



**Iniziativa co-finanziata  
dall'Agazia Nazionale per i Giovani**

## Report elaborazione dati



### 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'.

**Gennaio 2016**

**Sommario**

**Aspetti demografici**

**Come si spostano i residenti secondo l'Istat**

**Come si spostano i giovani pratesi: indagine on line**

**Il percorso di ascolto dei giovani**

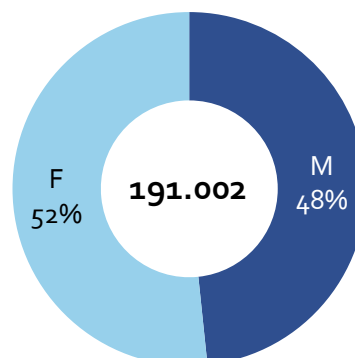


## Aspetti demografici

### Popolazione residente

Popolazione residente suddivisa per sesso. Anno 2014

A Prato al 31/12/2014 risiedono **191.002 persone**, 9.2360 maschi e 98.642 femmine, che corrispondono al **75%** della popolazione dell'intera provincia.

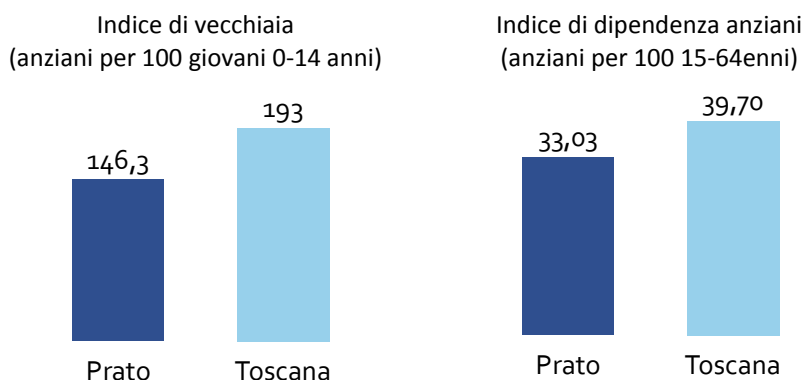


Fonte: elaborazioni su dati Istat

### Una città con forte presenza di giovani

Indice di vecchiaia e indice di dipendenza anziani. Confronto Toscana-Prato. Anno 2014

Prato è una delle città più giovani della Toscana. L'**indice di vecchiaia** è pari a **146,3** mentre l'**Indice di dipendenza** è **33,3**. Dati entrambi superiori alla media regionale.



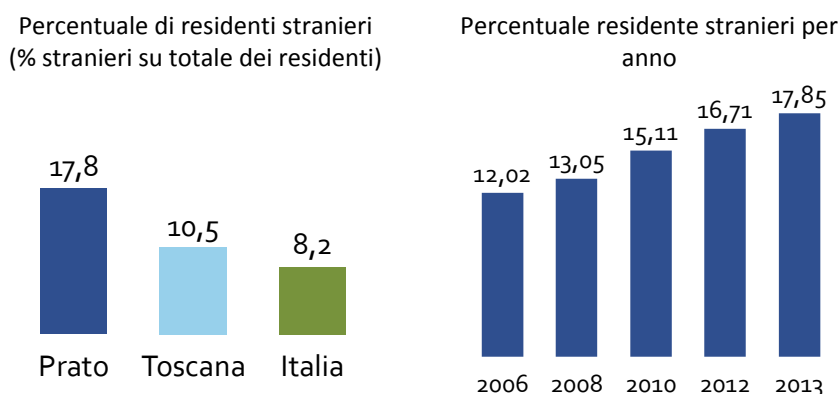
Fonte: elaborazioni su dati Istat

### I residenti stranieri

% di stranieri rispetto al totale della popolazione. Anno 2014

La percentuale dei **residenti stranieri** a Prato è quasi il **18%**, valore superiore alla media regionale e nazionale.

Come accade in molti comuni della Toscana la percentuale di stranieri è salita costantemente negli ultimi anni e, probabilmente, continuerà a farlo in futuro.



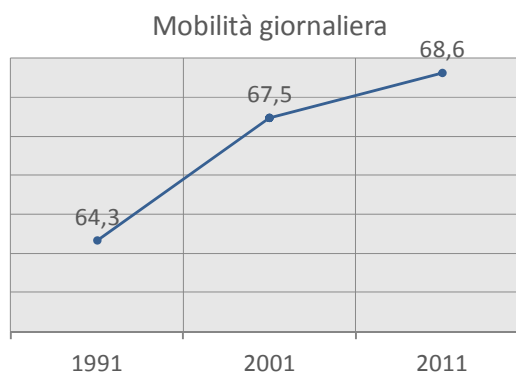
Fonte: elaborazioni su dati Istat



## Come si spostano i residenti a Prato secondo l'Istat

Residenti che si spostano per motivi di lavoro o studi . Anni 1991-2011 (valori percentuali su popolazione fino a 65 anni)

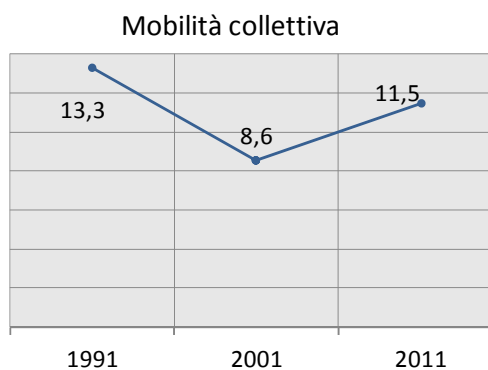
La percentuale di residenti a Prato che quotidianamente si sposta per raggiungere la sede di lavoro o di studio aumenta costantemente, nel 1991 questa percentuale era del **64,3%**, nel 2011 il **68,6%**. Aumentano quindi le esigenze di mobilità.



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Residenti che si spostano per lavoro o studio con i mezzi pubblici  
Anni 1991-2011 (valori percentuali su popolazione fino a 65 anni)

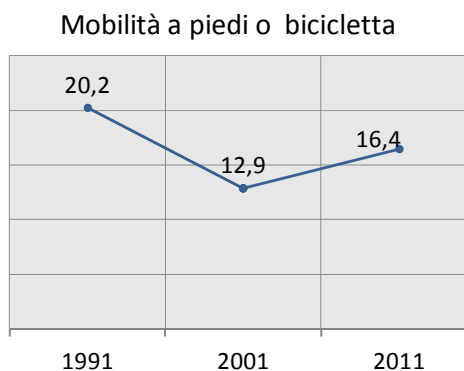
A fronte dell'aumento degli spostamenti, **sempre meno sono le persone che si spostano con i mezzi pubblici**. Dal 1991 al 2011 la quota di persone che si spostano utilizzando questa modalità è diminuita del **2%**.



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Residenti che si spostano per lavoro a piedi o in bicicletta  
Anni 1991-2011 (valori percentuali su popolazione fino a 65 anni).

Anche gli spostamenti a **piedi e in bicicletta** sono in diminuzione. Passano dal **20%** all'inizio del periodo di riferimento, al **16,4 %** nel 2011. Questa scelta determina l'aumento delle auto e delle moto per le strade.



Fonte: elaborazioni su dati Istat

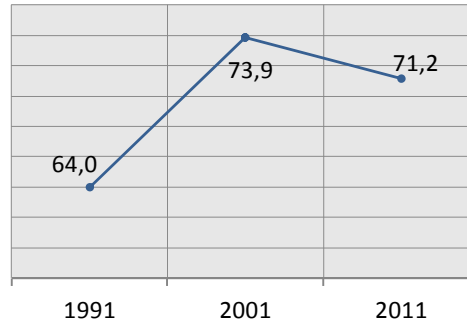




- ▶ La percentuale di coloro che usano mezzi privati **auto e moto**, per gli spostamenti quotidiani è aumentata del **7%**.
- ▶ Questo dato ci fa riflettere sull'importanza di intraprendere strategie mirate nell'ambito della mobilità sostenibile.

**Residenti che si spostano per lavoro con mezzi privati**  
Anni 1991-2011 (valori percentuali su popolazione fino a 65 anni).

Mobilità privata-Auto e moto



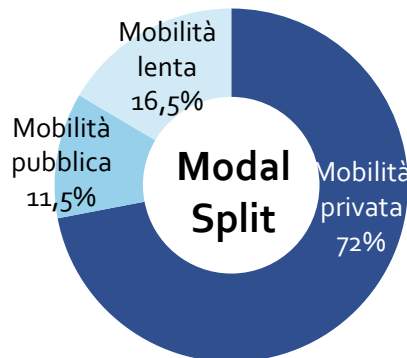
Fonte: elaborazioni su dati Istat



- ▶ Attraverso i dati sugli spostamenti per motivi di lavoro e studio possiamo ricostruire la distribuzione modale degli spostamenti **Modal Split** della città di Prato.

**Modal Split di Prato**

Mezzo utilizzato per gli spostamenti di lavoro e studio. Anno 2011.



Fonte: elaborazioni su dati Istat

## Confronti territoriali

**Una città che usa il mezzo privato invece che il servizio pubblico**

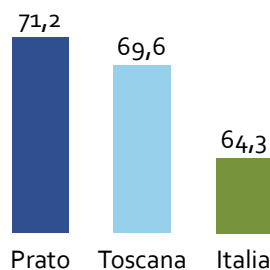
Spostamenti per motivi di lavoro e studio. Confronto

Prato-Toscana-Italia. Anno 2011

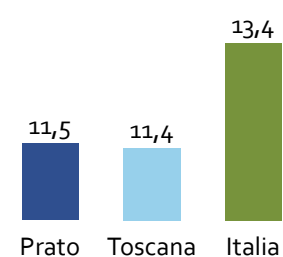


- ▶ Rispetto alla media italiana e regionale Prato presenta quote elevate, **71,2%**, di spostamenti effettuati con il **mezzo privato** (auto e moto). Si tratta di una modalità di spostamento considerata **poco sostenibile**.

Utilizzo del mezzo privato – auto e moto



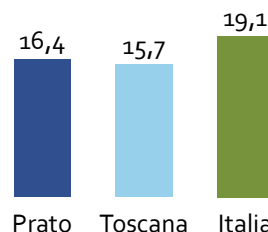
Utilizzo del mezzo pubblico



## Mobilità lenta (a piedi e in bicicletta)

Prato-Toscana-Italia. Anno 2011

## Andare a piedi o in bicicletta

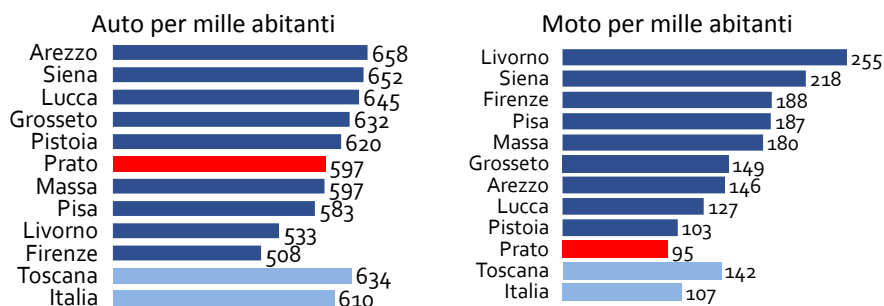


Fonte: elaborazioni su dati Istat

La scelta dei residenti di muoversi in prevalenza con il mezzo privato si riflette negativamente sull'utilizzo dei **mezzi pubblici**, che rappresentano l'**11,4%** degli spostamenti, valore al di sotto della media nazionale. Poco al di sopra della media regionale sono gli spostamenti **a piedi e in bicicletta**, **16,4%**.

## Numero di auto e moto in circolazione a Prato

Confronto tra città -capoluogo. Anno 2014



A Prato circolano **597 auto ogni 1.000 abitanti**, valore sotto la media regionale e nazionale. Anche il numero dei motocicli risulta piuttosto basso **95 ogni 1.000 abitanti**, rispetto ai valori medi regionali e nazionali.

Come è noto Istat, nell'ambito dei censimenti, analizza solamente gli spostamenti per motivi di lavoro e studio, definiti sistematici, senza considerare tutti gli altri "micro" spostamenti (portare i figli a fare sport, andare a fare la spesa, ecc.) che un individuo effettua nell'arco della giornata. Dai dati Istat, è quindi possibile avere solo una visione parziale della mobilità giornaliera. Premesso ciò, questi dati sono fondamentali per valutare i punti di forza e debolezza dei vari sistemi di trasporto in ambito urbano. Per tirare le fila di quanto fino ad ora esposto, possiamo dire che a Prato l'utilizzo del mezzo privato (auto e moto) è ancora troppo elevato (72%) a discapito dell'utilizzo dei mezzi pubblici che, al contrario, risultano scarsamente utilizzati dai cittadini (11,5%). In linea con la media toscana risulta essere l'abitudine di muoversi a piedi e in bicicletta (16,5%), valore comunque al di sotto della media nazionale.



## Come si muovono i giovani pratesi

Indagine on line sulle abitudini di spostamento dei cittadini

Per raccogliere i dati sulle abitudini di spostamento dei giovani è stata attivata un'indagine on line che ha coinvolto l'Istituto Scolastico Dagomari e l'Istituto scolastico Marconi\*.

\*Gran parte degli studenti dei due istituti, Dagomari (17 classi) e Marconi (11 classi), hanno contribuito attivamente alla raccolta dei dati, rispondendo loro stessi al questionario e divulgandolo nella loro cerchia di amici e parenti. E' proprio grazie all'impegno di questi ragazzi che è stato possibile raggiungere la quota considerevole di oltre 700 questionari del target giovanile.

Questionari totali: **N. 1.937**

Compilazione on line: **PC o Smartphone**

Compilati da giovani : **N. 725**

Tipo questionario: **semi strutturato**

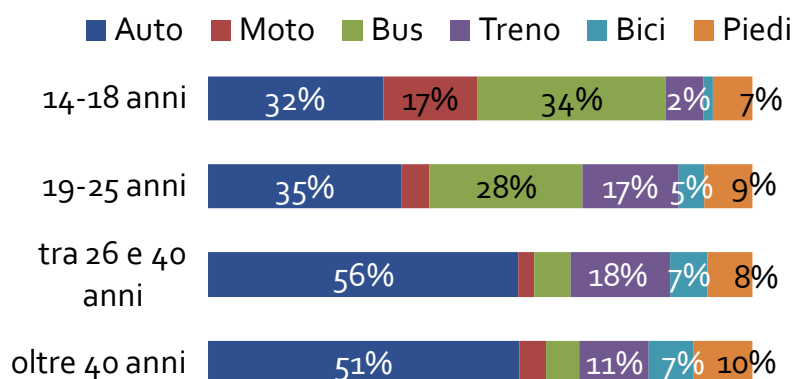
Tempo di compilazione: **6 minuti**

Link: <http://goo.gl/YfT4H9>

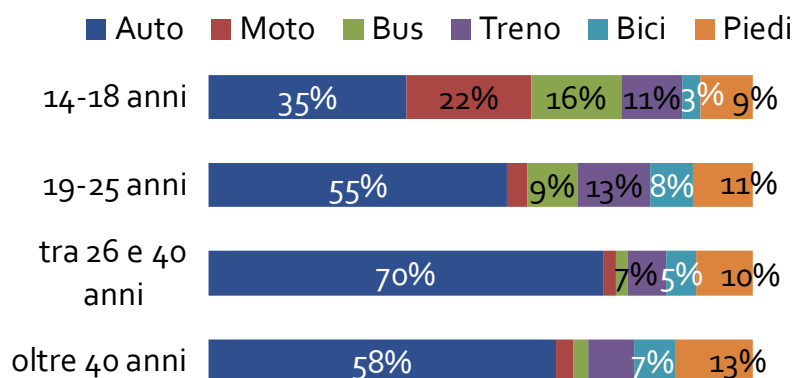
### Spostamenti per motivi di studio/ lavoro e svago

Valori percentuali. Rilevazione diretta. Anno 2015

#### Studio e lavoro



#### Svago



Fino ai **18 anni** il mezzo più utilizzato per muoversi per studiare e lavorare è il **bus** (34%). Una volta compiuta la **maggior età l'auto prende il sopravvento**. Positivo è il fatto che la **mobilità "lenta"**, a piedi e in bicicletta, **aumenta con l'età**.

Per lo **svago** aumenta la % di spostamenti effettuati con **l'auto** e **crolla l'utilizzo della mobilità "lenta"**. Ciò dipende dal fatto che, probabilmente, quando i giovani devono uscire per divertirsi è più difficile organizzarsi, pertanto l'auto rappresenta il mezzo più semplice da utilizzare.



## Problemi dei i giovani (14-25 anni) quando si spostano a Prato Punteggio su scala da 1 a 5. Rilevazione diretta. Anno 2015

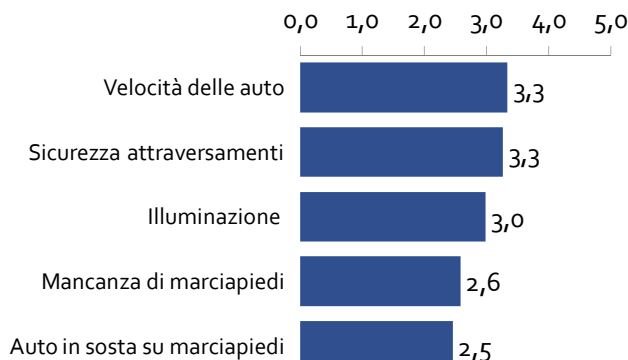
Il 30% degli spostamenti dei giovani fino a 25 anni avviene a **pie di**. I problemi più sentiti quando si "cammina" sono la **velocità delle auto (3,3)** e la **sicurezza agli incroci stradali**. Anche la scarsa illuminazione rappresenta un problema rilevante (3).

Anche per i **ciclisti** la **velocità delle auto e la sicurezza degli attraversamenti** sono i primi problemi con i quali cimentarsi negli spostamenti quotidiani.

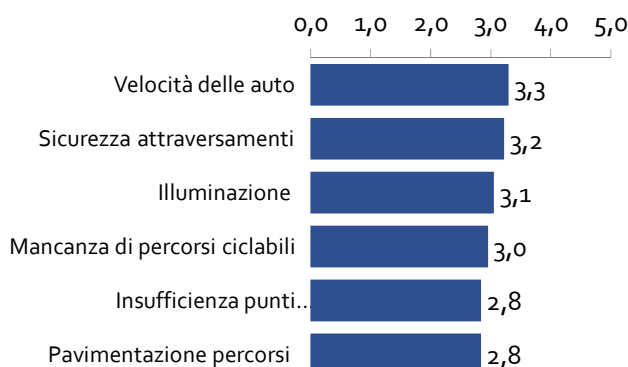
**Bus e treno** sono un servizio fondamentale per i giovani, il 36% di loro li utilizza per andare a scuola o al lavoro. I problemi principali in riferimento al **servizio urbano** sono la **scarsa puntualità (3,8)** e gli **orari non adeguati (3,5)**.

Come per il servizio urbano, anche per le corse extra urbane la puntualità rimane il principale dei problemi. Il **costo del biglietto (3,4)** e la **pulizia/comfort dei mezzi (3,2)** rappresentano il secondo e terzo problema.

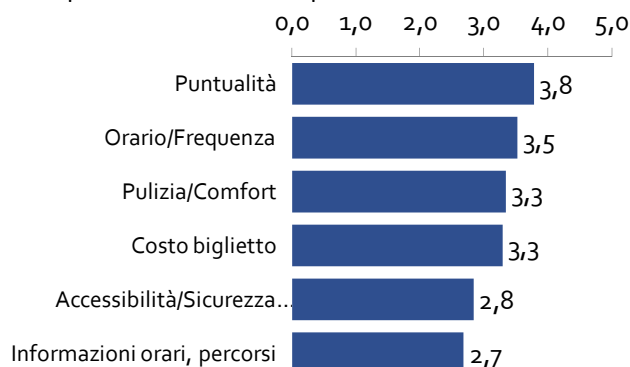
### Spostamenti a piedi



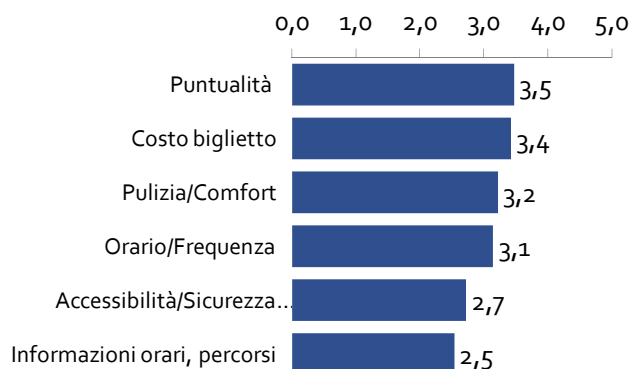
### Spostamenti in bicicletta



### Spostamenti con mezzi pubblici- servizio urbano

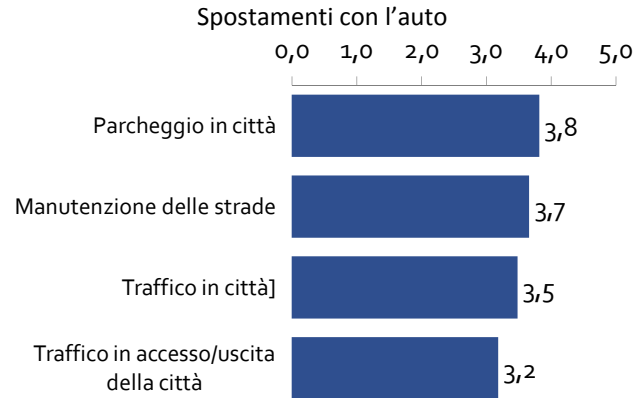


### Spostamenti con mezzi pubblici-servizio extra urbano



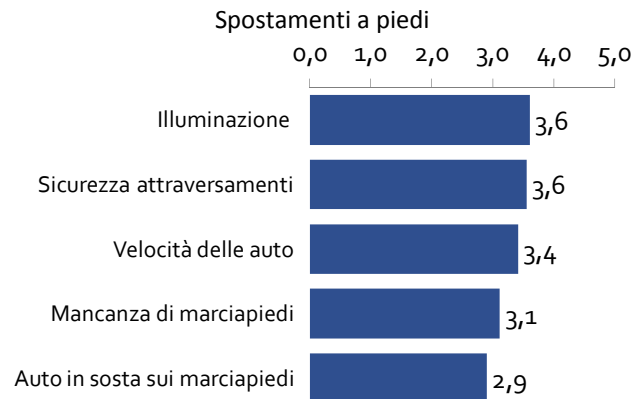
## I YPM-Come si muovono i giovani a Prato

I principali fattori critici per gli **automobilisti** sono i **parcheggi (3,8)** in ambito urbano e la **manutenzione stradale (3,7)**.

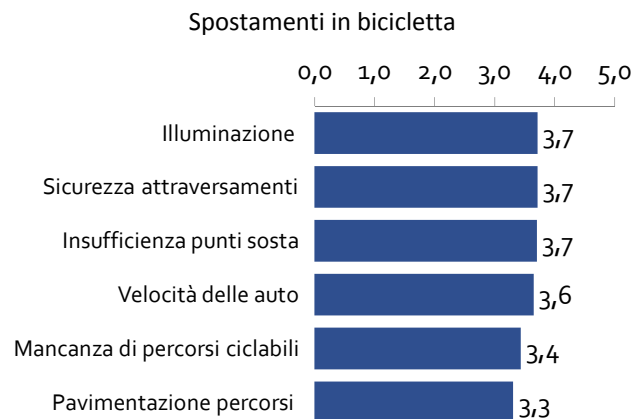


### Problemi dei i giovani (26-40 anni) quando si spostano a Prato Punteggio su scala da 1 a 5. Rilevazione diretta. Anno 2015

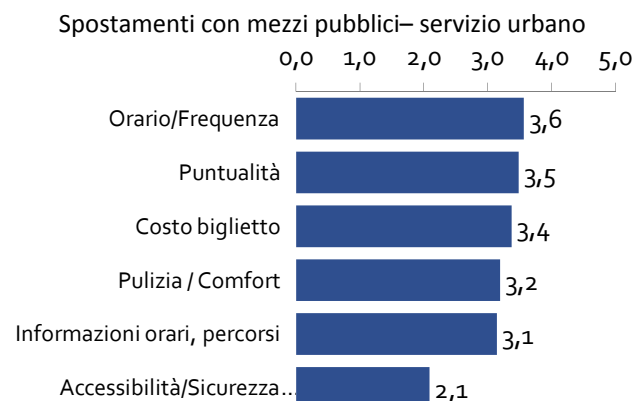
Il progetto Yang People Mover prende in considerazione i giovani fino a **35 anni di età**. Di seguito analizziamo i principali problemi di questo specifico target di soggetti.



I problemi più sentiti in riferimento agli **spostamenti a piedi e bicicletta** sono **l'illuminazione e la sicurezza** degli attraversamenti stradali.



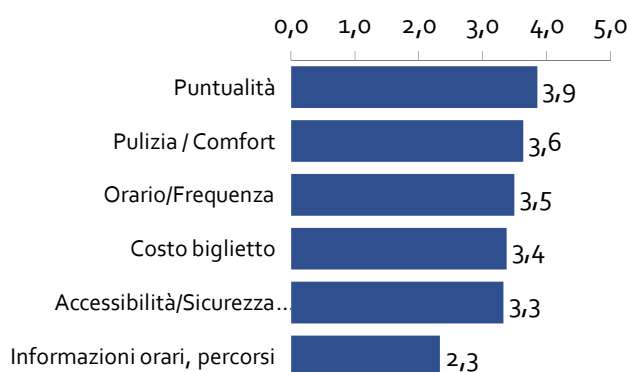
Come per i ragazzi più giovani i problemi principali in riferimento al servizio di **autobus urbano ed extra urbano** sono la scarsa **puntualità delle corse**, gli **orari non adeguati** e il **confort dei mezzi**.



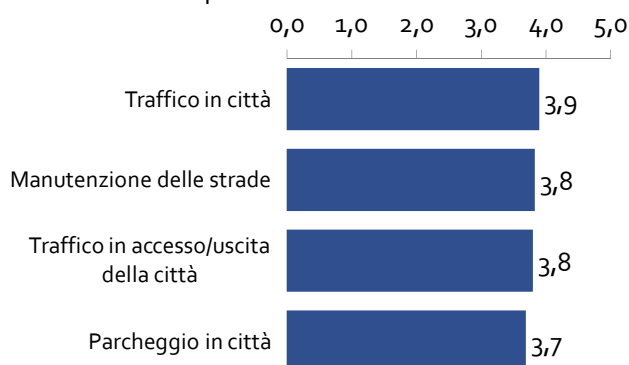


## YPM-Come si muovono i giovani a Prato

### Spostamenti con mezzi pubblici-servizio extra urbano



### Spostamenti con l'auto

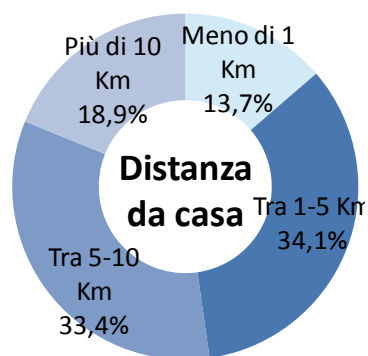


Gli **automobilisti** più "maturi" mettono in risalto aspetti negativi differenti rispetto ai loro colleghi più giovani: **Traffico in città 3,9%**; **Manutenzioni delle strade 3,8%**; **Traffico in uscita dalla città (3,8%)**.

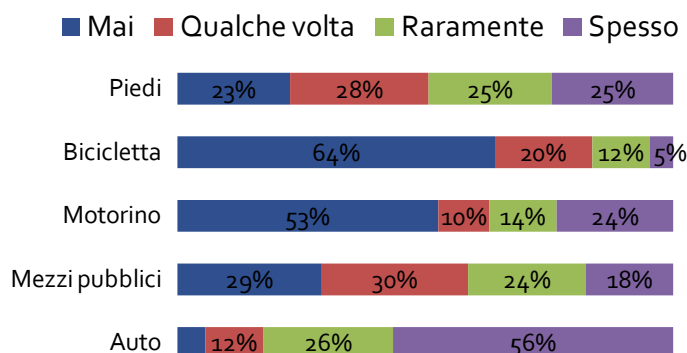
## Uscire la sera: distanze e mezzi utilizzati

Giovani 14-25 anni. Valori percentuali. Rilevazione diretta. Anno 2015

### Lunghezza media degli spostamenti serali Mezzo utilizzato



### Mezzo utilizzato per uscite serali



Quasi il **50%** degli **spostamenti** effettuati dai ragazzi avviene **entro 5 Km**, si tratta quindi di spostamenti piuttosto brevi che potrebbero essere agevolmente effettuati con modalità di trasporto sostenibili, a piedi e in bicicletta, o con i mezzi pubblici.



A fronte delle considerazioni appena fatte l'indagine evidenzia come, purtroppo, il **mezzo più utilizzato la sera è l'automobile**. I mezzi pubblici, la bicicletta e spostarsi a piedi sono soluzioni di ripiego.



In riferimento ai principali problemi segnalati dagli intervistati è possibile sottolineare i seguenti aspetti piuttosto interessanti:

a) il principale problema dei pedoni e dei ciclisti è rappresentato dalla eccessiva velocità delle auto e dagli attraversamenti pericolosi. Una adeguata politica di moderazione del traffico e della velocità dei veicoli, ad esempio inserendo "Zone 30" come avviene in molte città italiane ed europee, risolverebbe questa criticità senza bisogno di effettuare interventi drastici e costosi e soprattutto senza "compromettere" le esigenze degli automobilisti.

b) uno dei problemi più gravi sollevato dagli automobilisti è la carenza di parcheggi. Criticità risolvibile aumentando l'utilizzo della bicicletta attraverso adeguate politiche di sensibilizzazione e comunicazione e, ovviamente, creando percorsi ciclabili sicuri.

## Il percorso di ascolto dei giovani

Il percorso partecipativo ha coinvolto nel complesso **380 giovani** che hanno partecipato ai diversi eventi di seguito illustrati. Le prime attività sono state **esplorazioni collettive** sul campo, in particolare una **camminata** e una **pedalata** che hanno permesso di sperimentare concretamente le criticità sulla mobilità pedonale e ciclabile.

### Camminata – San Paolo

17 Ottobre 2015, 19 partecipanti.



*Alcune problematiche emerse durante la camminata:*

- assenza di spazi pubblici di ritrovo e socializzazione;
- non sono presenti percorsi ciclabili;
- commistione tra funzione produttiva e residenziale;
- edifici produttivi in abbandono;
- mancanza di un piano di sviluppo armonico del quartiere;
- scarsa integrazione tra i residenti italiani e cinesi.

### Pedalata – Chiesanuova, Porta al Serraglio e centro storico

24 Ottobre 2015, circa 20 partecipanti.



*Alcune delle problematiche emerse durante la pedalata:*

- assenza generalizzata di aree di sosta attrezzate per le biciclette;
- attraversamenti e incroci stradali pericolosi;
- eccessiva velocità delle auto;
- elevato rischio di furti anche nelle aree centrali della città.



## I laboratori nelle scuole superiori



Nella fase di avvio il progetto prevedeva il coinvolgimento delle scuole partner: **Istituto "Marconi"** e **Istituto "Dagomari"**. Gli studenti sono stati coinvolti in una "ricerca azione" con l'obiettivo di conoscere come si muovono i giovani pratesi.



Principali fasi del laboratorio-scuole:

- **formazione** sui seguenti temi: metodologia della ricerca sociale, utilizzo del software per costruire questionari online, elaborazione statistica dei dati;
- **ricerca azione** finalizzata a raccogliere informazioni sulle abitudini di spostamento dei ragazzi ;
- **laboratori partecipativi** finalizzati a raccogliere le proposte progettuali dei giovani.

## Open Space Technology (OST)

Quali idee per migliorare la mobilità a Prato?



L'evento di lancio del dibattito tra i giovani pratesi si è svolto sotto forma di **Open Space Technology**.

**7 Novembre 2015, 26 partecipanti**  
**Officina Giovani**  
**6 proposte discusse**



All'evento hanno partecipato attivamente due importanti musicisti rap, Mirko Kiave e Alessandro Vacca che hanno parlato con i giovani affrontando tematiche legate alla mobilità e alla sicurezza. Alla fine della serata sono stati estratti a sorte alcuni premi "eco-sostenibili": una bici pieghevole, un carica batterie solare e una cinepresa "Go-Pro".

## World caffè nelle scuole superiori



La fase successiva di ascolto dei giovani è avvenuta attraverso cinque **World caffè** negli Istituti Superiori cittadini e fuori dalle scuole rivolti a target giovanili diversi.

**Istituto Dagomari - 23 Novembre 2015**  
Partecipanti: **70 ragazzi**  
9 tavoli occupati dalle 5 alle 10 persone.

**Istituto Marconi - 27 Novembre 2015**  
Partecipanti: **40 ragazzi**  
6 tavoli occupati dalle 5 alle 10 persone.



## World caffè che hanno coinvolto altri target giovanili

**Officina Giovani – 25 Novembre 2015**  
Partecipanti: circa **100 giovani** che svolgono il servizio civile presso il Comune di Prato  
**Circolo Curiel – 28 Novembre 2015**  
Partecipanti: circa **15 ragazzi** immigrati e italiani delle associazioni aderenti al progetto  
**Officina Giovani – 11 Gennaio 2016**  
Partecipanti: circa **20 giovani** imprenditori



## MOBILITA' COLLETTIVA

### Bus in ambito urbano

Le proposte hanno riguardato i bus in ambito urbano ed extraurbano, sia dal punto di vista dell'**organizzazione** delle linee che delle politiche di **pricing**, sia l'utilizzo di taxi, risciò e auto collettive in alternativa all'auto privata nelle **ore serali**.

- Ripensare l'organizzazione delle linee creando una "**circolare**" che colleghi i comuni e le frazioni limitrofe (es.: Agliana, Montemurlo, Narnali, ecc.) tra loro senza passare dal centro, con fermate nei parcheggi scambiatori.
- Aumentare la frequenza delle corse, ad esempio verso l'ospedale o all'uscita delle scuole.
- Nuove politiche di **pricing**, ad esempio: sconti per under 30, biglietti digitali, biglietti chilometrici, biglietti per il fine settimana, benefit collegati al possesso del biglietto o dell'abbonamento (sconti nei negozi, bonus, bevuta gratis a chi va in bus, sconto al cinema, riduzione sul biglietto di entrata...).
- Istituire **corse serali e notturne**, per alcuni solo nel fine settimana, per altri anche nei giorni feriali almeno fino alle 24.00.
- Organizzare bus-navetta serali che colleghino teatri, ristoranti e luoghi di ritrovo, anche sponsorizzati dai locali stessi (a pagamento purché a prezzo simbolico, es. 2€).
- Assicurarsi che gli autobus siano accessibili ai **disabili**.
- Aumentare l'**appeal** dei mezzi pubblici, ad esempio mettendo il wifi sui bus.
- Installare pensiline per proteggere chi aspetta l'autobus, mettere anche dei cestini e migliorare la pulizia dei bus.
- Coordinare meglio gli orari delle corse con gli orari di entrata/uscite delle scuole.
- Disponibilità degli **studenti** di diventare "**consulenti**" dell'azienda di trasporto pubblico per migliorare il servizio rivolto alle scuole.
- Dotarsi di mezzi pubblici ecologici, elettrici o a gas naturale.
- Aumentare le corsie riservate ai bus per aumentare la velocità di crociera degli stessi.

### Bus extraurbani

- **Aumentare le corse** extra urbane (Vaiano, Poggiano a Caiano,...).
- Come già indicato per le corse urbane, Istituire corse serali e notturne, per alcuni solo nel fine settimana, per altri anche nei giorni feriali almeno fino alle 24.00.
- Creare un collegamento efficiente con aeroporto di Pisa e Firenze.

### Treni

- Illuminare meglio le stazioni e renderle più sicure nelle ore notturne.
- Rivalutare la stazione di Borgonovo (più treni).
- Aumentare il numero di treni, anche notturni, soprattutto per Firenze
- Creare una **tramvia** che colleghi Prato a Firenze e Pistoia.

### Taxi e risciò

- Migliorare il servizio taxi aumentando il numero delle vetture per il fine settimana e promuovendone l'uso per gruppi di ragazzi e ragazze a prezzi scontati.
- Più **stazioni taxi diffuse in città**
- Creare un servizio di **risciò** come in altre città.
- **Idea di impresa**: creare una start up per il trasporto collettivo notturno a chiamata. Per es. a Brighton - mezzi che vanno con l'olio delle cucine dei



ristoranti – lemon bus; a Bruxelles – navette per andare all'aeroporto.

### Car sharing

- Promuovere la diffusione del **car sharing**, in particolare quello con auto elettriche, e altre forme di uso intelligente dell'auto condivisa come ad esempio il **full car o car pooling**.

## MOBILITA' CICLO-PEDONALE

### Mobilità pedonale

Le proposte riguardano il miglioramento della **sicurezza** e della **comodità** degli spostamenti a piedi e in bicicletta e la creazione di migliori condizioni di **parcheggio per biciclette**.

- Creare **marciapiedi e percorsi pedonali** larghi, sicuri e non sconnessi.
- Segnalare meglio gli attraversamenti anche per i disabili e creare percorsi per non vedenti.
- Eliminare le **barriere architettoniche**.
- Curare di più la **pulizia** delle strade, anche installando più bidoni/cestini per i rifiuti nei quartieri.
- Rendere piacevole l'esperienza della *passeggiata* in centro, ad esempio mettendo della musica in filodiffusione nel centro città.
- Pianificare insieme alle scuole soluzioni come il **Pedibus** che educano genitori e bambini ad andare a scuola a piedi alleggerendo il traffico cittadino.
- **Rendere sicuri i percorsi pedonali che collegano i parcheggi alle aree centrali della città.** Si tenga conto che attualmente alcuni parcheggi (es. il **parcheggio del Mercato**) non vengono utilizzati, soprattutto dalle ragazze, perché sono insicuri così come i percorsi che collegano questi parcheggi al centro. Altri parcheggi più lontani dal centro, come quello delle **"Poste"**, vengono invece utilizzati maggiormente in quanto giudicati più sicuri.

### Mobilità ciclabile

- Realizzare una **rete di piste ciclabili o strade adatte alle biciclette** che siano utili non solo per le passeggiate domenicali, ma anche per raggiungere i luoghi maggiormente frequentati dai giovani, come per esempio le scuole.
- **Collegare i tratti di pista ciclabile esistente.**
- Aggiornare la mappatura delle piste ciclabili e pubblicizzare il *biciplan*.
- Aumentare i percorsi ciclabili in periferia e di collegamento verso le aree periferiche ad alto flusso di lavoratori come Calenzano, Campi Bisenzio, Vaiano, Macrolotto ecc..
- Aumentare la diffusione dei **vagoni ferroviari** adibiti al trasporto delle **biciclette**.
- Riproporre il **bike sharing** secondo modalità più funzionali, con più stazioni di prestito, sorvegliate, non solo in centro ma anche in periferia, in cui sia possibile prendere una bici parcheggiata in un posto qualsiasi della città e lasciarla in un altro luogo a disposizione del prossimo utente.
- Realizzare l'**illuminazione notturna** delle piste ciclabili.
- **Asfaltare e riqualificare le piste ciclabili esistenti** migliorando e razionalizzando i percorsi.
- Realizzazione di **parcheggi illuminati per biciclette, anche custoditi**, con rastrelliere a U.
- Inserire della **segnaletica verticale** sulle piste ciclabili, con destinazioni e tempi di percorrenza.
- Offrire il servizio di **punzonatura** delle biciclette per renderle riconoscibili e disincentivarne il furto.
- Creazione di un sito per pubblicare le **foto delle biciclette rubate** e



recuperate dai vigili urbani.

- Sistemazione del **parcheeggi bici sicuri a Prato Porta al Serraglio** e presso la **Stazione Centrale**.
- Installare erogatori di energia per la ricarica delle bici elettriche.
- Autorizzare le bici ad andare **contro mano** nelle strade a senso unico.
- Aumentare il numero di **rastrelliere nelle zone più frequentate**, anche incentivando gli esercizi commerciali a creare punti di sosta fissi per biciclette e installando rastrelliere presso tutte le scuole.
- Incentivare i servizi di **cargo-bike** (es: sgravi fiscali, ecc).
- Proporre **incentivi monetari a chi va a lavoro in bicicletta** (es: Parigi o, più semplicemente, Massarosa, 15 cent a chilometro).
- Creazione di **aree di sosta con fontanelle e chioschi** lungo le piste ciclabili, che creino luoghi di aggregazione e quindi aumentino anche la sensazione di sicurezza per chi percorre la pista ciclabile.
- **Idea di impresa:** realizzazione di uno o più **"bikepark"** dove sia possibile lasciare in custodia (a pagamento) la bici e usufruire di una serie di servizi legati alla mobilità ciclabile (consegne tramite bici, deposito oggetti, ecc..).

## INTERMODALITA' E MOBILITY MANAGEMENT

### Intermodalità

- Rendere più semplice il trasporto intermodale sia a livello comunale che di area metropolitana.
- Proporre pacchetti per **mobilità interurbana integrata** (comprendente bus pubblici, treno, bicicletta). L'obiettivo è quello di facilitare lo spostamento nell'area metropolitana Prato, Firenze, Pistoia eliminando le difficoltà logistiche ed economiche attuali.
- Istituire **navette gratuite dai parcheggi esterni** alla città al centro.
- Creare una **tessera unica** per parcheggio di scambio, bus e bike sharing.
- Inserire piccoli scivoli per biciclette accanto alle scale della stazione.
- Dotare i bus di appositi supporti per il trasporto delle bici.

### Mobility management

Lavorare con le grandi aziende e istituzioni cittadine (ASL, Comune) perché organizzino in modo sostenibile gli spostamenti dei dipendenti.

**Pianificare i tempi e gli orari della città** per migliorare e rendere più fluida la mobilità urbana.

### Nuove tecnologie

**Idea di impresa:** creare una APP (es. "Prato City") che possa fornire in tempo reale tutte le informazioni utili per muoversi a Prato, anche in base ai diversi eventi e appuntamenti in calendario: fornire informazioni in tempo reale sui bus in circolazione in modo che sia semplice usufruire del trasporto pubblico e i cittadini siano informati dei ritardi, suggerire percorsi ciclabili per andare da un punto A ad un punto B. La app potrebbe essere anche collegata a dei totem installati alle fermate del bus o nei parcheggi scambiatori.

Le proposte mirano a rendere **più efficace il trasporto intermodale**, che oggi è faticoso e complicato, sia a livello comunale che di area metropolitana, dialogando con aziende e enti pubblici e anche attraverso l'uso delle **nuove tecnologie**.



## DISEGNO URBANO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE

### Green Belt e Green Ways

Prato è abbastanza ricca di aree verdi ma non sono messe a sistema. Si propone:

- Creazione di una **green belt**, una cintura verde intorno alla città che abbracci l'area urbana e sia fruibile solo a piedi e in bicicletta.
- Creazione di varie **green ways**, delle braccia che collegano l'anello verde esterno con il centro, sfruttando le aree verdi interni già esistenti e mettendole a sistema, e creandone altre; le green ways costituirebbero vie pedonali e ciclabili diffuse.
- Sulle green ways si dovrebbero trovare le postazioni del bike sharing.

I ragazzi hanno immaginato una città disegnata per **aumentare la competitività della mobilità collettiva e l'utilizzo prioritario e sicuro della bicicletta.**

### Pedonalizzazione del centro

- Pedonalizzazione del centro, da realizzare solo **dopo aver creato i servizi utili** e necessari per non creare troppo disagio, ad esempio:
  - Navette
  - Logistica sostenibile per il rifornimento di locali e negozi
  - Percorsi sicuri e illuminati dai parcheggi alla zona pedonale

### Altri interventi

- Creare più **zone a 30 km/h**
- Creare **corsie riservate ai bus** e al trasporto collettivo per aumentare la velocità di crociera
- Migliorare la **manutenzione delle strade.**

## SICUREZZA

### Sicurezza stradale

- Aumentare la **manutenzione** di strade e marciapiedi. Riasfaltare in modo omogeneo la carreggiata.
- Risistemare la **segnaletica** verticale e orizzontale (più visibilità alle piste ciclabili)
- Promuovere più **responsabilità** da parte degli automobilisti.
- Mettere un semaforo a pulsante in corrispondenza agli attraversamenti pedonali rischiosi.

Le proposte riguardano l'aumento della sicurezza stradale e della percezione di sicurezza personale, come **condizione essenziale per spingere le persone ad utilizzare di più la bicicletta e a muoversi a piedi.**

### Sicurezza da furti e microcriminalità

- Migliorare e aumentare l'**illuminazione stradale**, installare un maggior numero di lampioni (magari ad energia solare) .
- Più forze dell'ordine a pattugliare le strade.
- **Idea di impresa:** per contrastare la generale e diffusa insicurezza (da microcriminalità) nel muoversi a Prato, si propone di creare un APP dove sia possibile segnalare i propri percorsi e spostamenti per poterli condividere ed essere accompagnati, con chat, mappe, itinerari, feedback, gruppi, opzioni cerca, filtri per zona (locale, provinciale, regionale,), contatti, diario di bordo...




# COMUNICAZIONE, EDUCAZIONE, INCENTIVAZIONE

## Comunicazione ed educazione

- Diminuire il numero di persone che utilizza la macchina per rendere più sicure le altre modalità di trasporto.
- Promuovere l'educazione civica e stradale già nelle **scuole**.
- Affiancare **campagne social e campagne su strada** (ad esempio un automobilista fermo in coda deve vedere dei manifesti che gli propongono modalità alternative di spostamento).
- Creare **occasioni di confronto** sui temi della mobilità sostenibile, dare informazioni, alimentare il dibattito per incentivare le persone a cambiare le proprie abitudini.
- Pensare delle specifiche campagne di comunicazione rivolte ai giovani per cambiare le abitudini dal fine settimana e dal tempo libero.
- Educare all'inter-modalità.
- Promuovere un **concorso per videomaker** sulla mobilità sostenibile.
- Puntare sulla **cultura del benessere**.
- Promuovere l'uso di **mezzi sostenibili**, per esempio noleggiando il segway.
- Promuovere la **full car** negli spostamenti quotidiani, anche attraverso i siti web dedicati (ad es. bla bla car).
- Proporre le **targhe alterne** come misura normale, per incentivare gli automobilisti a riempire le macchine.

## Incentivazione

- Disincentivo a SUV e mini-car.
- Aumentare i **controlli** su chi parcheggia sul marciapiede e sui parcheggi abusivi.
- **Incentivare la mobilità sostenibile in modo economico anche a livello aziendale** (es. incentivi monetari a chi va a lavoro in bicicletta) e dando crediti scolastici agli studenti che vanno a scuola in bus e bici.


 Emerge la consapevolezza che l'affermazione della mobilità sostenibile deve passare per un **cambiamento culturale profondo**, che richiede sia una attività di comunicazione ed educazione a partire dalle scuole, sia dei veri e propri incentivi economici e scolastici per mettere in moto un **cambiamento di stili di vita**.







*Analisi dei dati e realizzazione report a cura di:  
Daniele Mirani, Claudia Casini, Massimiliano Faraoni di Simurg Ricerche.*