura privata per compiere il tragitto quotidiano casa-scuola, a beneficio della qualità dell’aria, dell’ambiente e della congestione delle nostre città.

Al pari del PSCS, esiste il PSCL (Piano di Spostamento Casa Lavoro) che considera invece gli spostamenti quotidiani degli insegnanti, dirigenti, personale ATA e tutti coloro che si recano a scuola per lavoro.



Il **PSCL** o **PSCS**, nel promuovere la mobilità sostenibile degli spostamenti sistematici dei dipendenti o degli studenti dell'Ente o Istituto Scolastico, fornisce indicazioni sulla situazione della rete viaria di collegamento tra i nodi del trasporto pubblico locale e il plesso scolastico, l'offerta di parcheggio su suolo pubblico, la presenza di percorsi ciclabili e pedonali.

Tutte informazioni in base alle quali dimensionare le misure di intervento per incentivare gli utenti della scuola a modificare in modo virtuoso le proprie abitudini di spostamento.



Le fasi principali della redazione del PSCL o PSCS sono:

l'analisi della **accessibilità (OFFERTA)** intesa come tutte le “possibilità” che l'utente ha di “accedere” alla sede oggetto di analisi del PSCL o PSCS (analisi offerta esistente di trasporto, sosta, servizi di bike sharing, car sharing, car pooling, tariffazione, abbonamenti, promozioni, ecc.);

l'analisi della **domanda di mobilità (DOMANDA)** ovvero l'indagine condotta mediante questionario casa-scuola o casa-lavoro o mediante ulteriori strumenti di indagine conoscitiva (documentale e/o interviste ed osservazione in loco) per determinare numero di utenti e modalità di spostamento;

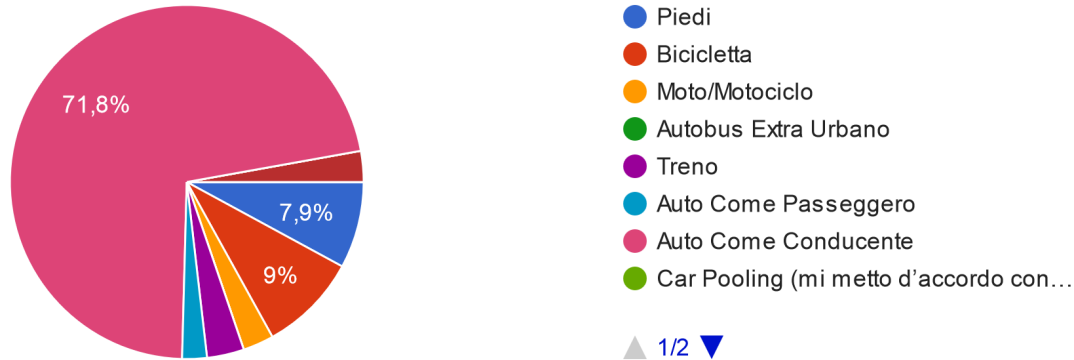
l'indicazione delle **misure di intervento (MM)** ossia le misure di mobility management da sperimentare ed attuare.



Questionario realizzato dal Comune di Busto Arsizio

Come ti rechi più frequentemente al lavoro?

177 risposte



L'automobile è di gran lunga il mezzo più utilizzato: 71,8% dei dipendenti si muove con la propria autovettura, mentre il mezzo pubblico o collettivo è stato utilizzato da un numero di dipendenti ridotto (11).

Una buona percentuale di dipendenti (16,9) hanno dichiarato di recarsi a piedi o in bicicletta nel proprio luogo di lavoro.



I dati rilevati ci consentono di calcolare (secondo le procedure previste nelle linee guida ministeriali) il risparmio in termini di benefici ambientali che si conseguono quando un dipendente rinuncia all'uso del mezzo privato a favore di spostamenti in bicicletta o a piedi o con un mezzo del trasporto pubblico locale (TPL).

La riduzione giornaliera delle percorrenze dei dipendenti in autovettura determinata da smart working e/o co-working e/o anche dagli spostamenti effettuati in bicicletta, a piedi o con il TPL, è valutabile mediante la formula

$$\Delta E_{miinq} = (392 * 150 * 270) / 1000 = 15.878 \text{ Kg di CO}_2/\text{Anno non emesse}$$

equivalenti a 15,878 t

che è la CO₂ non emessa in atmosfera grazie ai comportamenti virtuosi di alcuni dipendenti



Grazie per la partecipazione

COMANDO POLIZIA LOCALE

U.O Sicurezza Viabilistica e Trasporti

mobilitymanager@comune.bustoarsizio.va.it

03311620619 - 620



*“Sii tu il cambiamento
che vuoi vedere nel mondo”*

