



Indagine sull'organizzazione dei servizi di trasporto scolastico dedicato nei Comuni

Rapporto finale

Dicembre 2021

Sommario

1. Obiettivi dell'indagine, attività svolte, metodologia

2. La cornice normativa

3. L'indagine diretta sui Comuni

3.1 I Comuni di media e grande dimensione

3.2 I Comuni dei focus provinciali

4. Riepilogo, confronti e considerazioni conclusive

Allegato. Il questionario somministrato ai Comuni

Obiettivi e portata dell'indagine

- ❑ Lo studio nasce dall'esigenza di ANCI di effettuare una ricognizione sui modelli di organizzazione dei servizi dedicati di mobilità scolastica nei Comuni al fine di una migliore programmazione dei servizi stessi nel perdurante contesto di emergenza sanitaria.
- ❑ In questo contesto è stata incaricata federMobilità di svolgere la ricognizione necessaria, attività che è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico di Isfort in particolare per la messa a punto degli strumenti metodologici da adottare e per l'elaborazione e lettura dei dati rilevati.
- ❑ La ricerca, che si può dire abbia carattere «sperimentale», vuole offrire alcuni primi spunti di riflessione su un tema di vitale importanza per il buon funzionamento della scuola nel nostro Paese. Gli estensori sono consapevoli che sarebbe necessaria un'indagine più ampia e dettagliata, metodologicamente più robusta, a fronte di un livello ben diverso di investimento di risorse sia economiche che di tempi di realizzazione. Si auspica in tal senso che a partire dall'esperienza fatta e dai (parziali) risultati ottenuti con questo studio si creino nel futuro prossimo le condizioni per avviare quel percorso più ampio di ricerca che l'urgenza di approfondimento del tema decisamente merita.

Le attività svolte

La ricerca si è basata principalmente sulla raccolta diretta di informazioni dai Comuni e si è articolata nelle seguenti fasi:

- Ricostruzione della cornice generale normativa e regolatoria
- Definizione e condivisione del target dei Comuni da indagare
- Messa a punto e condivisione del questionario da somministrare ai Comuni
- Raccolta dei questionari
- Elaborazione delle informazioni, mappatura e analisi dei modelli
- Redazione del Rapporto di ricerca

La raccolta dei questionari è stata avviata a fine agosto 2021 e si è conclusa ad inizio novembre 2021

I contenuti dell'indagine sui Comuni

Il questionario di rilevazione somministrato ai Comuni ha indagato i seguenti temi:

- esistenza o meno di servizi dedicati per il trasporto scolastico, in riferimento alle scuole materne, alle scuole primarie e alle scuole secondarie di primo grado;
- modalità di gestione dei servizi (in economia o in affidamento a soggetti esterni)
- costo del servizio per il Comune, modalità di copertura dei costi (servizio gratuito per le famiglie oppure oneroso con o senza modulazione del contributo in base alle fasce di reddito) e percentuali di copertura dei costi
- numero di studenti che utilizzano il servizio
- numero di autobus adibiti al trasporto scolastico e profilo emissivo dei mezzi
- esistenza o meno di Mobility Manager Scolastici e raccordo con il Mobility Manager d'Area
- politiche per la mobilità sostenibile attivate o da attivare nel Comune

Il campione dei Comuni indagati

I questionari sono stati inviati:

- ❑ a tutti i Comuni con oltre 50.000 abitanti
- ❑ a tutti i Comuni di alcune province su cui si è ritenuto possibile, grazie in particolare alla rete di federMobilità, effettuare una distribuzione «a tappeto»; si tratta segnatamente delle province di Torino (città metropolitana), Como, Lecco, Varese, Forlì-Cesena, Ravenna, Rimini e Ferrara, Roma e Catania
- ❑ la raccolta dei questionari, come specificato meglio nell'analisi dei risultati, è stata valutata soddisfacente per la rappresentatività dei risultati per tutti le province coinvolte con l'eccezione di Roma e Catania

Sommario

1. Obiettivi dell'indagine, attività svolte, metodologia

2. La cornice normativa

3. L'indagine diretta sui Comuni

3.1 I Comuni di media e grande dimensione

3.2 I Comuni dei focus provinciali

4. Riepilogo, confronti e considerazioni conclusive

Allegato. Il questionario somministrato ai Comuni

Trasporto scolastico e finanziamento del servizio (1/2)

Negli ultimi anni la natura del servizio del trasporto scolastico è stata oggetto di specifica attenzione da parte della giurisprudenza, in particolare per i risvolti che ne derivano in merito ad un eventuale finanziamento del servizio stesso. I successivi pronunciamenti della Corte dei Conti⁽¹⁾ e il DL 126/2019 (con modifiche in sede di conversione in legge) hanno tuttavia consolidato e chiarito il quadro normativo di riferimento. Vale la pena ripercorrere il percorso di chiarimento, seppure in modo estremamente sintetico ⁽²⁾.

In primo luogo è stato chiarito che il servizio di trasporto scolastico deve essere considerato a tutti gli effetti un servizio pubblico di trasporto, e, come tale, escluso dalla disciplina normativa dei servizi pubblici a domanda individuale ⁽³⁾. Da questa conclusione deriva in prima istanza la circostanza che gli Enti devono applicare la disciplina normativa dei servizi pubblici a tariffazione ex articolo 117 del Dlgs 267/2000 (Testo unico enti locali), “...in particolare, del principio dell’equilibrio ex ante tra costi e risorse a copertura, principio che riguarda indistintamente tutti i servizi pubblici erogati dall’ente locale, a prescindere dalla forma contrattuale di affidamento del servizio” (delibera 46/2019 della Sezione regionale Piemonte Corte dei Conti). Questo principio, secondo i giudici contabili piemontesi, è rafforzato dalle disposizioni del Dlgs 63/2017 secondo le quali gli enti locali «assicurano il trasporto delle alunne e degli alunni delle scuole primarie statali per consentire loro il raggiungimento della più vicina sede di erogazione del servizio scolastico. Il servizio è assicurato su istanza di parte e dietro pagamento di una quota di partecipazione diretta, senza nuovi o maggiori oneri per gli enti territoriali interessati» (Art. 5 decreto legislativo n. 63/2017).

⁽¹⁾ Vedi Sezione Controllo Campania, delib. n. 222 del 2017; id., Sezione Controllo Sicilia, delib. n. 178 del 2018; Sezione regionale di controllo per la Regione Piemonte, 6/6/2019 n. 46; Sezione regionale di controllo per la Regione Puglia 25/7/2019 n. 76; Sezione autonomie, 7/10/2019 n. 25.

⁽²⁾ Per maggiori dettagli sullo sviluppo cronologico della questione si rimanda alla nota informativa dell’ANCI pubblicata a valle della pronuncia della Corte dei Conti sezione Piemonte 46/2019.

⁽³⁾ In particolare le pronunce delle corti contabili traggono questa conclusione dalla circostanza che il trasporto scolastico non è contemplato in modo espresso fra i servizi a domanda individuale indicati nel DM 31 dicembre 1983.

Trasporto scolastico e finanziamento del servizio (2/2)

Successivamente tuttavia, su sollecitazione dell'ANCI si è pronunciata la Sezione delle Autonomie della Corte dei Conti (delibera n. 25 del 7 ottobre 2019) che riconoscendo che il trasporto scolastico è un servizio pubblico essenziale a garanzia del primario diritto allo studio ha affermato che gli enti locali, nell'ambito della propria autonomia finanziaria, nonché nel rispetto degli equilibri di bilancio e della clausola d'invarianza finanziaria, «possono dare copertura finanziaria al servizio di trasporto scolastico anche con risorse proprie, con corrispondente minor aggravio a carico all'utenza», scegliendo «se erogare gratuitamente il servizio nei confronti delle categorie di utenti più deboli e/o disagiati», oppure «definire un piano diversificato di contribuzione delle famiglie beneficiarie del servizio» a seconda della loro situazione economica.

A rafforzamento di questa impostazione, il DL del 29 ottobre 2019 n. 126, convertito con modifiche nella L. 20 dicembre 2019 n. 159, all'art. 3 comma 2 specifica che Fermo restando quanto disposto dall'articolo)) 5 del decreto legislativo 13 aprile 2017, n. 63, la quota di partecipazione diretta dovuta dalle famiglie per l'accesso ai servizi di trasporto degli alunni può essere, in ragione delle condizioni della famiglia e sulla base di delibera motivata, inferiore ai costi sostenuti dall'ente locale per l'erogazione del servizio, o anche nulla, purché sia rispettato l'equilibrio di bilancio di cui all'articolo 1, commi da 819 a 826, della legge 30 dicembre 2018, n. 145" ⁽⁴⁾. Come si è accennato in precedenza, l'art. 5 del DL 63/2017 prevede un'espressa clausola di invarianza finanziaria, richiedendo che il servizio di trasporto vada realizzato senza determinare nuovi e maggiori oneri per gli enti territoriali e dietro pagamento di una quota di partecipazione diretta da parte da parte dell'utenza quale corrispettivo della prestazione ricevuta.

⁽⁴⁾ L'inserimento di questo articolo di legge è stato proposto dall'ANCI per chiarire un punto controverso, in particolare dopo la pronuncia della Corte dei Conti del Piemonte. La delibera ha destato forte preoccupazione tra i Comuni, soprattutto tra quelli montani e di minore dimensione demografica, per i gravi risvolti socio-economici che ne sarebbero potuti derivare in questi territori che non sono in grado di coprire il costo

Trasporto scolastico e disabilità

E' opportuno ricordare per completezza che il trasporto scolastico dei disabili è oggetto di norme specifiche. In particolare la legge 118/71⁽⁵⁾ all'art. 28 garantisce il trasporto gratuito dalla propria abitazione alla sede della scuola o del corso e viceversa per i mutilati e gli invalidi civili non autosufficienti che frequentano la scuola dell'obbligo o i corsi di addestramento professionale finanziati dallo Stato. Tuttavia, riguardo ai disabili frequentanti le scuole medie superiori e universitarie, lo stesso articolo, al terzo comma, si limitava a disporre che la loro frequenza andasse "facilitata", e non assicurata. La Corte Costituzionale, con sentenza 215/87⁽⁶⁾, ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del comma, che è stato successivamente abrogato dall'art. 43 della legge 104/92 (insieme al secondo comma, che prevedeva la possibilità di escludere dalle classi normali i disabili con patologie particolarmente gravi). La stessa legge 104/92, agli articoli 12 e 13, garantisce agli alunni disabili il sostegno necessario, inclusi i trasporti, per assicurare il diritto all'educazione e all'istruzione e l'integrazione scolastica ("L'esercizio del diritto all'educazione e all'istruzione non può essere impedito [...] da difficoltà derivanti dalle disabilità connesse all'handicap").

Infine, la stessa Corte costituzionale, con sentenza n. 275/2016 ha precisato sul servizio di trasporto scolastico dello studente disabile che la discrezionalità del legislatore trova un limite nel rispetto di un nucleo invalicabile di garanzie per gli interessati, tra le quali rientra il servizio di trasporto scolastico e di assistenza poiché, per lo studente disabile, esso costituisce una componente essenziale ad assicurare l'effettività del diritto soggettivo all'educazione ed all'istruzione a partire dalla scuola materna fino all'università, e che occorre sempre guardarsi da letture distorte del concetto di equilibrio del bilancio, giacché *«È la garanzia dei diritti incomprimibili ad incidere sul bilancio, e non l'equilibrio di questo a condizionarne la doverosa erogazione»*.

⁽⁵⁾ Legge 30 marzo 1971, n. 118, "Conversione in legge del D.L. 30 gennaio 1971, n. 5 e nuove norme in favore dei mutilati ed invalidi civili".

⁽⁶⁾ Sentenza della Corte Costituzionale - 3 giugno 1987, n. 215. Oggetto: "Giudizio di legittimità costituzionale in via incidentale art. 28, terzo comma, della legge 30 marzo 1971, n. 118: Scuola - mutilati ed invalidi civili - soggetti portatori di handicaps - diritto alla frequenza delle scuole secondarie superiori - effettiva e concreta realizzazione del diritto - mancata assicurazione - violazione degli artt. 3.30.31 e 34 della Costituzione - Illegittimità costituzionale parziale".

Trasporto scolastico e Covid (Linee guida per il trasporto scolastico dedicato)

Il DPCM del 2 marzo 2021, che contiene ulteriori disposizioni del DL 25 marzo 2020, n. 19, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2020, n. 35, recante «Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da COVID-19», contiene le Linee guida per il trasporto scolastico dedicato per il nuovo anno scolastico

Le Linee guida prevedono, tra le altre disposizioni:

- la misurazione della febbre a casa degli studenti prima della salita sul mezzo di trasporto
- l'assoluto divieto di far salire sul mezzo di trasporto gli studenti in caso di alterazione febbrile o nel caso in cui gli stessi siano stati in diretto contatto con persone affette da infezione Covid-19 nei quattordici giorni precedenti
- l'igienizzazione, sanificazione e disinfezione del mezzo di trasporto almeno una volta al giorno
- l'areazione continua del mezzo di trasporto e la messa a disposizione all'entrata di appositi detergenti per la sanificazione delle mani degli alunni
- la salita degli alunni evitando alla fermata un distanziamento inferiore al metro e avendo cura che gli alunni salgano sul mezzo in maniera ordinata, facendo salire il secondo passeggero dopo che il primo si sia seduto
- per la discesa dal mezzo dovranno essere seguite procedure specifiche per cui dovranno scendere, uno per uno, evitando contatti ravvicinati
- l'obbligo di indossare una mascherina di comunità, per la protezione del naso e della bocca, per tutto il viaggio salvo eccezioni (alunni di età inferiore ai sei anni, studenti con forme di disabilità non compatibili con l'uso continuativo dei dispositivi di protezione delle vie aeree)
- è consentito, nel caso in cui le altre misure non siano sufficienti ad assicurare il regolare servizio di trasporto pubblico scolastico dedicato, ed in considerazione delle evidenze scientifiche sull'assunto dei tempi di permanenza medi in relazione alla percorrenza casa-scuola-casa, un coefficiente di riempimento dei mezzi non superiore all' 80% dei posti
- ferme restando le misure di prevenzione appena ricordate è consentita la capienza massima del mezzo di trasporto scolastico dedicato nel caso in cui la permanenza degli alunni nel mezzo nella predetta modalità di riempimento non sia superiore ai 15 minuti. In questo caso dovrà essere quotidianamente programmato l'itinerario del percorso casa-scuola- casa, in relazione agli alunni iscritti al servizio di trasporto scolastico dedicato, avendo cura che lo stesso itinerario consenta la massima capacità di riempimento del mezzo per un tempo massimo di 15 minuti.

Sommario

1. Obiettivi dell'indagine, attività svolte, metodologia
2. La cornice normativa
3. L'indagine diretta sui Comuni
 - 3.1 I Comuni di media e grande dimensione
 - 3.2 I Comuni dei focus provinciali
4. Riepilogo, confronti e considerazioni conclusive

Allegato. Il questionario somministrato ai Comuni

I comuni che hanno risposto all'indagine

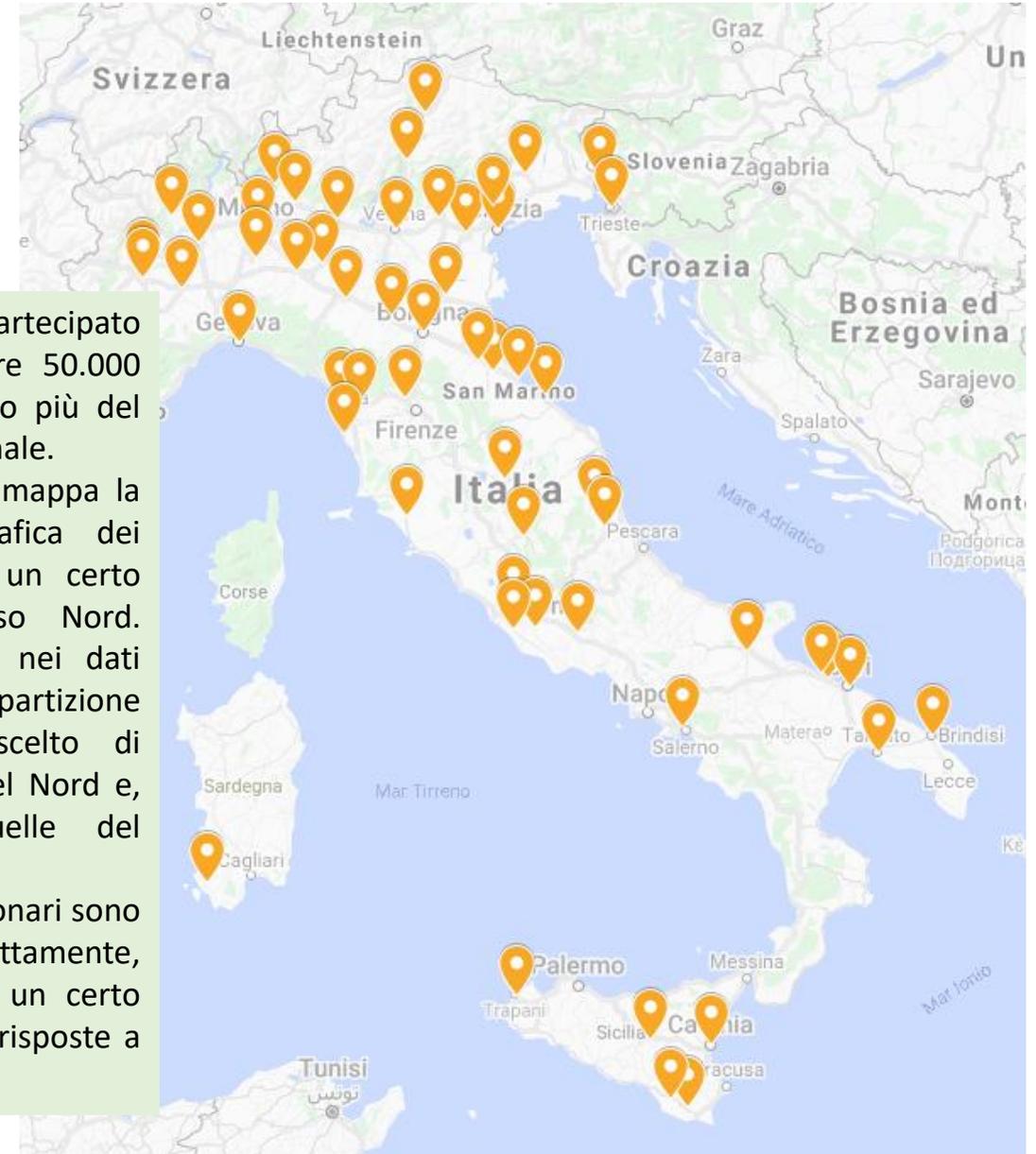
Comuni	
1	Ascoli Piceno
2	Asti
3	Bari
4	Bergamo
5	Biella
6	Bisceglie
7	Bologna
8	Bolzano
9	Brescia
10	Brindisi
11	Carbonia
12	Catania
13	Cava de Tirreni
14	Cesena
15	Cremona
16	Enna
17	Ferrara
18	Foggia
19	Forlì
20	Frosinone
21	Genova
22	Gorizia
23	Grosseto
24	Lecco
25	Livorno
26	Lucca
27	Milano
28	Modena
29	Modica

Comuni	
30	Molfetta
31	Moncalieri
32	Padova
33	Parma
34	Pavia
35	Perugia
36	Pesaro
37	Piacenza
38	Pomezia
39	Pordenone
40	Prato
41	Rimini
42	Roma
43	Taranto
44	Teramo
45	Terni
46	Torino
47	Trapani
48	Trento
49	Treviso
50	Trieste
51	Velletri
52	Venezia
53	Vercelli
54	Verona
55	Viareggio
56	Vicenza
57	Vittoria

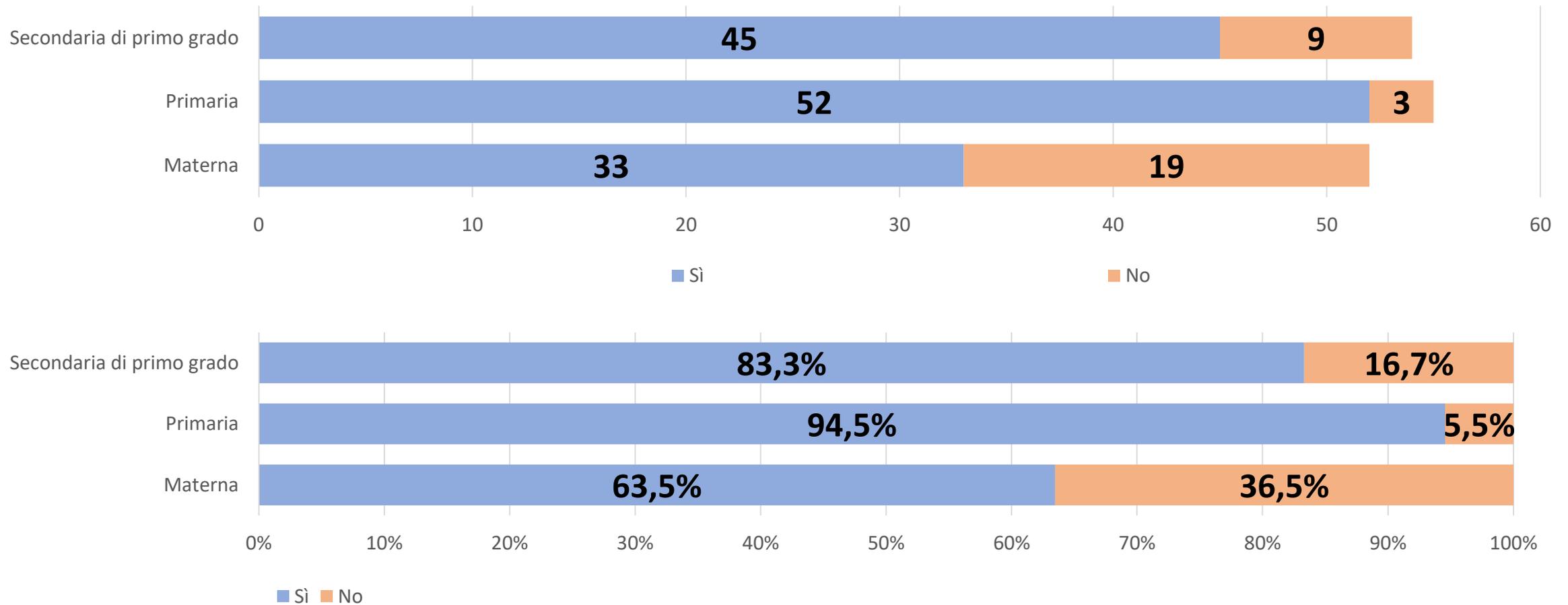
All'indagine hanno partecipato 57 Comuni con oltre 50.000 abitanti, ovvero poco più del 40% del totale nazionale.

Come si vede dalla mappa la distribuzione geografica dei questionari mostra un certo sbilanciamento verso Nord. Per questa ragione nei dati articolati per ripartizione territoriale si è scelto di aggregare le città del Nord e, tutte insieme, quelle del Centro-Sud.

Nell'insieme i questionari sono stati compilati correttamente, seppure si riscontri un certo numero di mancate risposte a singole domande.

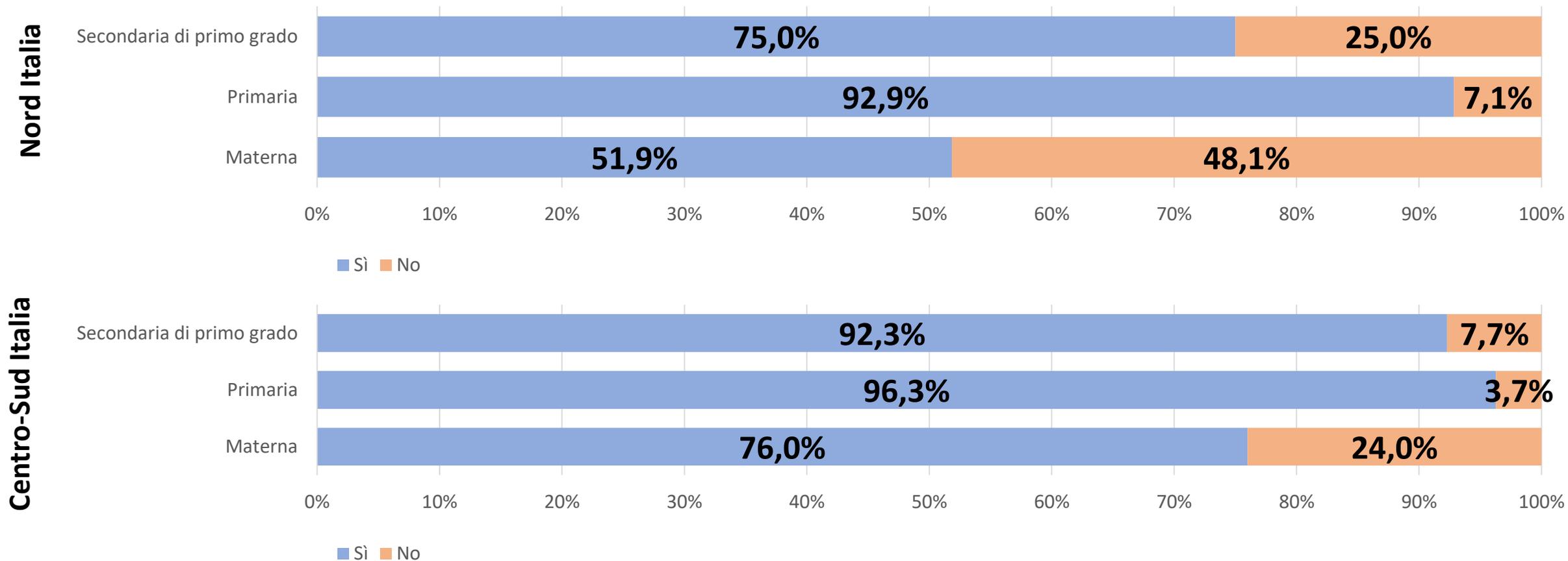


Esistenza dei servizi di trasporto scolastico dedicato (v.a. e % Comuni)



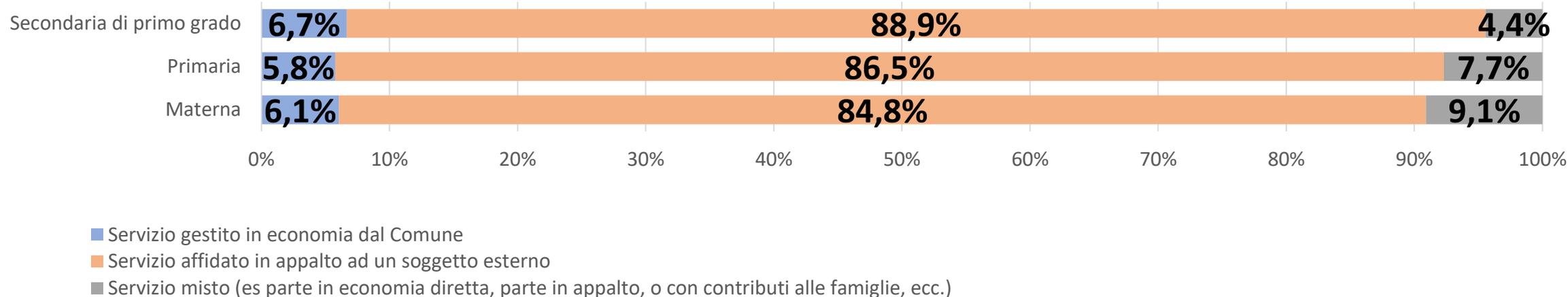
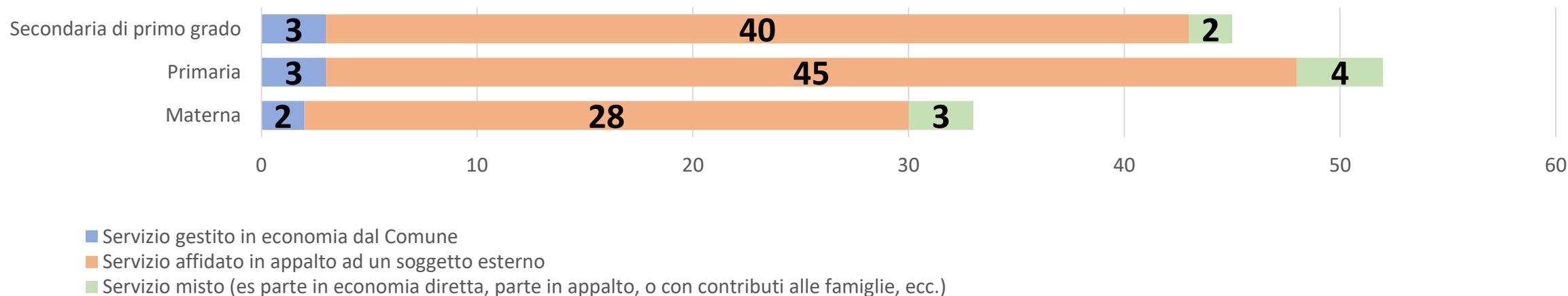
I servizi di trasporto scolastico dedicato sono assicurati nella quasi totalità dei Comuni per la Primaria (solo 3 Comuni dichiarano di non averlo), in quasi l'85% per la Secondaria di primo grado e in poco meno di due Comuni su tre per la Materna. Solo tre Comuni (Vercelli, Viareggio e Lecco) dichiarano di non erogare servizi di trasporto scolastico dedicato per nessuno dei tre ordini.

Esistenza dei servizi di trasporto scolastico dedicato per ripartizione territoriale (% Comuni)



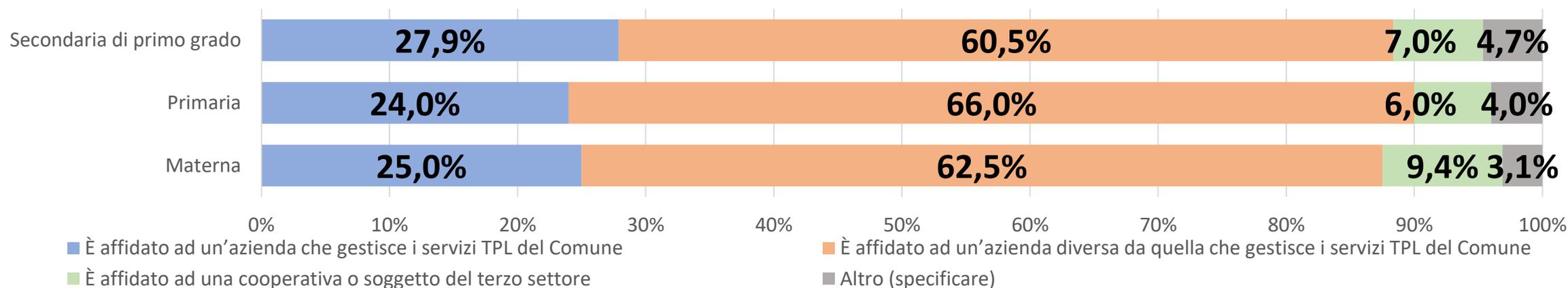
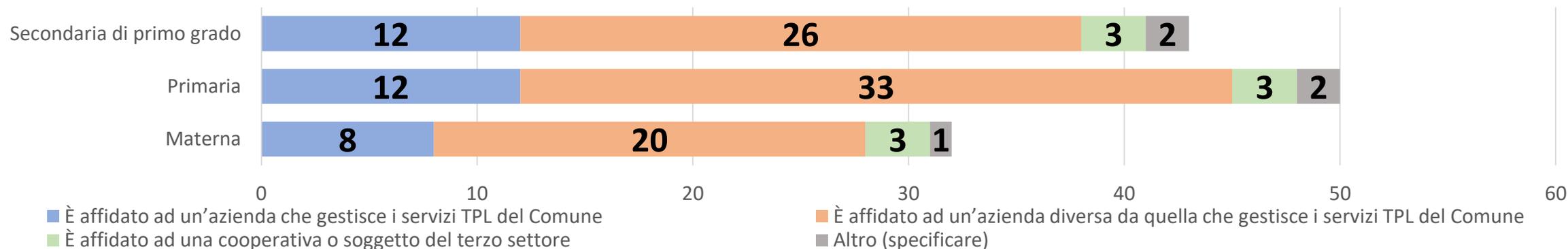
A livello territoriale si riscontra una differenza significativa tra i Comuni medio-grandi del Nord e quelli del Centro-Sud. Infatti i poli urbani del Centro-Sud assicurano servizi di trasporto scolastico dedicato in misura molto diffusa, quasi universale, e significativamente maggiore rispetto al Nord, in particolare per la Materna (76% contro 51,9%) e per la Secondaria (92,3% contro 75%).

Modalità di gestione dei servizi di trasporto scolastico dedicato (v.a e % Comuni)



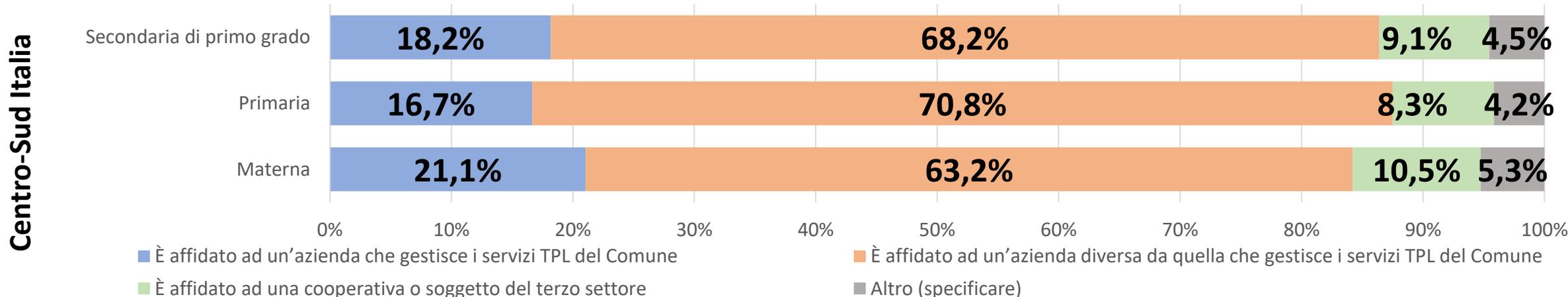
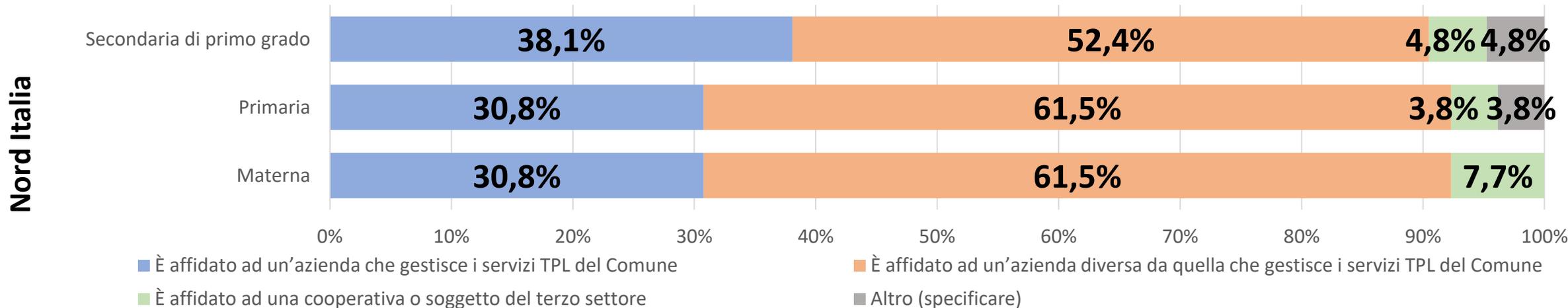
Nella grande maggioranza dei casi (attorno all'85% per Materna e Primaria; quasi il 90% per la Secondaria) i servizi sono affidati in appalto ad un soggetto esterno. La quota residua è divisa tra gestioni in economia del servizio da parte del Comune stesso e, qualche caso in più, gestioni con servizio misto (in parte in economia diretta e in parte in appalto oppure tramite contributi alle famiglie).

Modalità di affidamento esterno, anche parziale, dei servizi (v.a. e % Comuni)



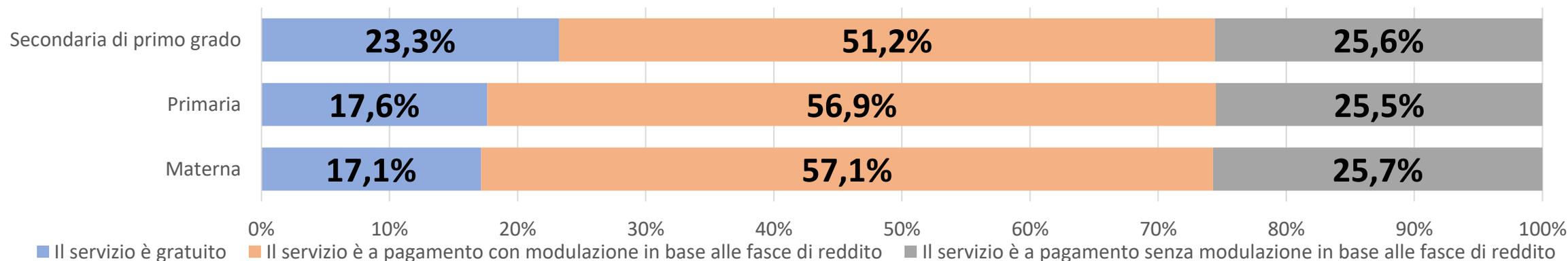
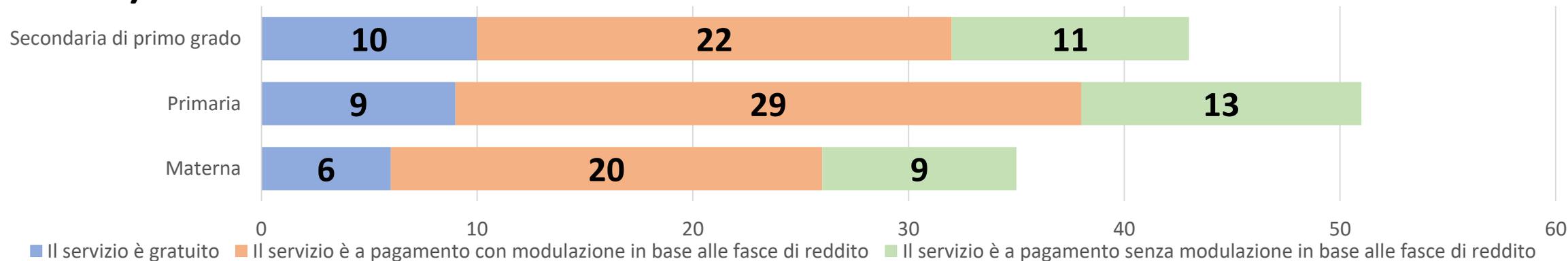
Nei casi minoritari in cui il servizio di trasporto scolastico dedicato è affidato esternamente, di norma il gestore è un'azienda di trasporto pubblico diversa da quella che gestisce i servizi di TPL del Comune (66% di casi per la Primaria, 62,5% per la Materna, 60% per la Secondaria). L'azienda del TPL comunale gestisce anche il trasporto scolastico dedicato in media nel 25% del casi con leggera prevalenza del servizio per gli studenti della Secondaria rispetto a quelli della Primaria e della Materna.

Modalità di affidamento esterno, anche parziale, dei servizi per ripartizione territoriale (% Comuni)



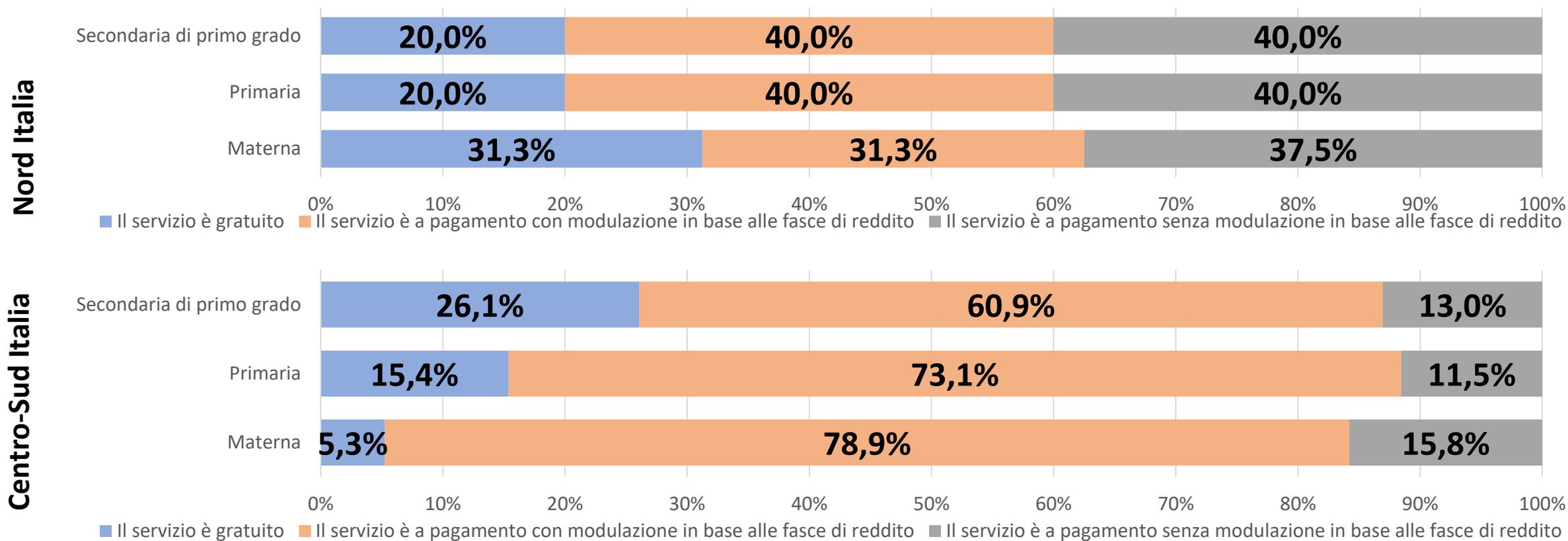
Gli affidamenti esterni dei servizi dedicati a favore di aziende diverse da quelle che gestiscono il trasporto pubblico comunale sono più diffusi nelle città del Centro-Sud, soprattutto nel caso della Secondaria (68,2% contro 52,4% al Nord). Nelle città del Nord cresce significativamente la quota dei casi di affidamento dei servizi all'azienda del trasporto pubblico comunale (38,1% per la Secondaria, 30,8% per Primaria e Materna).

Modalità di determinazione del costo del servizio a carico delle famiglie (v.a. e % Comuni)



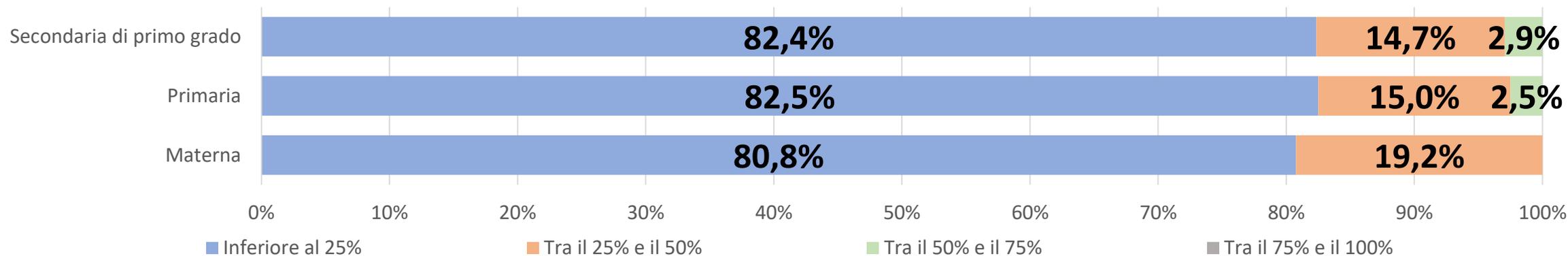
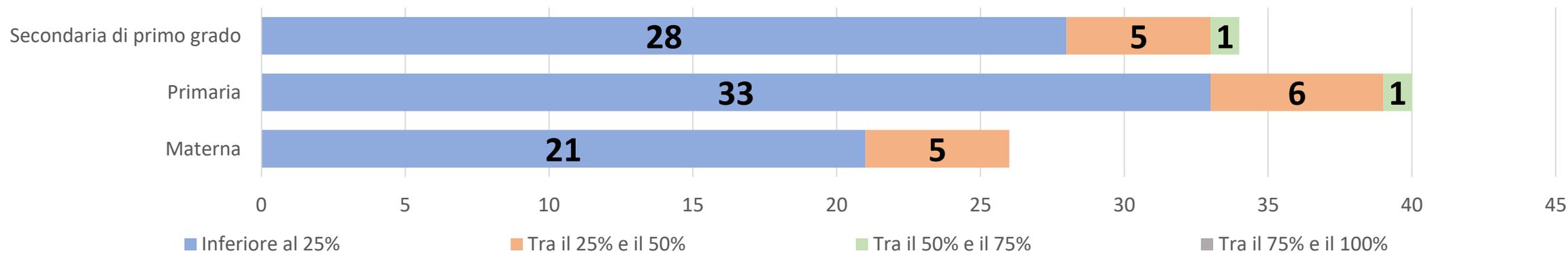
Il servizio è erogato gratuitamente in poco più del 25% dei casi, in misura omogenea per i tre ordini scolastici considerati. La modalità più diffusa di contribuzione delle famiglie è quella del servizio a pagamento con modulazione in base alle fasce di reddito/ISEE; il 51,2% dei Comuni medio-grandi adotta questo schema per la Secondaria, percentuale che sale a circa il 57% per la Materna e per la Primaria. Nei restanti casi il servizio è a pagamento senza modulazione in base al reddito/ISEE: nella Secondaria il peso di questo schema sale a quasi il 25%.

Modalità di determinazione del costo del servizio a carico delle famiglie per ripartizione territoriale (% Comuni)



Molto rilevante la differenza tra città del Nord e città del Centro-Sud in relazione alla determinazione del costo del servizio di trasporto scolastico a carico delle famiglie. La gratuità del servizio è più diffusa al Nord per la Materna (differenza altissima fra il 31,3% di città del Nord che erogano il servizio gratuitamente e solo il 5,3% al Centro-Sud) e per la Primaria (20% contro 15,4%), mentre è inferiore per la Secondaria (20% contro 26,1%). Se il servizio è invece a titolo oneroso nel Centro-Sud è dominante la modalità di pagamento sulla base del reddito (quasi l'80% dei Comuni nel caso della Materna), mentre al Nord si registra un sostanziale equilibrio tra contribuzione modulata in base a reddito o meno. In generale si osserva che nelle città del Centro-Sud il contributo al trasporto scolastico a carico delle famiglie in base al reddito è la modalità nettamente più diffusa, mentre in quelle del Nord il quadro è più distribuito tra gratuità, contributo in base al reddito e contributo senza modulazione.

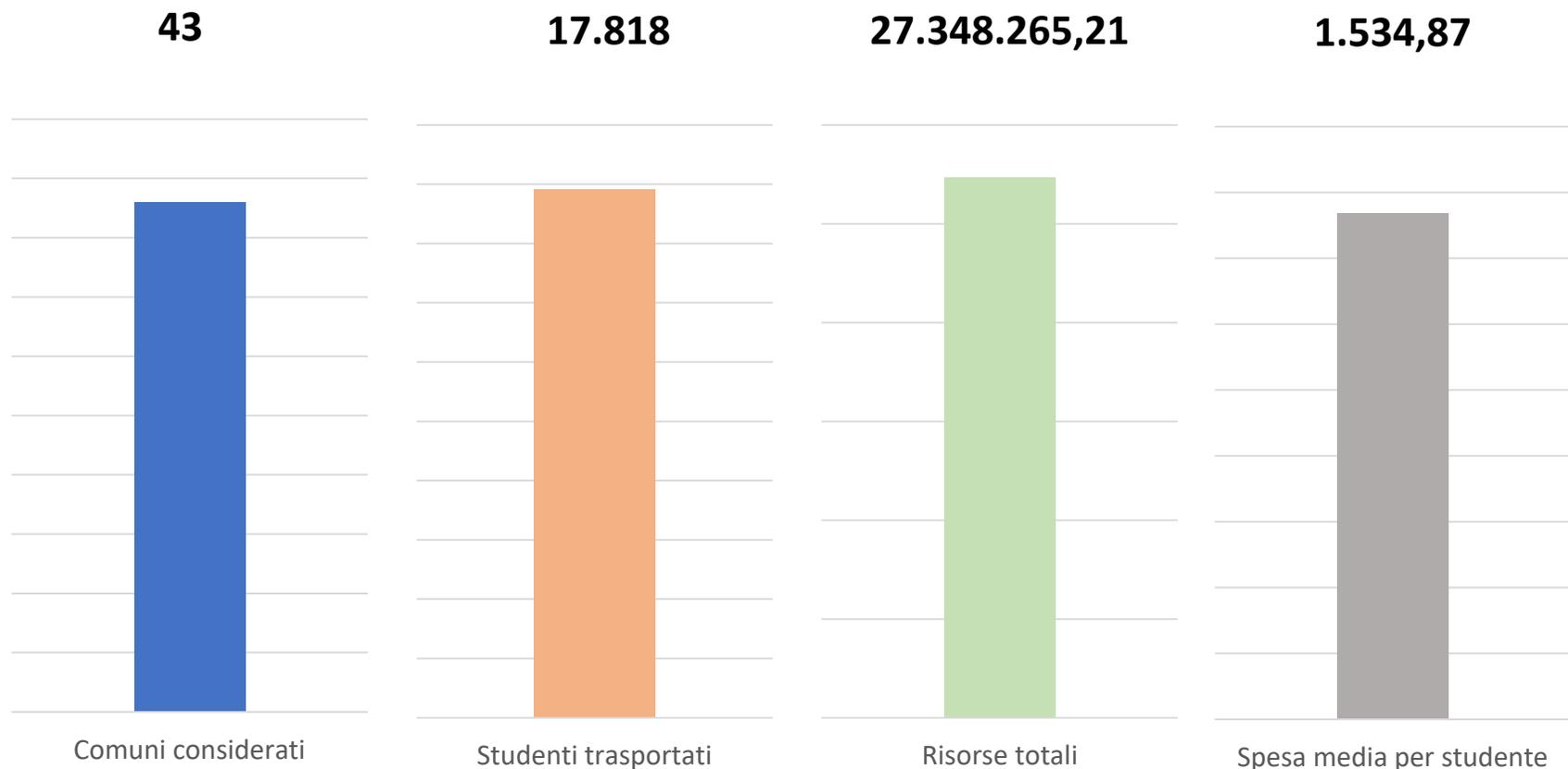
Se il servizio è offerto all'utenza chiedendo un contributo per la copertura dei costi, qual è la percentuale di copertura dei costi derivante dall'ammontare di questi contributi?



Nei casi in cui il servizio è offerto chiedendo un contributo alle famiglie, la quota di copertura di tale contributo è inferiore al 25% del costo del servizio in oltre l'80% dei casi, con poche variazioni per i tre ordini scolastici. Nel solo caso di Pavia il contributo copre oltre il 50% del costo del servizio (per Primaria e Secondaria, non viene invece erogato il servizio per la Materna). E' possibile che l'effetto-Covid abbia pesantemente influito su questo dato a causa della riduzione della capienza ammessa sui mezzi (il Comune di Frosinone ha sottolineato questa causa specifica).

Costo complessivo (costi interni e/o esternalizzati) sostenuto dal Comune per l'intero trasporto scolastico dedicato e costo medio per studente

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia le risorse a disposizione annualmente



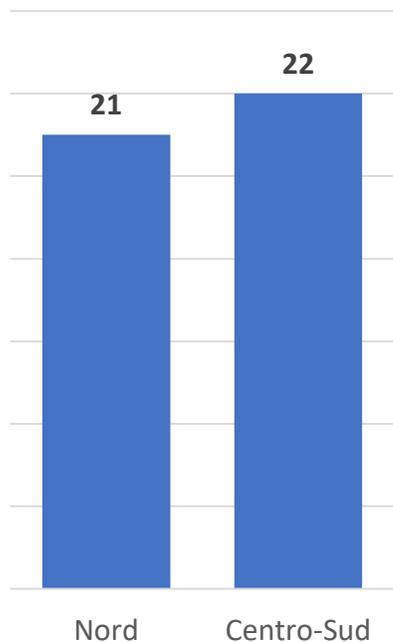
Il costo annuo complessivo per l'intero trasporto scolastico dedicato varia moltissimo da Comune e Comune; si va dagli oltre 17 mln di euro dichiarati da Trento, ai circa 22.000 euro di Bolzano, 30.000 di Pavia e 37.000 di Bisceglie. Tra i Comuni che spendono di più sono da segnalare Teramo (oltre 2,1 mln), Parma (1,9), Perugia, Bari e Verona (circa 1,6). Sono divari derivanti in prima battuta dalla grandezza della popolazione studentesca servita, a cui si deve aggiungere le specificità di contesto territoriale (ad es. la densità di popolazione, la presenza di frazioni e case sparse, il rilievo orografico) che incidono sui costi del servizio a parità di altre condizioni. Non sembra invece rilevante la tradizionale demarcazione Nord/Sud.

Il dato sulla spesa media per studente trasportato è pari a poco più di 1.500 euro/anno e presenta anche in questo caso un'altissima variabilità, dai meno di 500 euro di Gorizia ai 12.000 di Brindisi (le città del Centro-Sud tendono ad avere una spesa pro-capite più alta rispetto a quelle del Nord). Va detto tuttavia che la maggioranza dei Comuni si posiziona nella fascia di costo medio tra 1.000 e 2.000 euro. Anche questi divari sono legati, almeno in parte, alla diversa programmazione del servizio (maggiore/minore capillarità, servizi door-to.-door ecc.), oltre che ai già richiamati fattori di contesto territoriale.

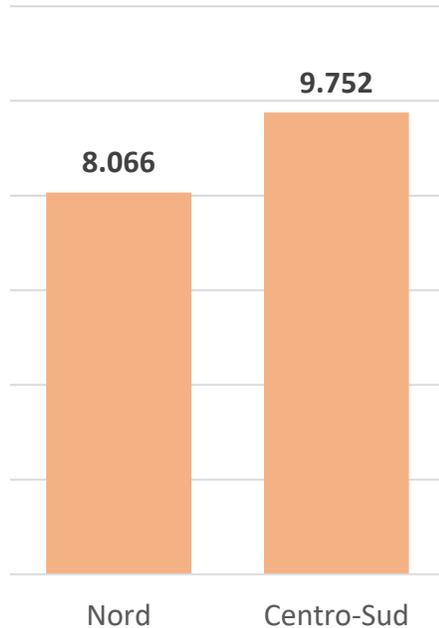
Costo complessivo (costi interni e/o esternalizzati) sostenuto dal Comune per l'intero trasporto scolastico dedicato e costo medio per studente per ripartizione territoriale

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia le risorse a disposizione annualmente

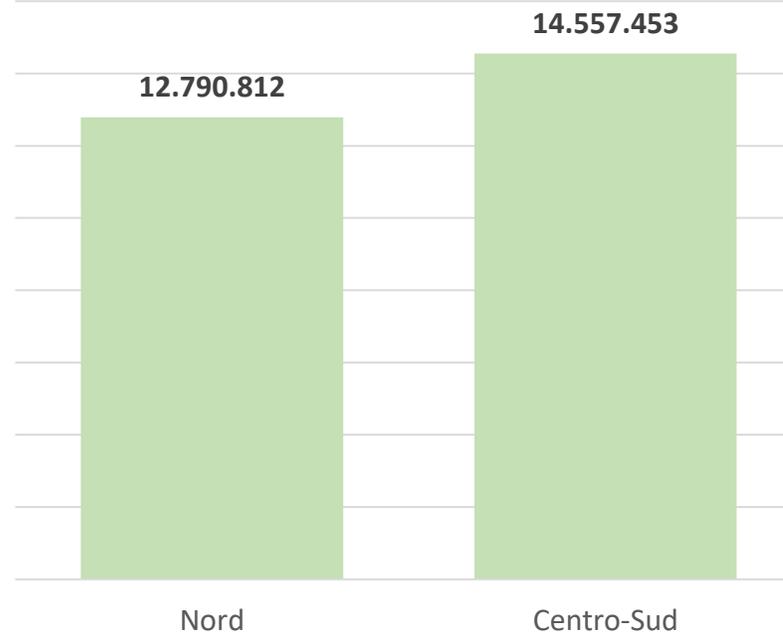
Comuni considerati



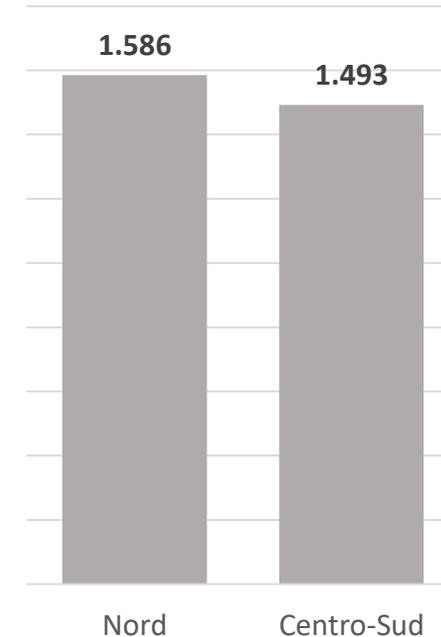
Studenti trasportati



Risorse totali



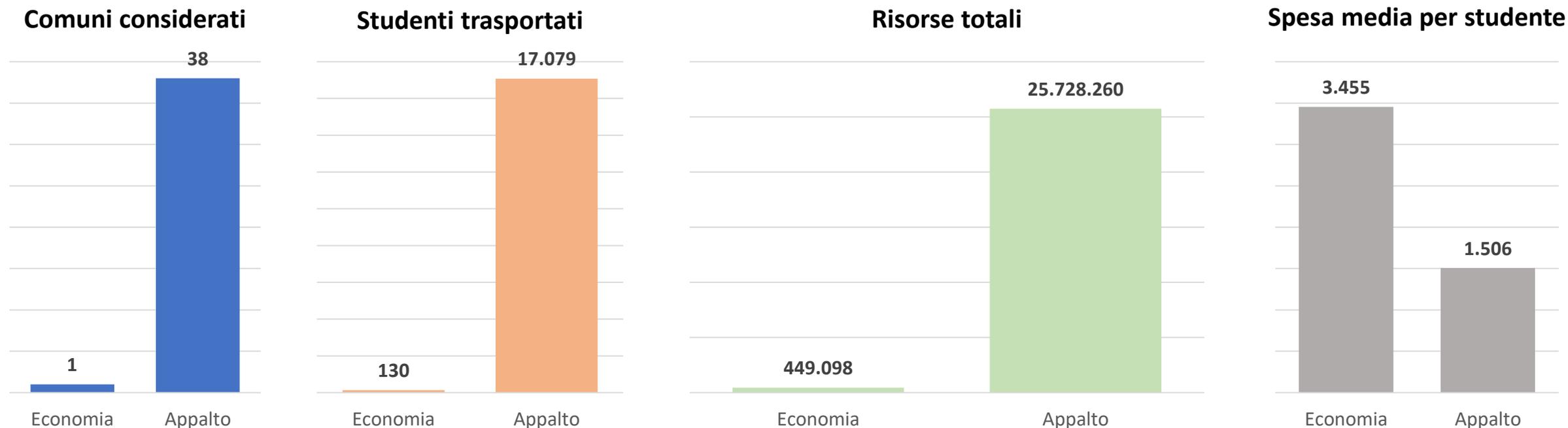
Spesa media per studente



La spesa media per studente è sostanzialmente allineata tra Comuni del Nord e Comuni del Centro-Sud, con un valore leggermente più basso per questi ultimi.

Costo complessivo (costi interni e/o esternalizzati) sostenuto dal Comune per l'intero trasporto scolastico dedicato e costo medio per studente per modalità di gestione del servizio

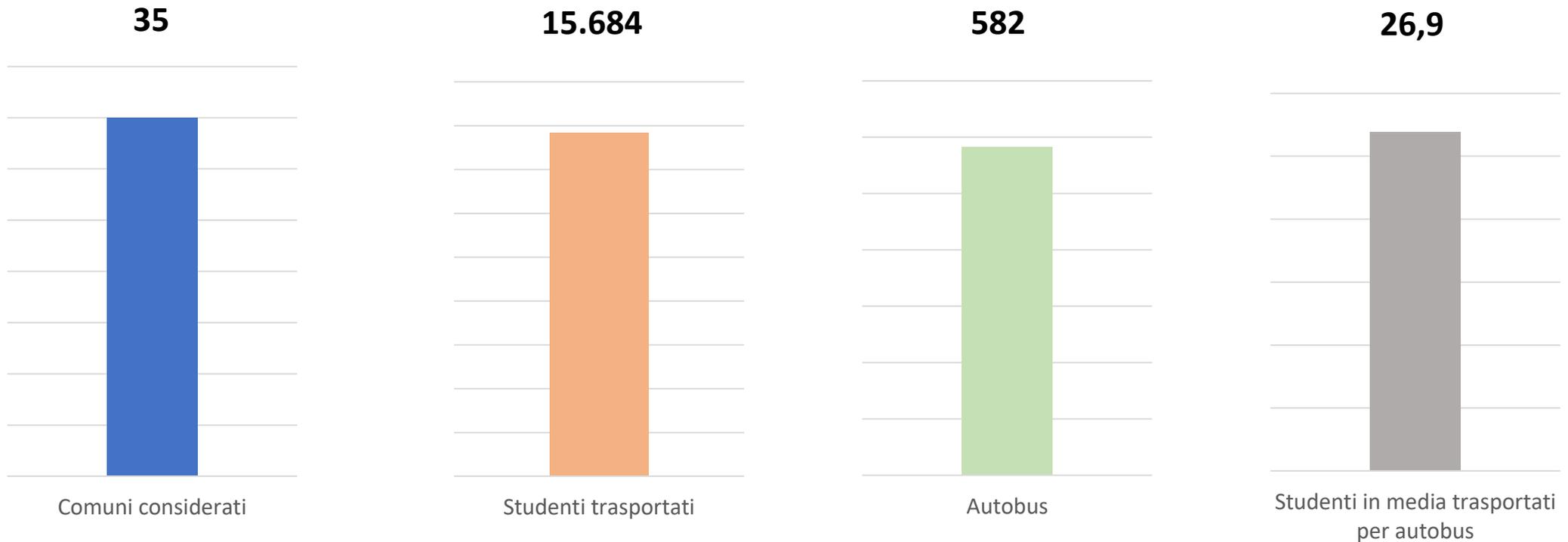
Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato, sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia le risorse a disposizione annualmente tra quelli che gestiscono i servizi esclusivamente in economia o in appalto.



Sembra molto interessante il dato della spesa media per studente articolato tra gestione del servizio in economia e gestione in appalto. Infatti, risulta un valore decisamente più alto, più che doppio, per la gestione in economia; tuttavia è da osservare che il dato si riferisce ad un solo caso di gestione in economia che si è potuto comparare (a causa dell'incompletezza dei dati negli altri casi), per cui la significatività statistica dell'evidenza è molto bassa.

Numero di autobus adibiti a servizio scolastico e numero di studenti trasportati

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia gli autobus impiegati nei servizi scolastici

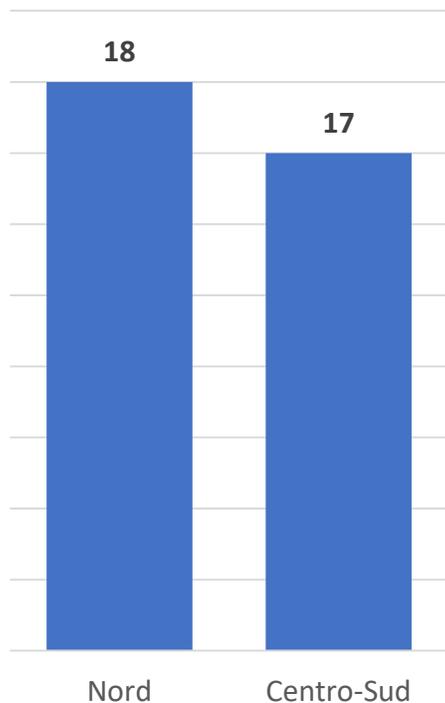


Il numero di autobus adibiti a servizio scolastico è molto variabile, tra i 450 di Trento e i 110 di Perugia fino alla decina di Comuni che ne dichiarano non più di 5. Il numero medio di studenti giornalieri trasportati per autobus, pari a 26,9, evidenzia un rilevante coefficiente di riempimento, in considerazione del fatto che una parte dei servizi viene erogato con bus piccoli di 9-18 posti.

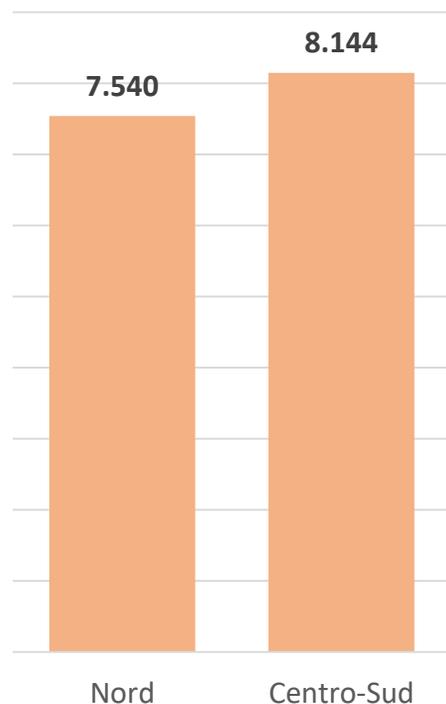
Numero di autobus adibiti a servizio scolastico e numero di studenti trasportati per ripartizione territoriale

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia le gli autobus impiegati nei servizi scolastici

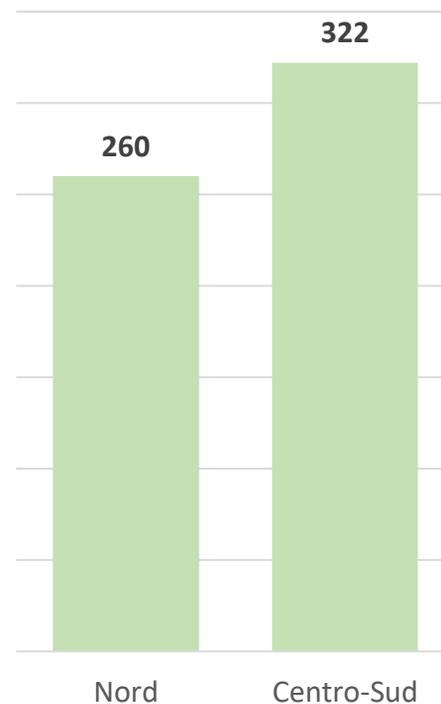
Comuni considerati



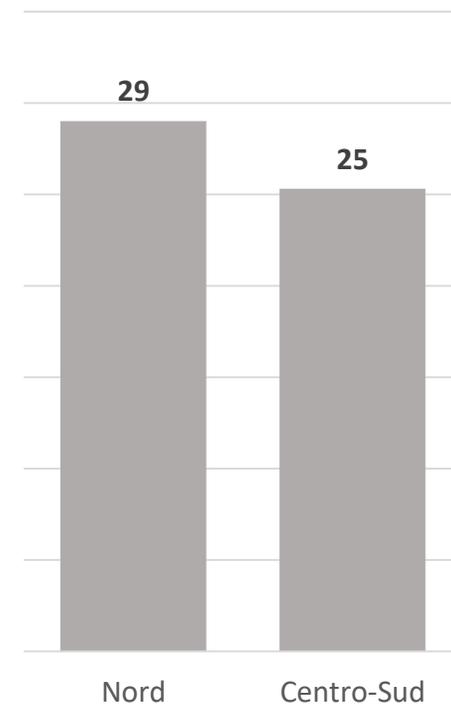
Studenti trasportati



Autobus

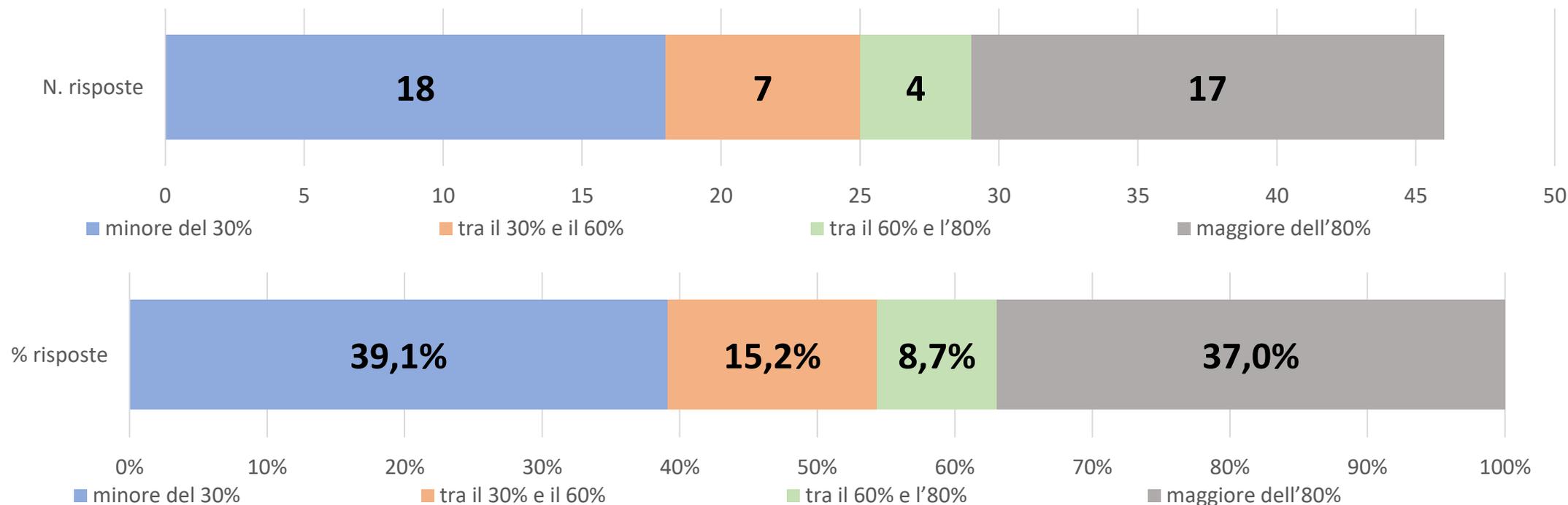


Studenti in media trasportati per autobus



Il numero medio di studenti trasportati giornalmente dagli autobus dedicati è un po' più alto nelle città del Nord (29) rispetto a quelle del Centro-Sud (25).

Lo standard emissivo degli autobus adibiti a trasporto scolastico (quota di bus ad Euro 6 o superiore, e/o a metano e/o elettrico/ibrido per fascia di distribuzione percentuale)



Rispetto agli standard emissivi degli autobus adibiti a trasporto scolastico il quadro che emerge è polarizzato. C'è una quota rilevante di Comuni, pari al 39,1%, che dispone di una percentuale molto bassa (inferiore al 30%) di mezzi a basso inquinamento, mentre al polo opposto il 37% dei Comuni dispone invece di una percentuale molto alta di mezzi a basso impatto (oltre l'80%). Minoritarie sono le situazioni intermedie. Circa l'età media degli autobus, i dati disponibili riguardano pochi Comuni; in ogni caso si va da alcuni casi con età media molto bassa (pari o inferiore a 2 anni come a Venezia, Teramo e Velletri) a diversi Comuni - al Sud come al Nord - dove l'età media è pari o supera i 10 anni: Cremona (punta di 17 anni di età media), Carbonia, Foggia, Biella, Brescia, Terni e Trapani.

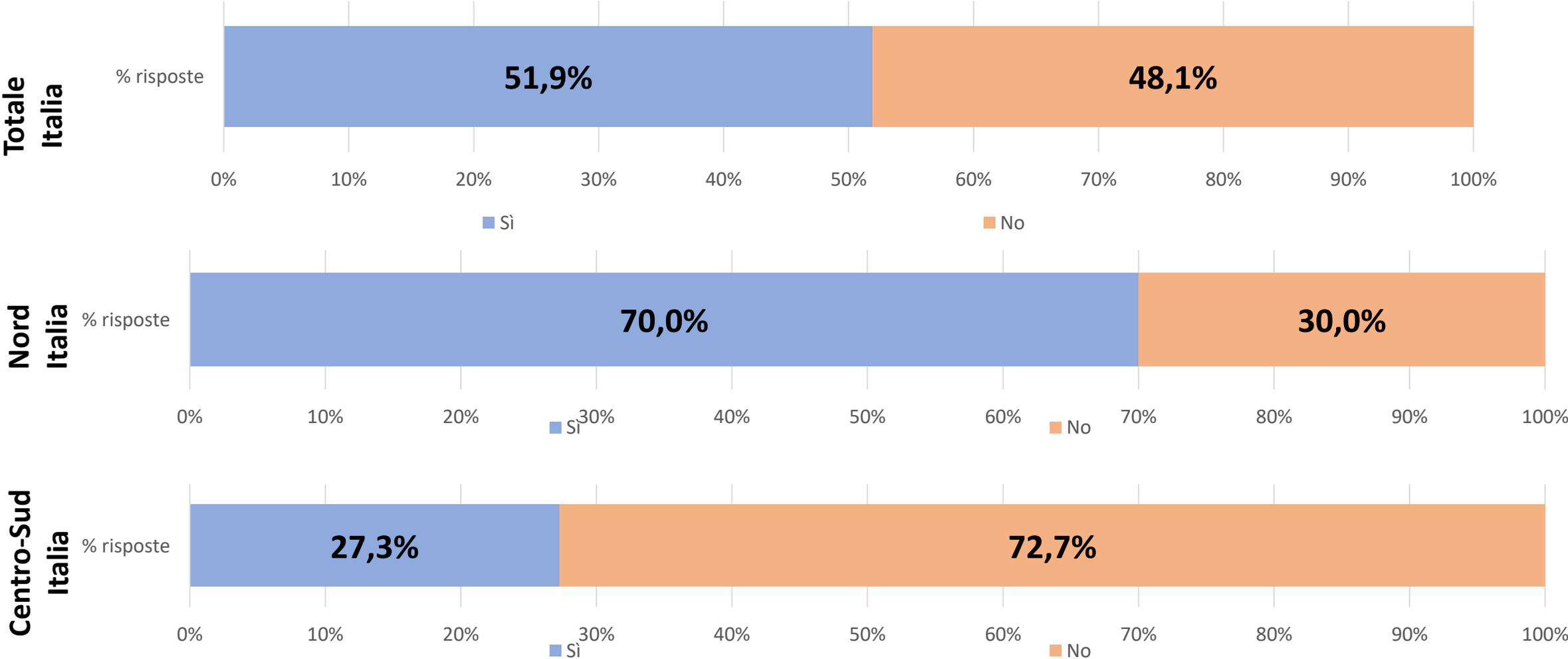
Numeri di studenti che usufruiscono dei servizi di trasporto dedicato e incidenza sulla popolazione scolastica per ripartizione territoriale

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti totale sia quelli che usufruiscono dei servizi scolastici

Totale Italia	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	24	42	37	38
Totale studenti	59.700	258.825	161.605	497.221
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	1.462	9.972	6.753	17.101
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	2,4	3,9	4,2	3,4
Nord Italia	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	10	22	18	19
Totale studenti	32.488	169.279	103.155	326.548
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	294	4.043	3.620	7.743
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	0,9	2,4	3,5	2,4
Centro-Sud Italia	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	14	20	19	19
Totale studenti	27.212	89.546	58.450	170.673
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	1.168	5.929	3.133	9.358
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	4,3	6,6	5,4	5,5

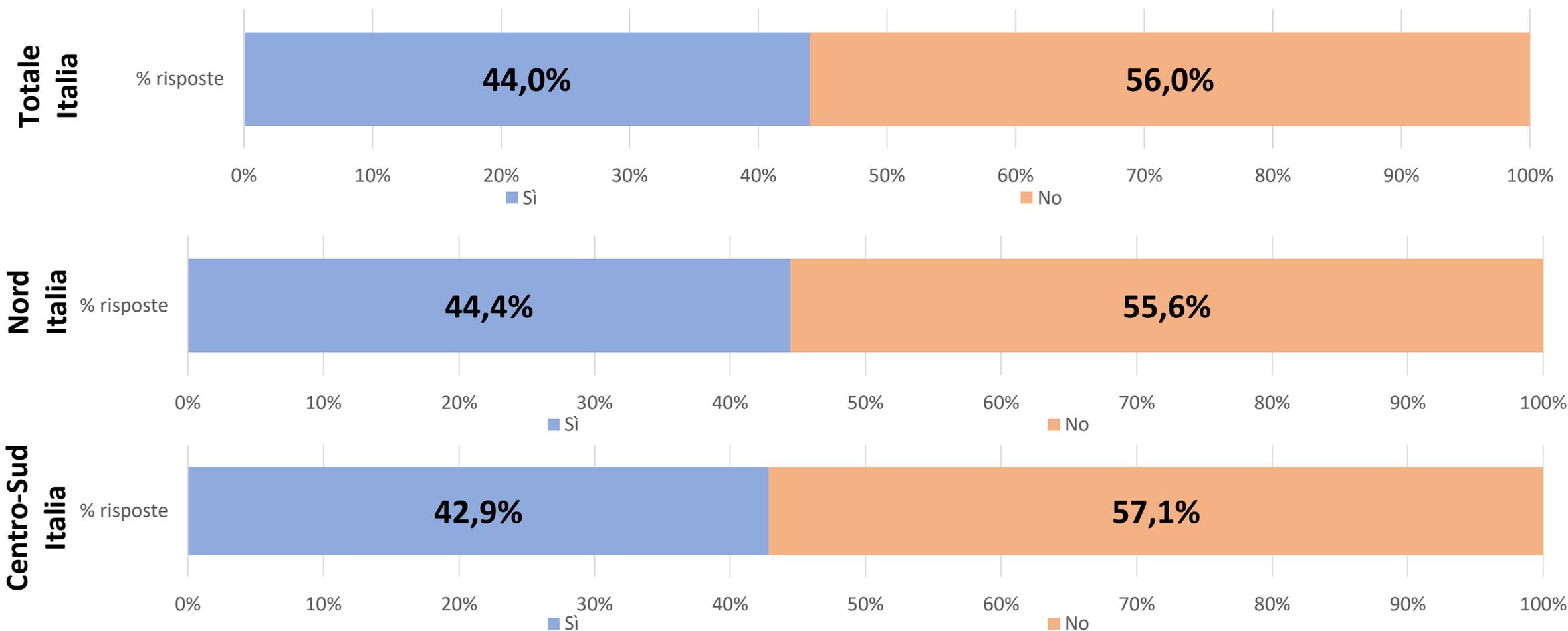
Eccezionalmente bassa risulta la percentuale di studenti che usufruiscono di un servizio di trasporto scolastico dedicato; appena il 3,4% in totale, percentuale che sale un po' al Centro-Sud (5,5%). La punta negativa riguarda i bambini della Materna (2,4%); 3,9% per quelli della Primaria e 4,2% per quelli della Secondaria. Va detto che Materna e Primaria sono scuole di prossimità, per cui gran parte dei bambini effettuano lo spostamento casa-scuola a piedi (il trasporto pubblico non è quindi necessario) o sono accompagnati dai genitori in auto (non sempre i genitori, in particolare se i bambini sono molto piccoli, sono disponibili ad affidare i figli al trasporto pubblico). Diverso è il caso della Secondaria rispetto alla quale le motivazioni di fisiologico non-utilizzo del mezzo pubblico di cui si è appena detto sono decisamente meno incidenti. Il dato medio «nasconde» un'elevata eterogeneità di situazioni. In ben 11 Comuni la quota di studenti che utilizzano il trasporto dedicato è inferiore al 2%. Si tratta di Comuni sia piccolo-medi, come Bisceglie (punta negativa allo 0,15%), Pavia e Frosinone, sia medi (Foggia, Bergamo), sia grandi (Milano e Torino). La percentuale sale invece sopra il 10% nei casi di Ascoli Piceno (punta al 17%), Bari, Modica, Lucca, Perugia, Velletri e Pomezia.

Presenza del Mobility Manager di Area per ripartizione territoriale (% Comuni)



Solo poco più della metà (51,9%) dei Comuni del campione dichiara di aver nominato il Mobility Manager di Area con una differenza nettissima tra Nord (70% dei Comuni lo hanno nominato) e Centro-Sud (solo il 27,3%).

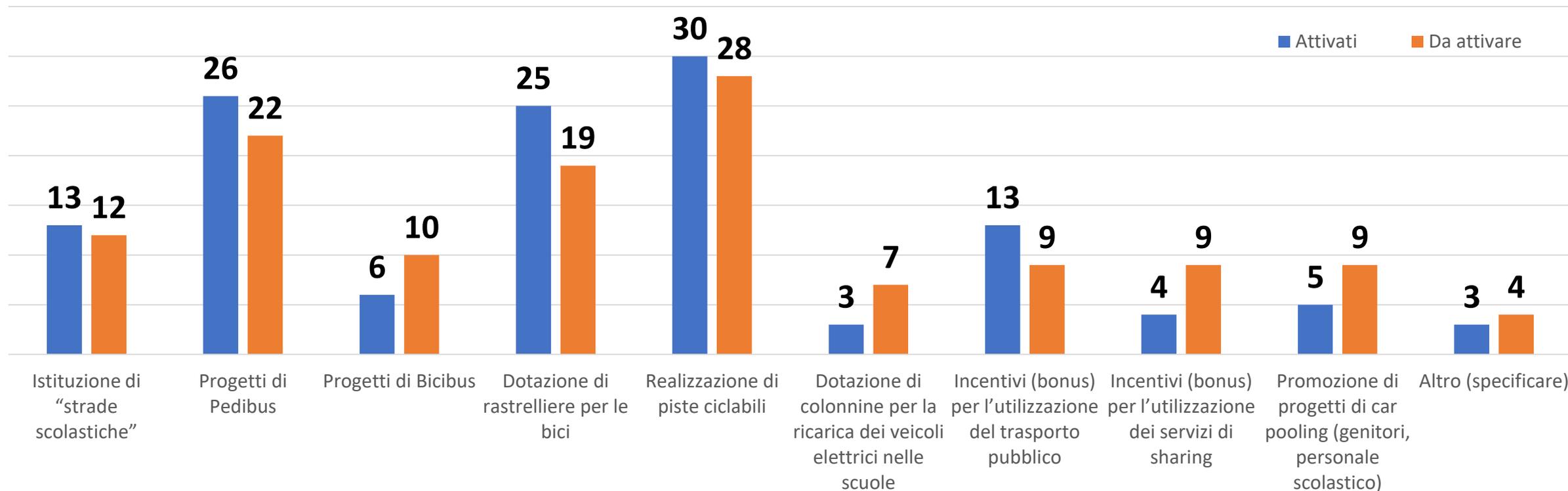
Se è stato nominato, il Mobility Manager di Area svolge un ruolo di coordinamento dei Mobility Manager Scolastici del Comune? (% Comuni per ripartizione territoriale)



Solo il 44% dei Mobility Manager di Area (MMA) nominati svolge un ruolo di coordinamento dei Mobility Manager Scolastici (MMS), percentuale omogenea tra Nord e Centro-Sud. Di fatto solo nel 22% dei Comuni c'è un MMA che coordina l'azione dei MMS, valore che sale al 31% per i Comuni del Nord e scende al 12% per quelli del Centro-Sud. Trattandosi di Comuni strutturati (oltre 50mila abitanti) il dato rilevato mostra un forte ritardo degli Enti, in particolare al Centro-Sud, nell'attivazione diffusa e corretta delle politiche di Mobility Management.

Iniziative attivate dai Comuni nell'ultimo triennio e da attivare nel prossimo triennio per favorire una mobilità scolastica più sostenibile e sicura (v.a. Comuni, totale Italia)

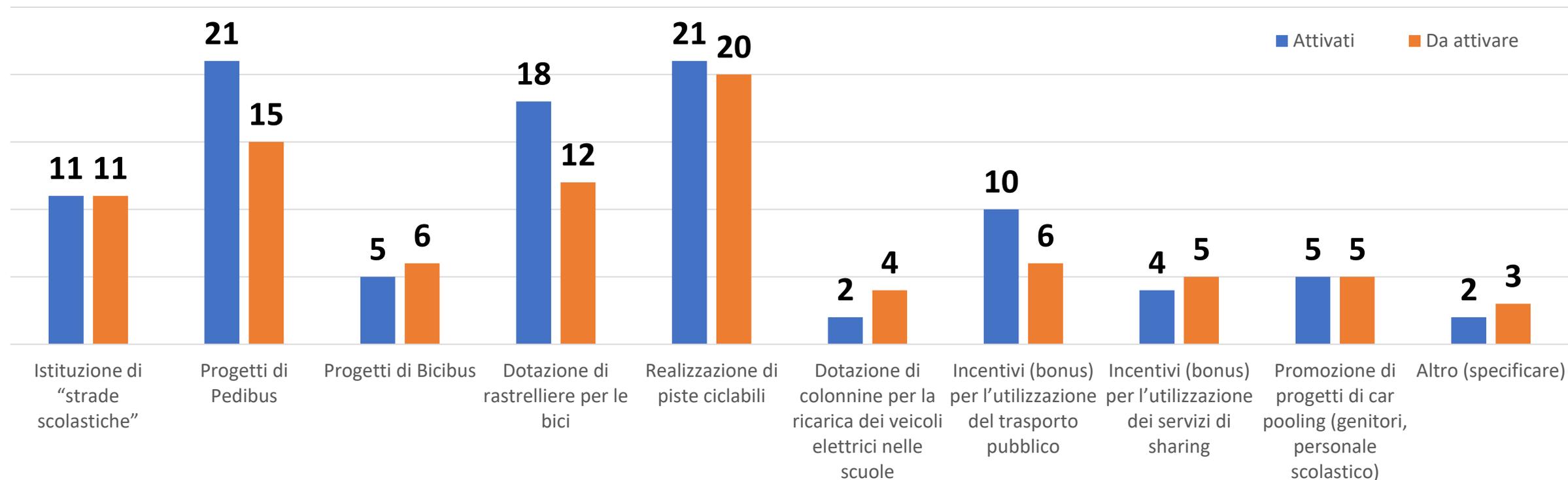
Sono considerati i soli Comuni che hanno fornito una risposta



In generale il numero di Comuni che dichiara di avere attivato negli ultimi tre anni politiche per la mobilità scolastica sostenibile e sicura è piuttosto basso (è tuttavia possibile che in alcuni casi si tratti di mancate risposte legate alla non-competenza in materia dei funzionari che hanno compilato la scheda). Un certo numero di Comuni prevede poi di attivare misure di mobilità sostenibile nel prossimo triennio ma anche questa appare una quota contenuta. Tra i progetti messi in campo (o da mettere in campo) prevalgono la realizzazione di piste ciclabili (52,6%), il Pedibus (45,6%) e la dotazione di rastrelliere (53,9%). A seguire l'istituzione di "strade scolastiche" e gli incentivi per l'utilizzazione del trasporto pubblico, mentre meno attenzione è riservata, con qualche miglioramento in prospettiva, alle colonnine per la ricarica elettrica e ai progetti di car pooling (qui influisce la persistente percezione di insicurezza da contagio rispetto alla «condivisione del viaggio», che sia un mezzo pubblico o l'auto).

Iniziative attivate dai Comuni del Nord Italia nell'ultimo triennio e da attivare nel prossimo triennio per favorire una mobilità scolastica più sostenibile e sicura (v.a. Comuni, Nord Italia)

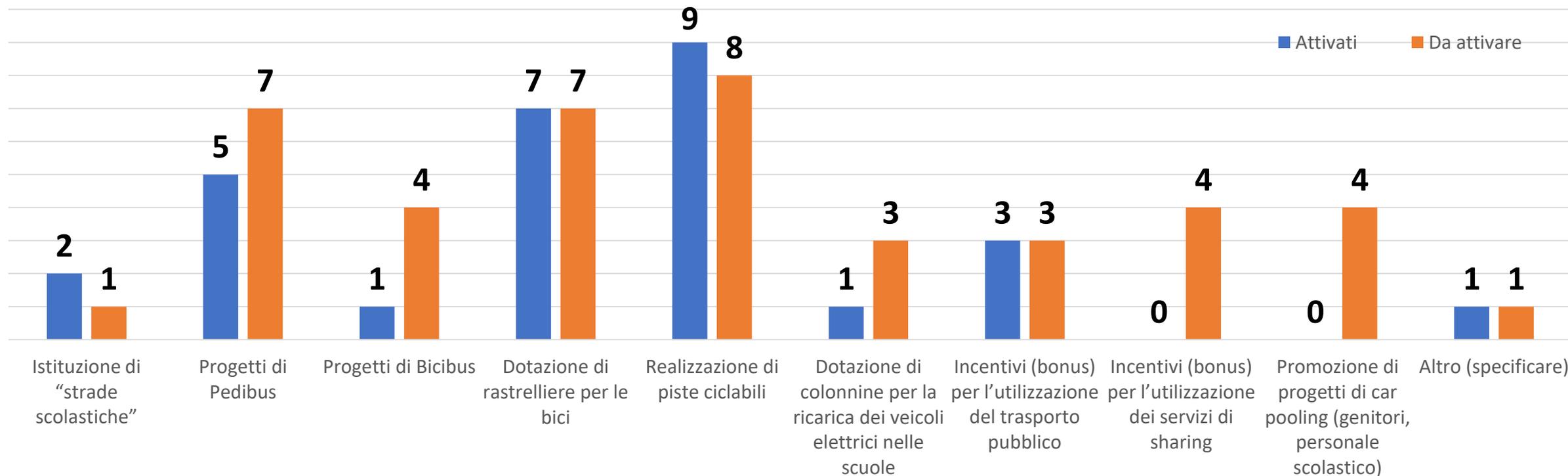
Sono considerati i soli Comuni che hanno fornito una risposta



Al Nord la proporzione di Comuni che hanno indicato l'attivazione di qualche misura per una mobilità scolastica più sostenibile e sicura è simile a quella del Centro-Sud. Tra le iniziative indicate spicca l'incidenza del Pedibus che affianca la realizzazione di piste ciclabili. A seguire la dotazione di rastrelliere per le bici, l'istituzione di strade scolastiche e i bonus per il trasporto pubblico

Iniziative attivate dai Comuni del Centro-Sud Italia nell'ultimo triennio e da attivare nel prossimo triennio per favorire una mobilità scolastica più sostenibile e sicura (v.a. Comuni, Centro-Sud Italia)

Sono considerati i soli Comuni che hanno fornito una risposta



Anche nei Comuni del Centro-Sud le iniziative assunte, non così diffuse, riguardano soprattutto la mobilità ciclistica (piste ciclabili e rastrelliere), seguite dal Pedibus. Rispetto ai Comuni del Nord meno diffusi sembrano essere le strade scolastiche, gli incentivi per l'uso del trasporto pubblico e la promozione del car pooling; quest'ultimo è in diversi casi nelle previsioni di attivazione per i prossimi anni insieme ai servizi di sharing.

Sommario

1. Obiettivi dell'indagine, attività svolte, metodologia
2. La cornice normativa
3. L'indagine diretta sui Comuni
 - 3.1 I Comuni di media e grande dimensione
 - 3.2 I Comuni dei focus provinciali
4. Riepilogo, confronti e considerazioni conclusive

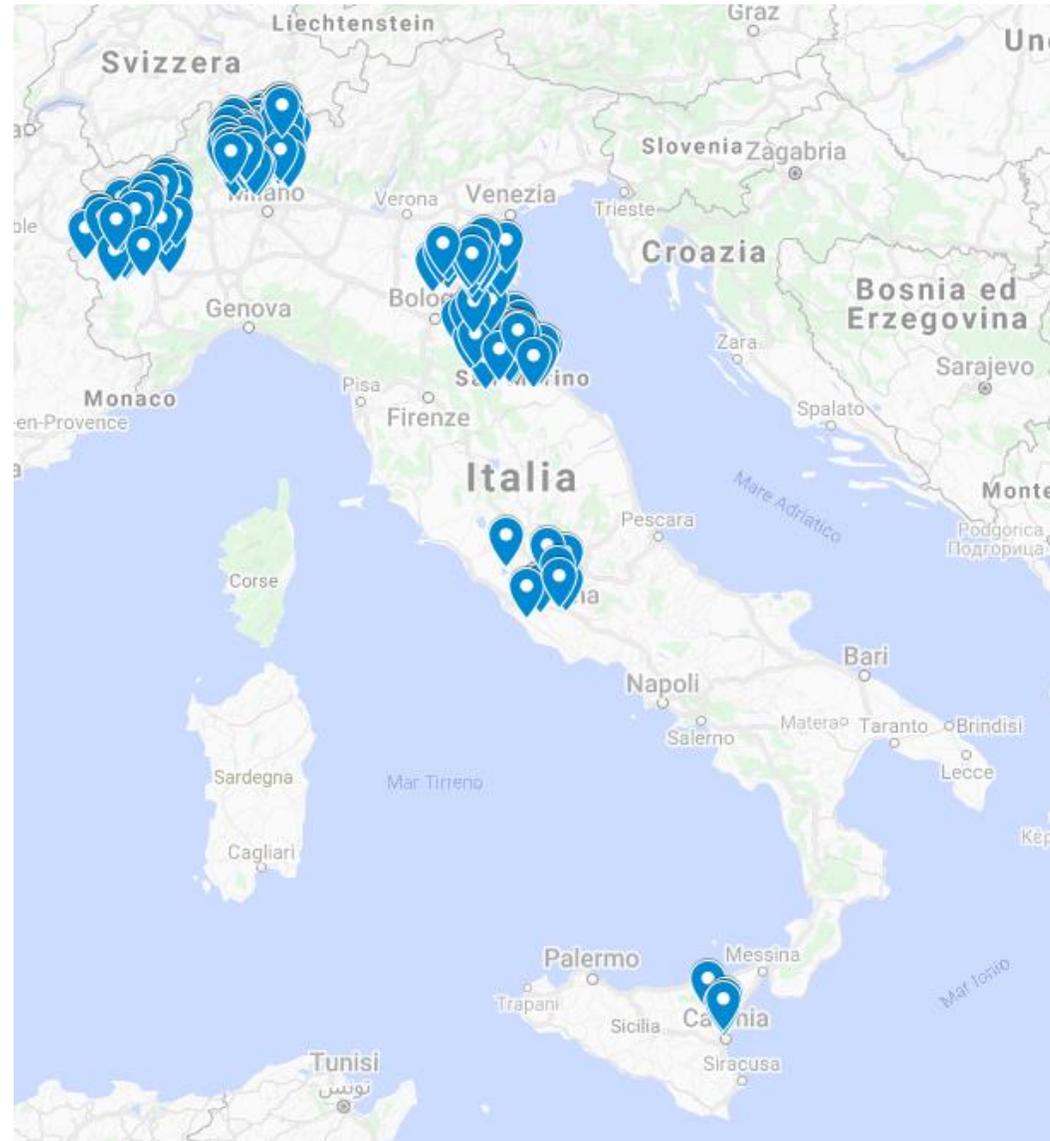
Allegato. Il questionario somministrato ai Comuni

I Comuni che hanno risposto all'indagine

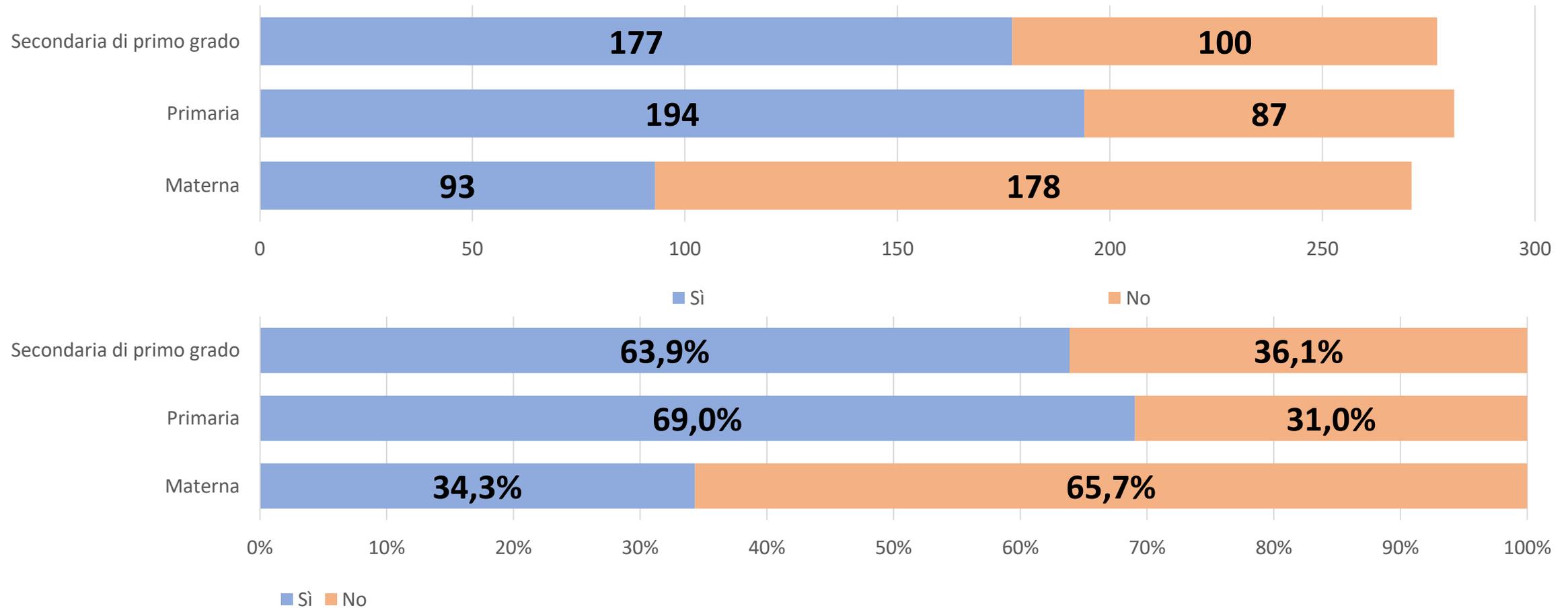
Provincia/Città metropolitana	N. Enti
Como	72
Lecco	43
Varese	58
Forlì-Cesena	13
Ravenna	8
Rimini	12
Pesaro-Urbino	1
Ferrara	17
Roma	9
Catania	5
Torino	45
Totale	283

L'indagine sui Comuni dei focus provinciali ha coinvolto complessivamente 283 Enti, di cui 3 Unioni di Comuni, per un totale di 294 Comuni. I Comuni che hanno partecipato all'indagine sono in prevalenza di piccola dimensione.

Rispetto alla raccolta dei questionari sono significativi tre cluster territoriali: le province di Como, Lecco e Varese (173 Comuni in totale sui 370 complessivi), la Romagna con le province di Forlì-Cesena, Ravenna, Rimini e Ferrara (50 Comuni su 96) e la città metropolitana di Torino (45 Comuni su 316).

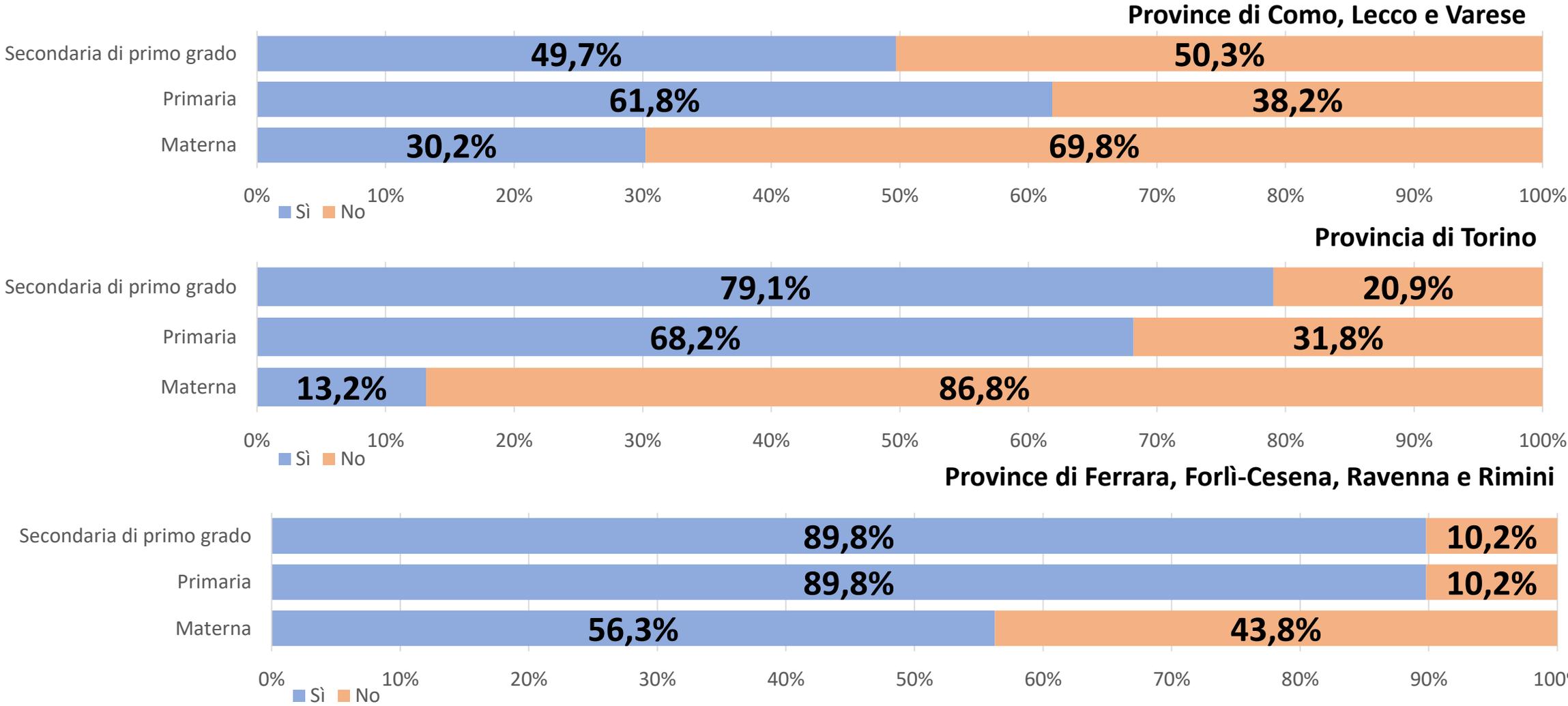


Esistenza dei servizi di trasporto scolastico dedicato (v.a. e % Comuni)



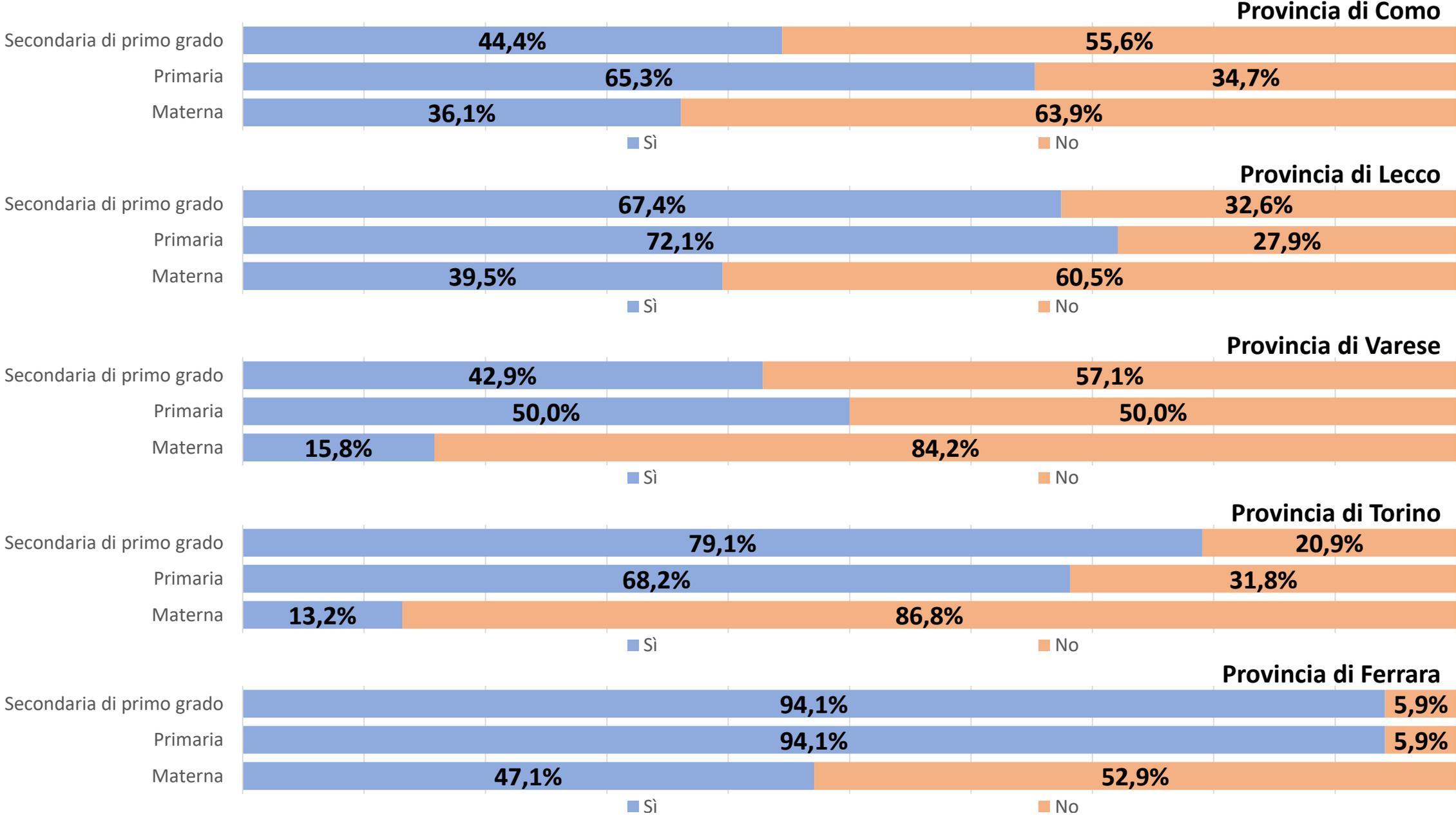
I servizi di trasporto scolastico dedicato sono assicurati solo in una parte dei (piccoli) Comuni; le percentuali sono elevate per la Primaria (69%) e per la Secondaria (63,9%), mentre nel caso della Materna solo poco più di un terzo dei Comuni dichiara di assicurare il servizio. Va tuttavia considerato che la dimensione molto piccola dei Comuni facilita il percorso a piedi casa-scuola, rendendo in molti casi superflua l'attivazione di servizi di trasporto pubblico.

Esistenza dei servizi di trasporto scolastico dedicato per cluster territoriali (% Comuni)

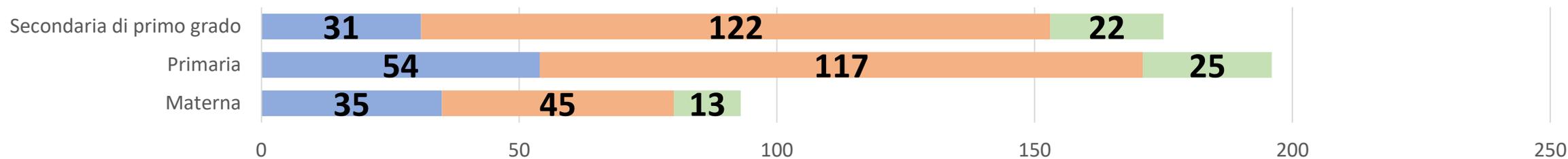


Nei cluster territoriali approfonditi, si osservano differenze piuttosto rilevanti in relazione all'esistenza di servizi di trasporto scolastico dedicati. Rispetto alla Materna, il servizio è assicurato nel 56,3% dei Comuni della Romagna, ma solo nel 30,2% di quelli di Como-Lecco-Varese e appena nel 13,2% della Città metropolitana di Torino. In Romagna la quota di Comuni con servizi dedicati sale al 90% nel caso delle scuole Primarie e Secondarie, mentre nella Città metropolitana di Torino si nota una forte crescita delle quote di Comuni con servizi dedicati sia per la Primaria (quasi il 70%) che per la Secondaria (quasi l'80%). Meno diffusi i servizi in questo caso nel bacino Como-Lecco-Varese.

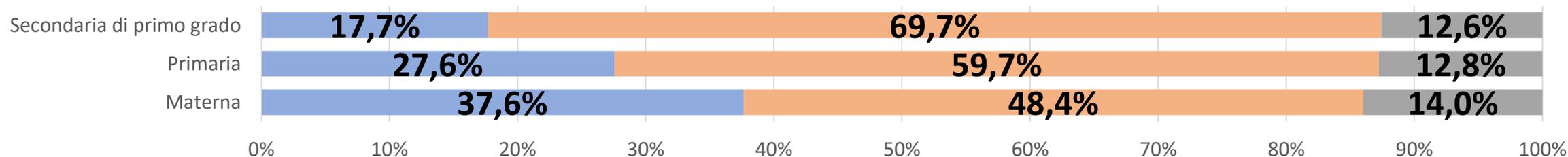
Esistenza dei servizi di trasporto scolastico dedicato per singole province (% Comuni)



Modalità di gestione dei servizi di trasporto scolastico dedicato (v.a e % Comuni)



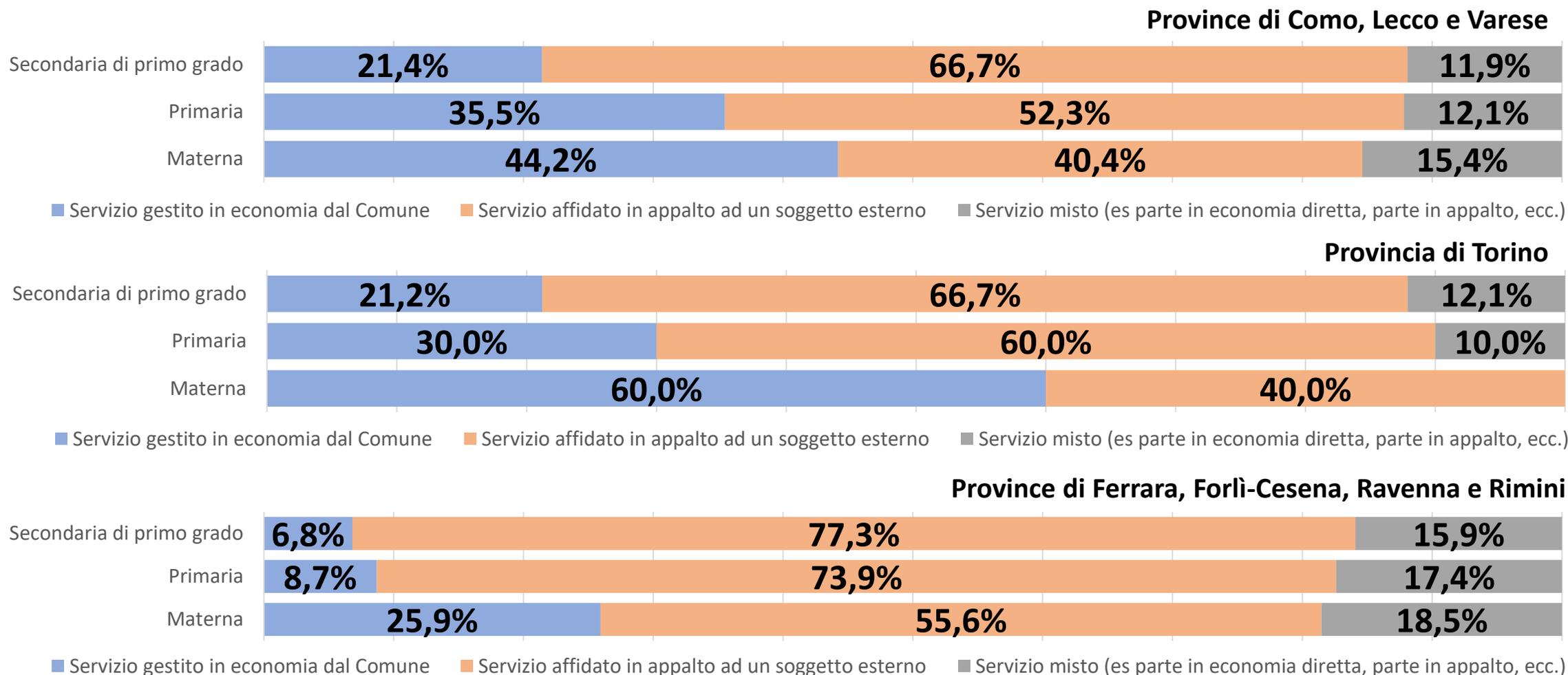
- Servizio gestito in economia dal Comune
- Servizio affidato in appalto ad un soggetto esterno
- Servizio misto (es parte in economia diretta, parte in appalto, o con contributi alle famiglie, ecc.)



- Servizio gestito in economia dal Comune
- Servizio affidato in appalto ad un soggetto esterno
- Servizio misto (es parte in economia diretta, parte in appalto, o con contributi alle famiglie, ecc.)

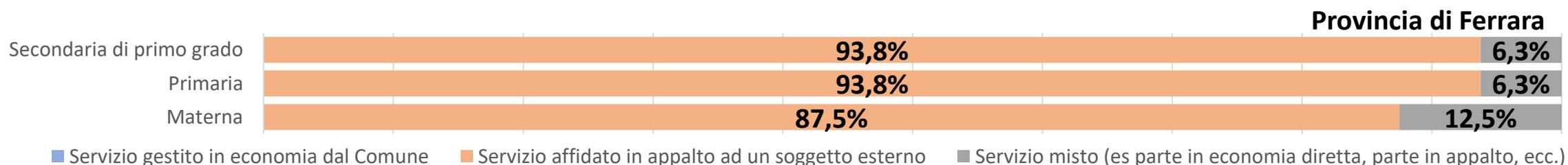
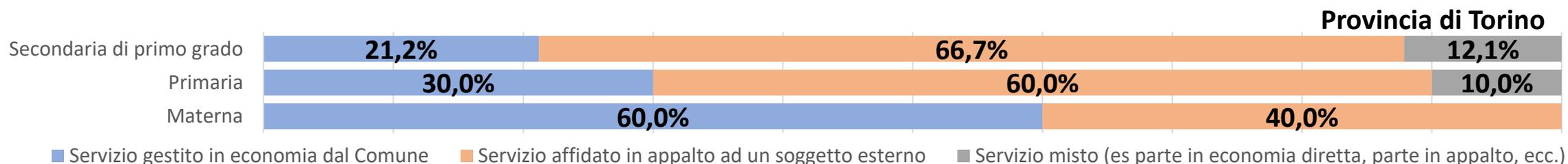
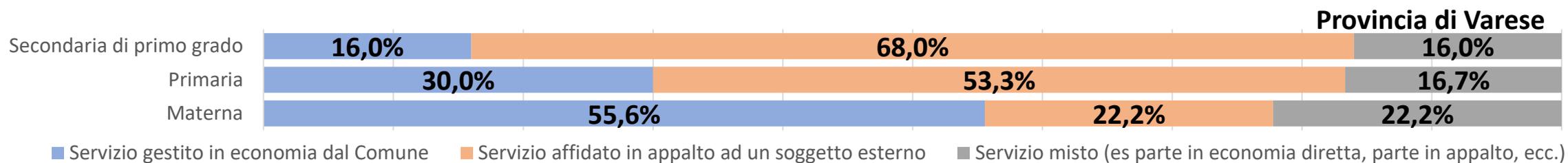
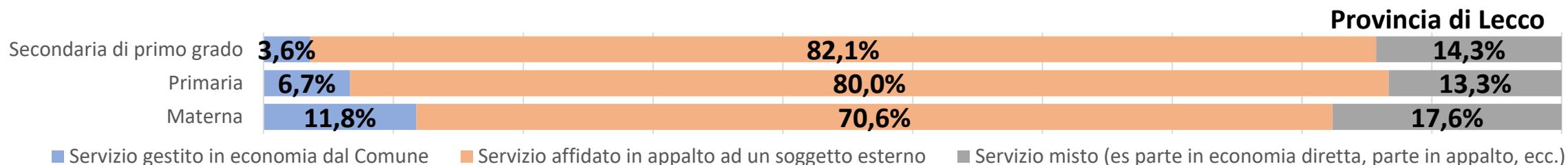
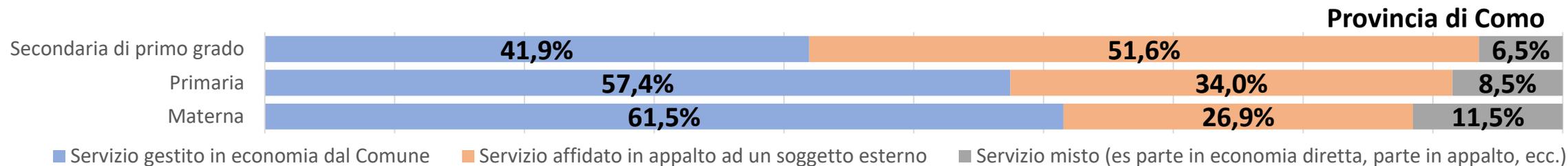
I servizi dedicati di trasporto scolastico, ove assicurati, sono prevalentemente gestiti da un soggetto esterno in appalto. Il peso di questa modalità varia tuttavia tra la Materna (poco meno della metà dei Comuni), la Primaria (circa il 60%) e la Secondaria (circa il 70%). Circa le altre modalità di gestione, nella Materna sono piuttosto diffusi i casi in cui il servizio è gestito in economia dal Comune (37,6%). Anche per la Primaria e per la Secondaria la modalità prevalente in alternativa al soggetto esterno è rappresentata dalla gestione diretta dell'Ente, ma con meno incidenza. Nel 12-15% dei casi il servizio è gestito in modalità mista (in parte in economia diretta e in parte in appalto o con contributi delle famiglie).

Modalità di gestione dei servizi di trasporto scolastico dedicato per cluster territoriali (% Comuni)

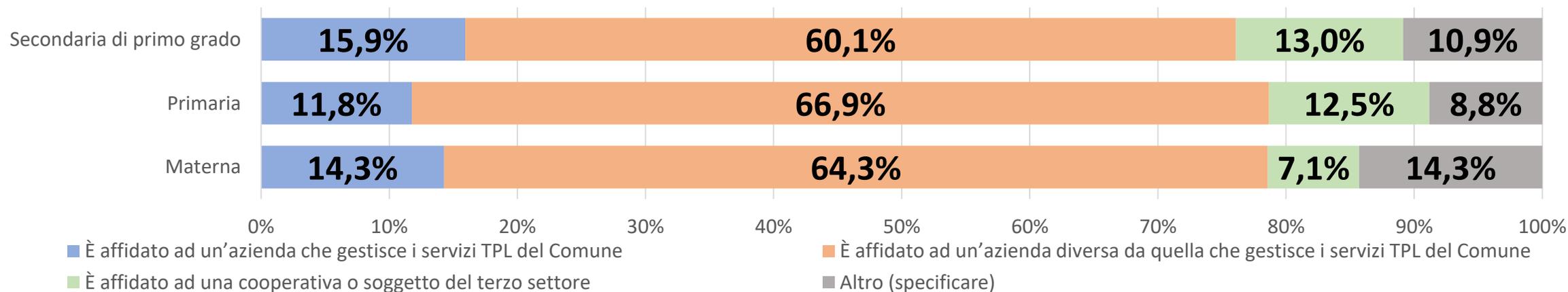
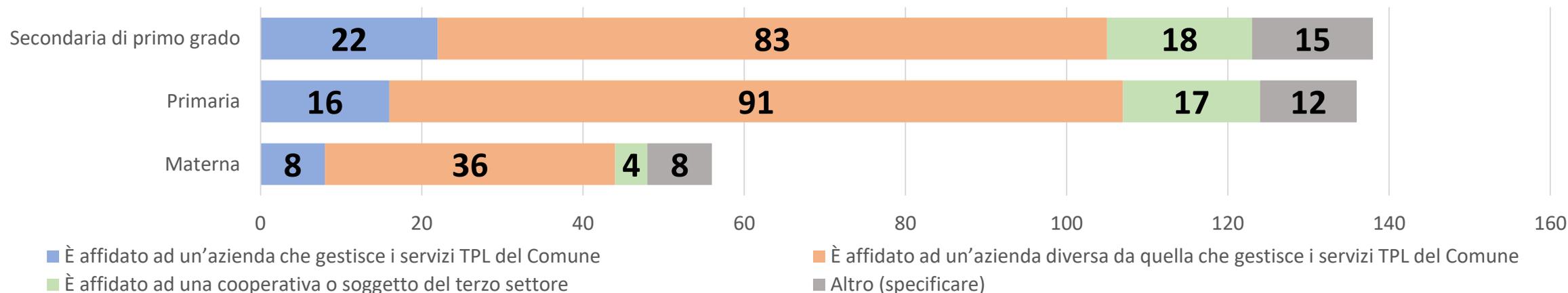


Circa i cluster territoriali, l'affidamento esterno dei servizi è più diffuso in Romagna (oltre il 70% per Primaria e Secondaria, 55% per la Materna). Nella Città metropolitana di Torino è particolarmente alta la percentuale di Comuni che gestisce in economia i servizi di trasporto per la Materna (60%, contro il 44,2% del bacino Como-Lecco-Varese e il 25,9% in Romagna).

Modalità di gestione dei servizi di trasporto scolastico dedicato per singole province

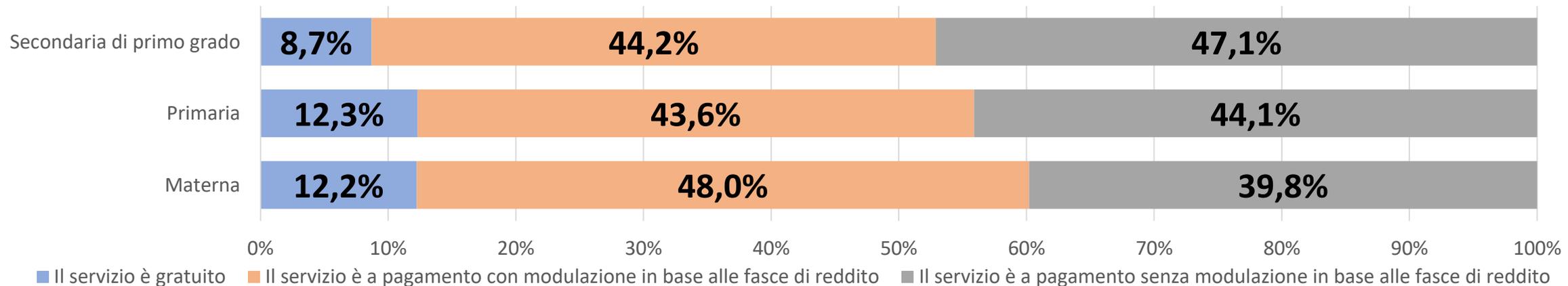
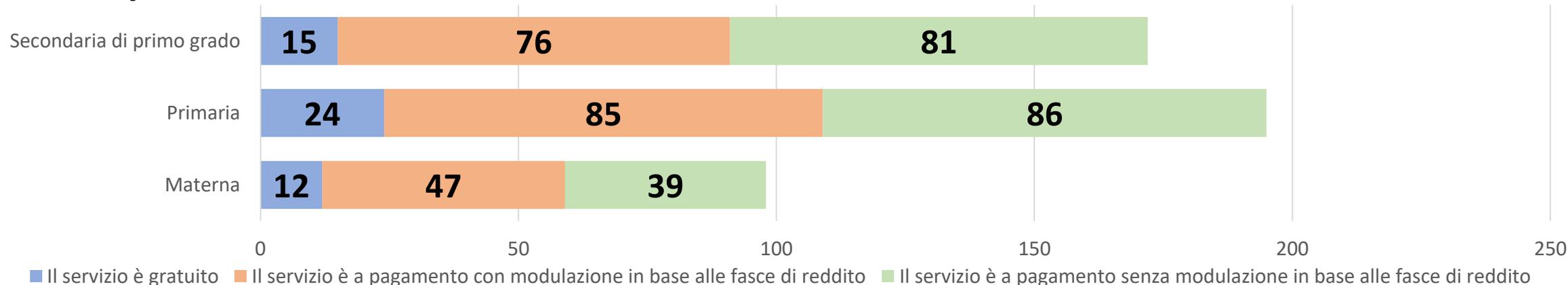


Modalità di affidamento esterno, anche parziale, dei servizi (v.a. e % Comuni)



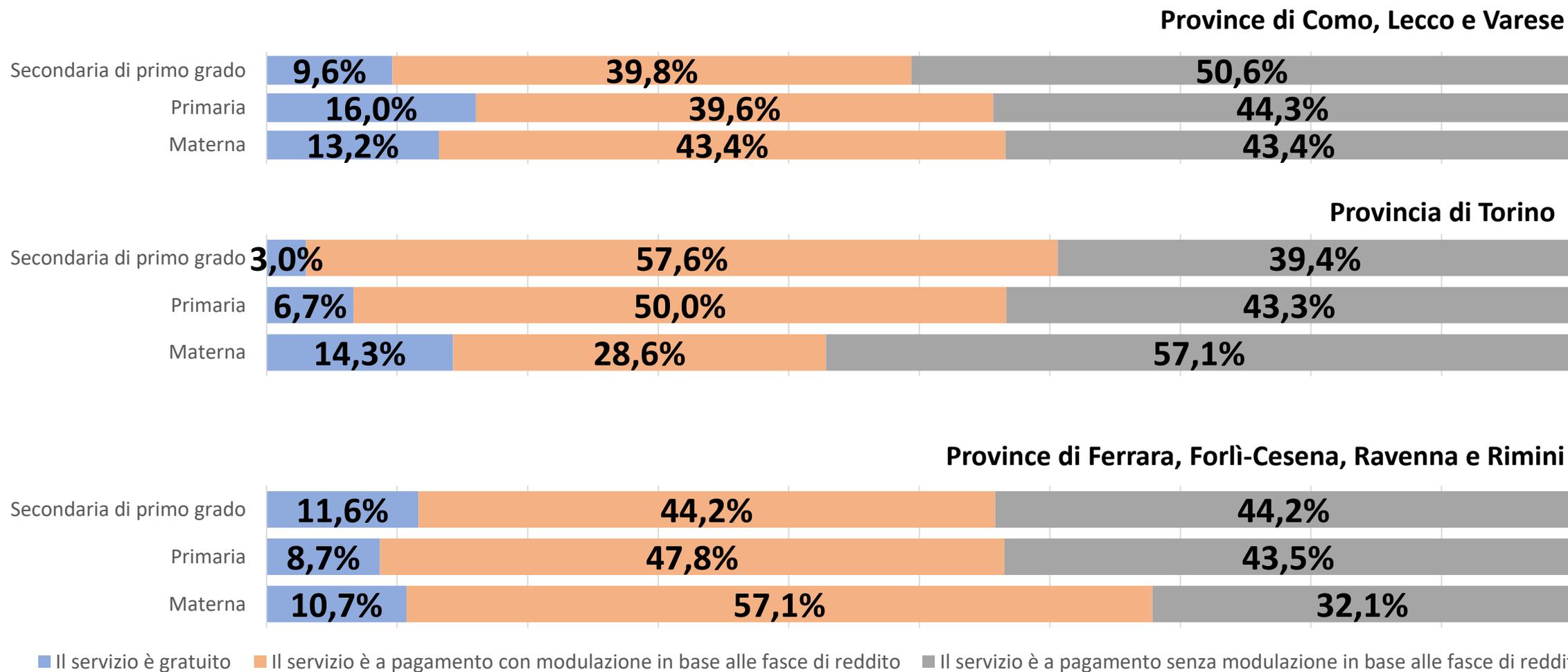
Nei casi in cui il servizio di trasporto scolastico dedicato è affidato esternamente, di norma il gestore è un'azienda di trasporto pubblico diversa da quella che gestisce i servizi di TPL del Comune (66,9% di casi per la Primaria, 64,3% per la Materna, 60% per la Secondaria). L'azienda del TPL comunale gestisce anche il trasporto scolastico dedicato in media nel 12-15% dei casi, mentre l'affidamento a cooperativa o soggetto del terzo settore è abbastanza rilevante nella Materna (14,3% dei Comuni).

Modalità di determinazione del costo del servizio a carico delle famiglie (v.a. e % Comuni)



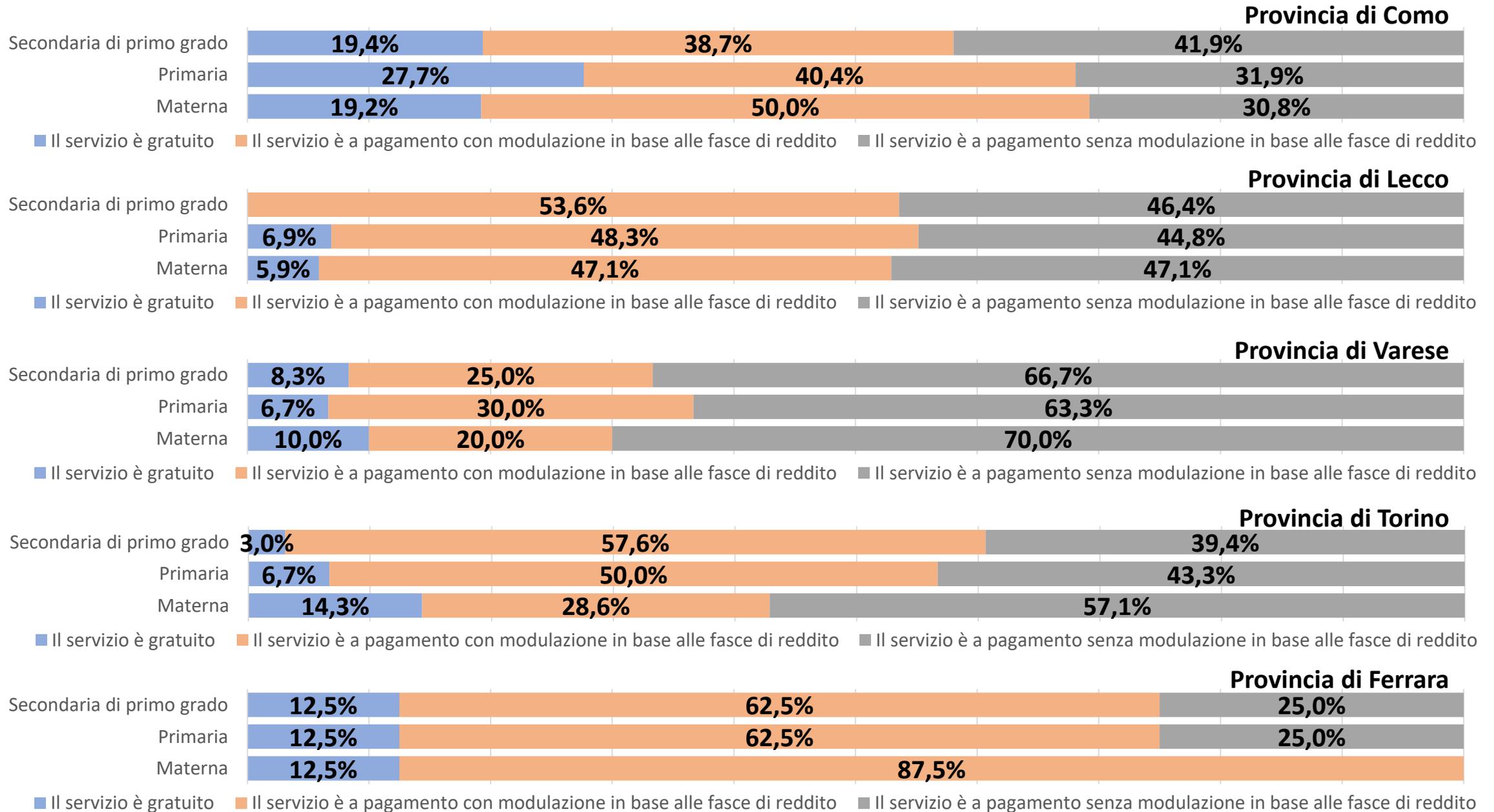
Il trasporto scolastico dedicato è erogato gratuitamente in casi limitati, inferiori al 10% dei Comuni per la Secondaria e attorno al 12% dei Comuni per la Primaria e per la Materna. La modalità più diffusa è dunque quella di un contributo richiesto alle famiglie che può essere modulato in base alle fasce di reddito/ISEE oppure no. I due schemi sono diffusi grossomodo in misura equivalente, con qualche differenza: per la Materna prevale il caso della contribuzione modulata in base al livello di reddito (48% dei casi), mentre per la Secondaria prevale il pagamento senza modulazione di reddito (47,1%).

Modalità di determinazione del costo del servizio a carico delle famiglie per cluster territoriali (% Comuni)

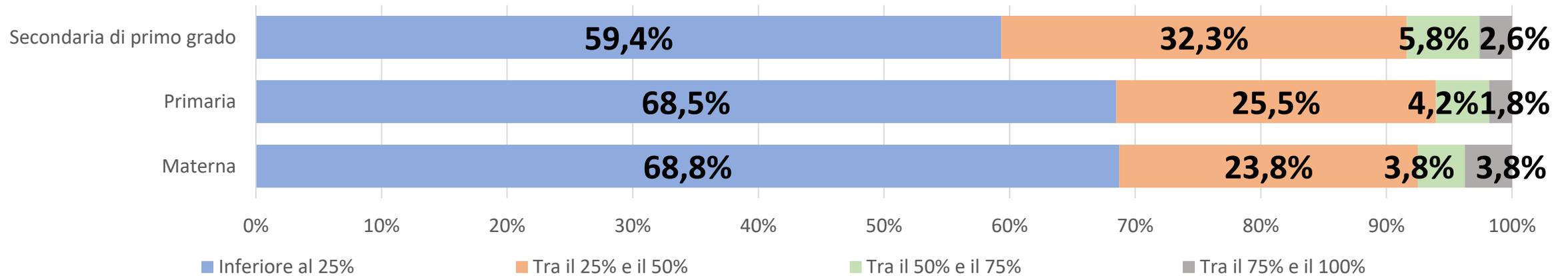
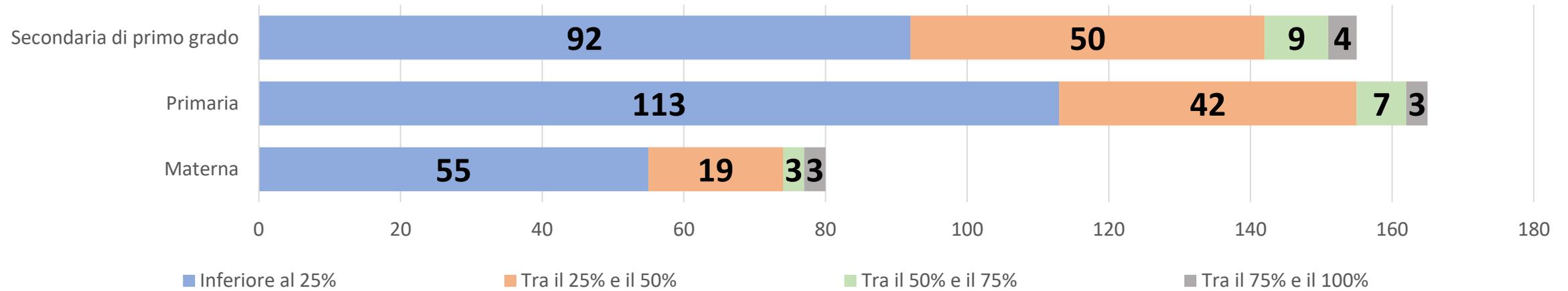


Guardando ai cluster territoriali, emergono diverse differenze rilevabili per ciascuno ordine scolastico. Per la Materna il servizio è omogeneamente erogato in prevalenza con la contribuzione della famiglie, ma in Romagna il pagamento è modulato sulle fasce di reddito per il 57% dei Comuni, mentre questa percentuale scende al 43,4% nel bacino lombardo e al 28,6% in quello torinese. Per la Primaria e per la Secondaria, è invece nell'area torinese che in prevalenza il servizio è a pagamento con modulazione di reddito (50% e 57,6% dei Comuni rispettivamente). La gratuità del servizio sembra essere invece un po' meno diffusa nel bacino di Como-Lecco-Varese.

Modalità di determinazione del costo del servizio a carico delle famiglie per province



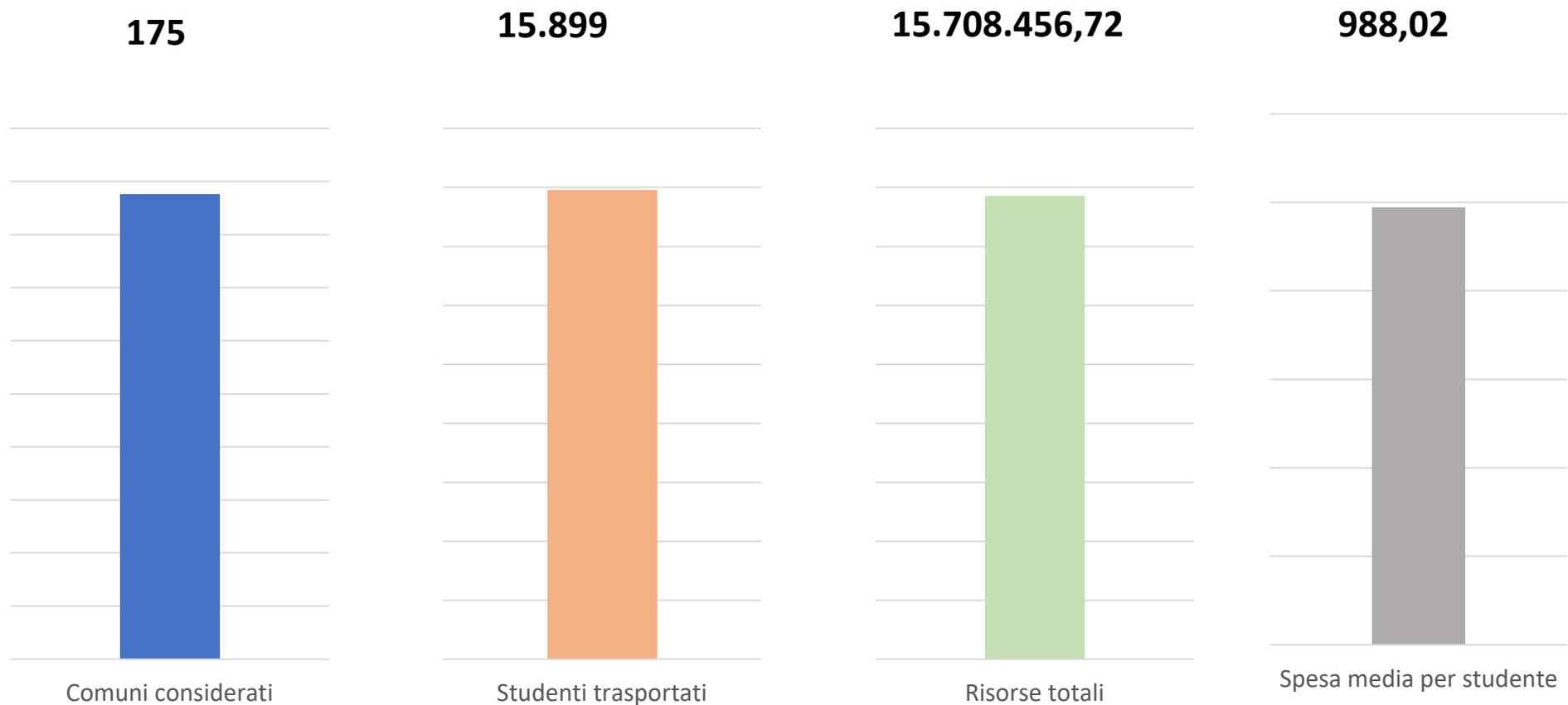
Se il servizio è offerto all'utenza chiedendo un contributo per la copertura dei costi, qual è la percentuale di copertura dei costi derivante dall'ammontare di questi contributi?



Nei casi in cui il servizio è offerto chiedendo un contributo alle famiglie, la quota di copertura di tale contributo è inferiore al 25% in quasi il 70% dei Comuni per il trasporto a favore dei bambini di Materna e Primaria, e nel 60% dei casi per quello a favore degli studenti della Secondaria. Nella Secondaria in un Comune su tre, quando il servizio non è gratuito, il contributo delle famiglie copre tra il 25% e il 50% del costo del servizio. Infine, la copertura dei costi supera il 75% in meno del 10% dei casi in tutti e tre gli ordini scolastici.

Costo complessivo (costi interni e/o esternalizzati) sostenuto dal Comune per l'intero trasporto scolastico dedicato e costo medio per studente

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia le risorse a disposizione annualmente

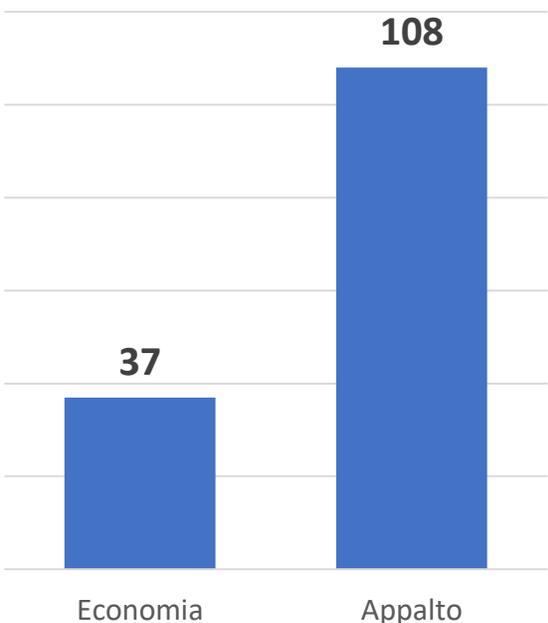


Il costo annuo per l'intero trasporto scolastico dedicato varia molto da Comune a Comune, con un dato medio complessivo di poco inferiore ai 1.000 euro.

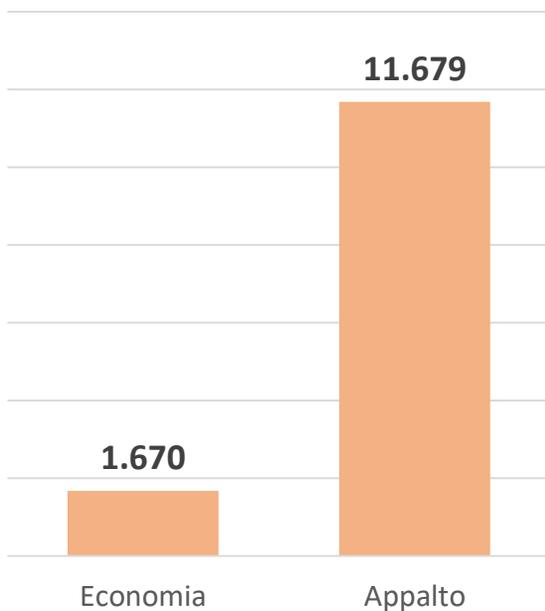
Costo complessivo (costi interni e/o esternalizzati) sostenuto dal Comune per l'intero trasporto scolastico dedicato e costo medio per studente per modalità di gestione dei servizi

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia le risorse a disposizione annualmente tra i Comuni che gestiscono i servizi esclusivamente in economia o in appalto

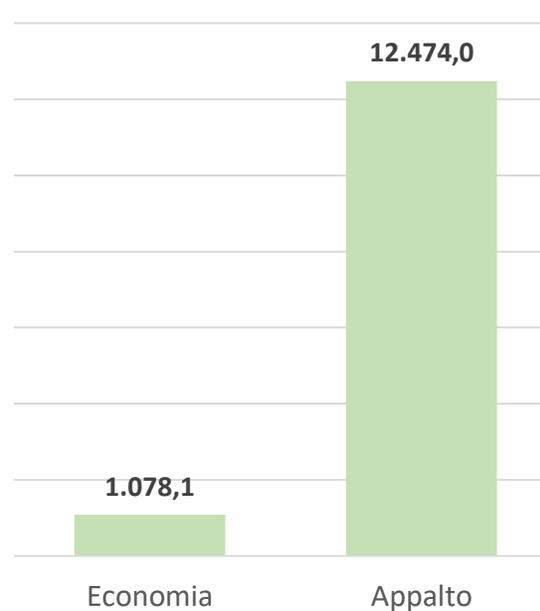
Comuni considerati



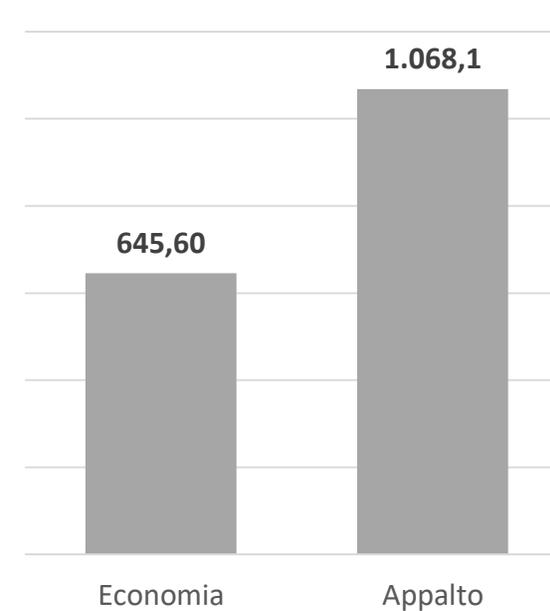
Studenti trasportati



Risorse totali (in mgl)



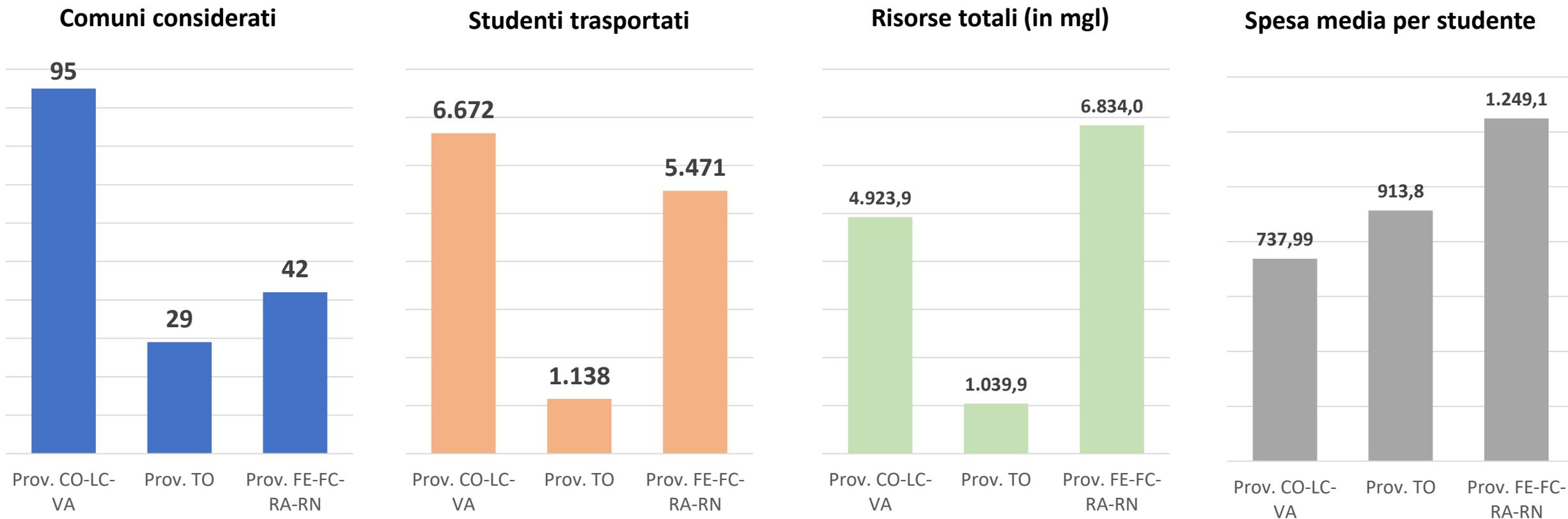
Spesa media per studente



E' interessante osservare che mediamente la spesa media per studente è più alta di circa il 65% nei Comuni che gestiscono i servizi con affidamento esterno rispetto a quelli che lo gestiscono in economia.

Costo complessivo (costi interni e/o esternalizzati) sostenuto dal Comune per l'intero trasporto scolastico dedicato e costo medio per studente per cluster territoriali

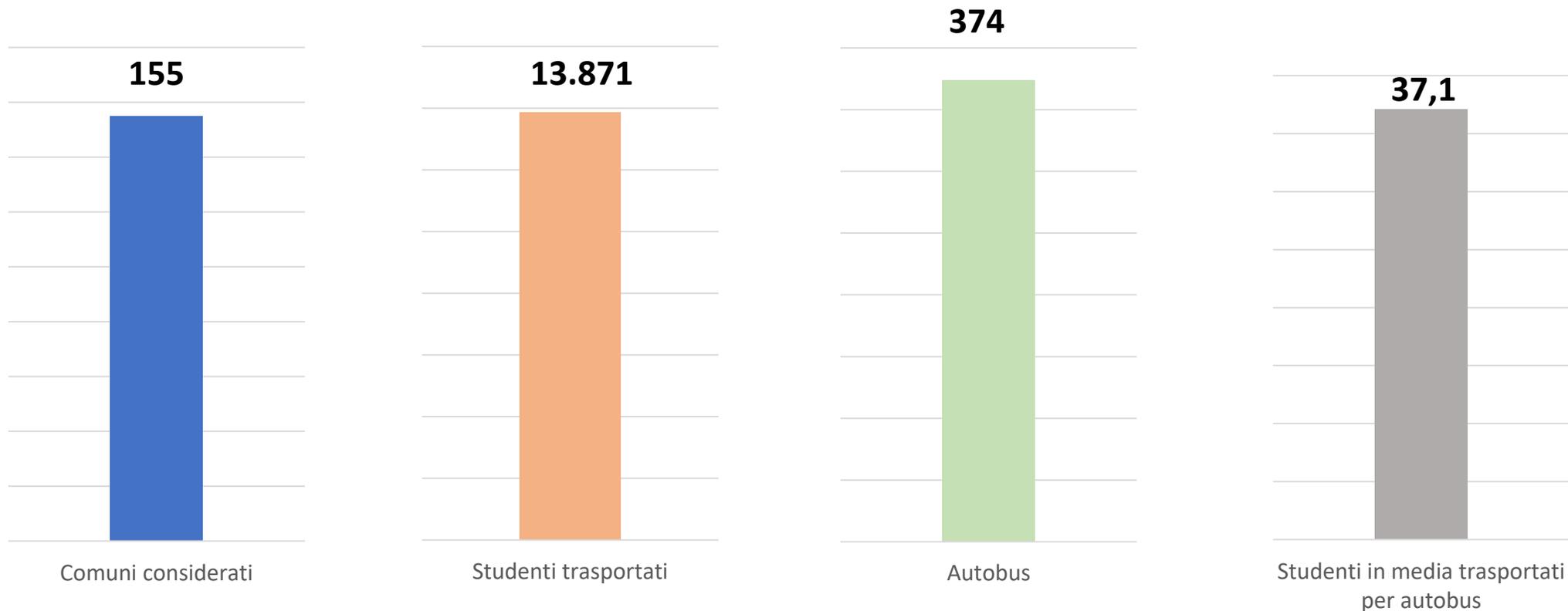
Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia le risorse a disposizione annualmente



Anche rispetto ai cluster territoriali, emergono differenze di rilievo nella spesa media per studente; si passa dai poco più di 700 euro medi registrati nei Comuni del bacino lombardo agli oltre 1.200 registrati nei Comuni della Romagna, passando per i circa 900 euro dell'area torinese.

Numero di autobus adibiti a servizio scolastico e numero di studenti trasportati

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia le gli autobus impiegati nei servizi scolastici

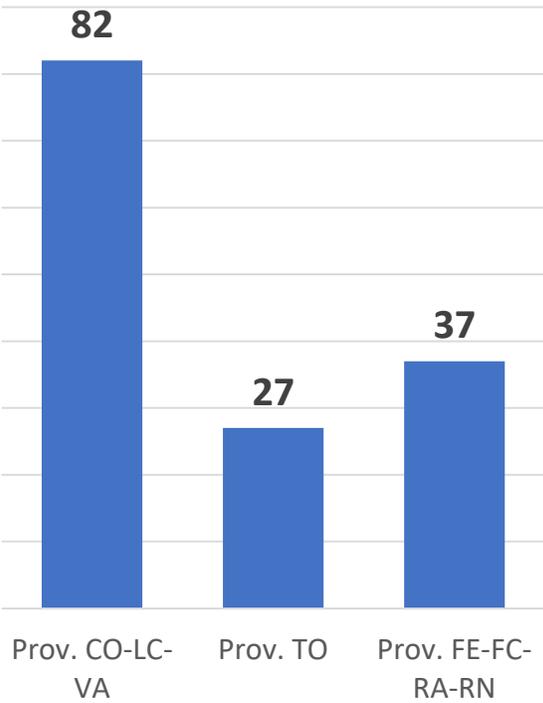


Il numero medio di studenti giornalieri trasportati per autobus, pari a 27,1, evidenzia – come già sottolineato nel caso dei Comuni medio-grandi - un rilevante coefficiente di riempimento, in considerazione del fatto che una parte dei servizi viene erogato con bus piccoli di 9-18 posti.

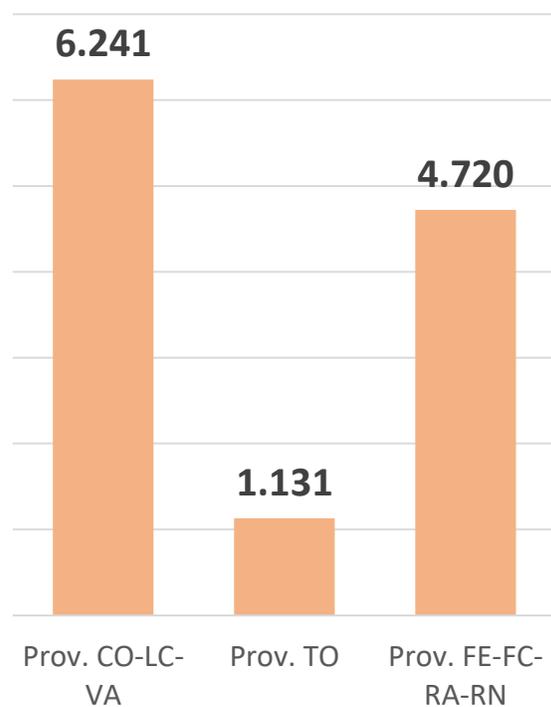
Numero autobus adibiti a servizio scolastico e numero studenti trasportati per cluster territoriali

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia gli autobus impiegati nei servizi scolastici

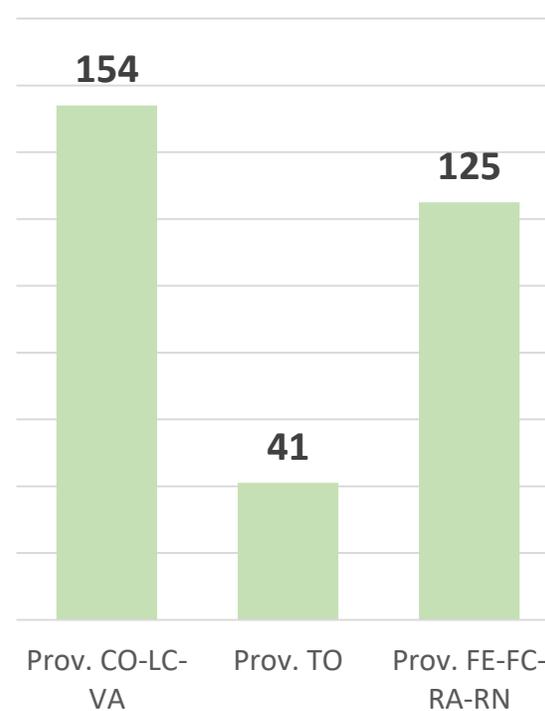
Comuni considerati



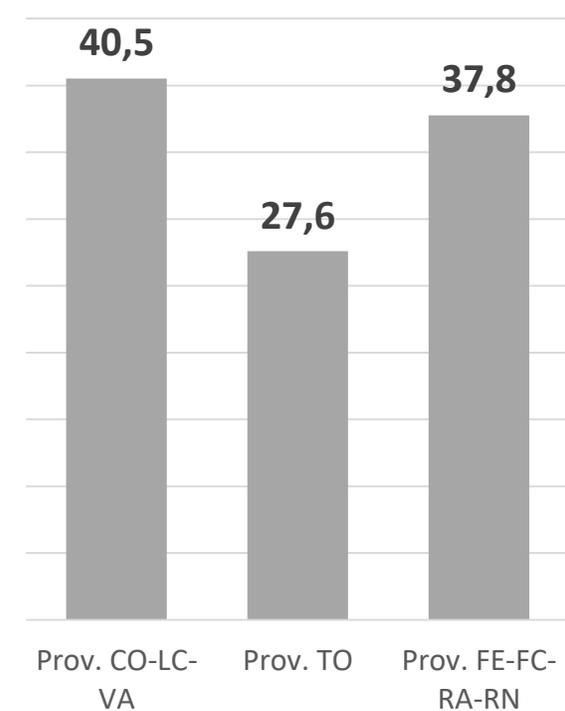
Studenti trasportati



Autobus



Studenti in media trasportati per autobus

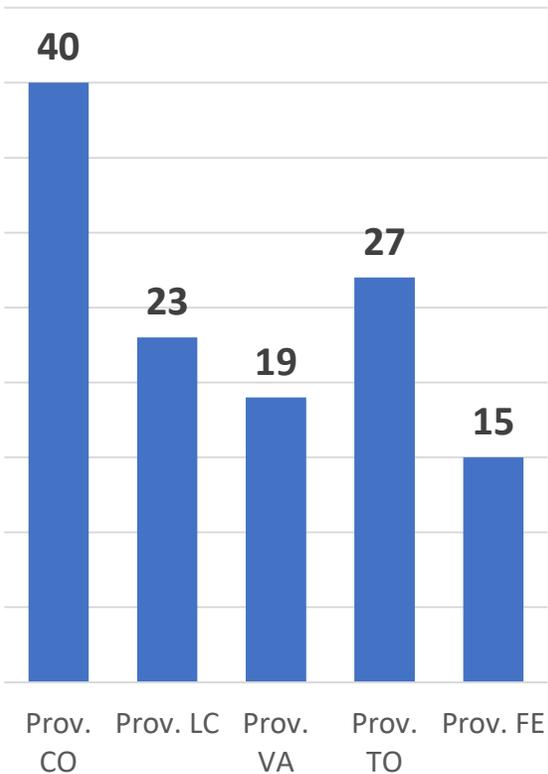


Il numero medio di studenti giornalieri trasportati per autobus è più alto nel bacino di Como-Lecco-Varese (40,5), di poco più basso in Romagna (37,8), mentre appare significativamente più basso nella Città metropolitana di Torino (27,6).

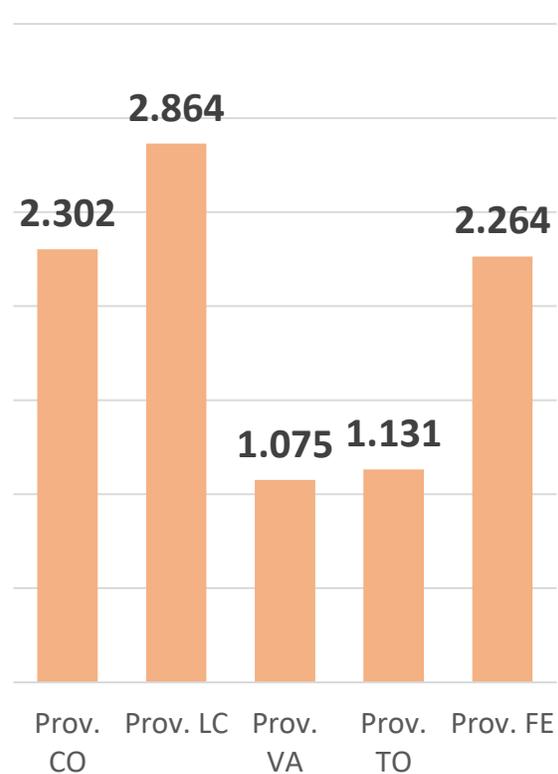
Numero di autobus adibiti a servizio scolastico e numero di studenti trasportati per singole province

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti che utilizzano il trasporto scolastico, sia le gli autobus impiegati nei servizi scolastici

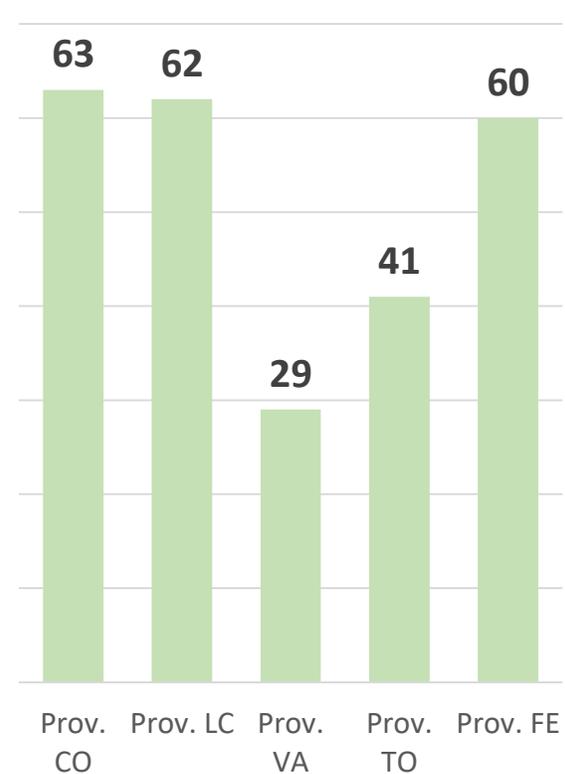
Comuni considerati



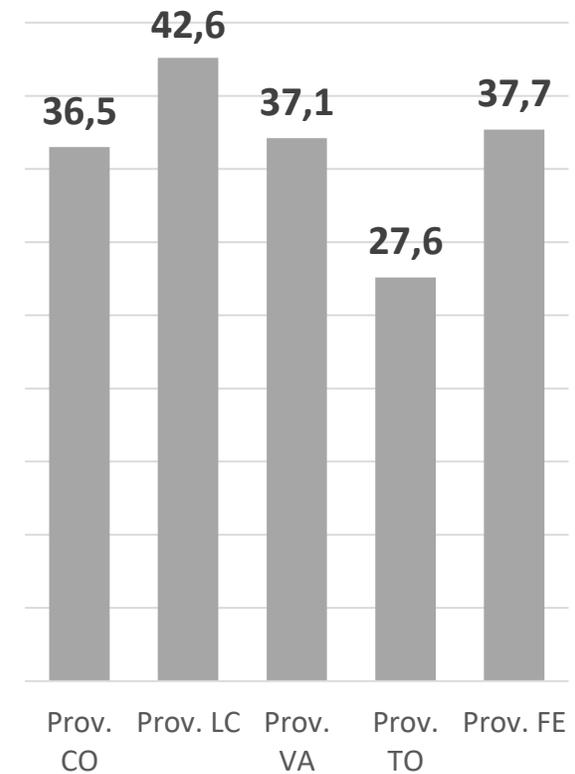
Studenti trasportati



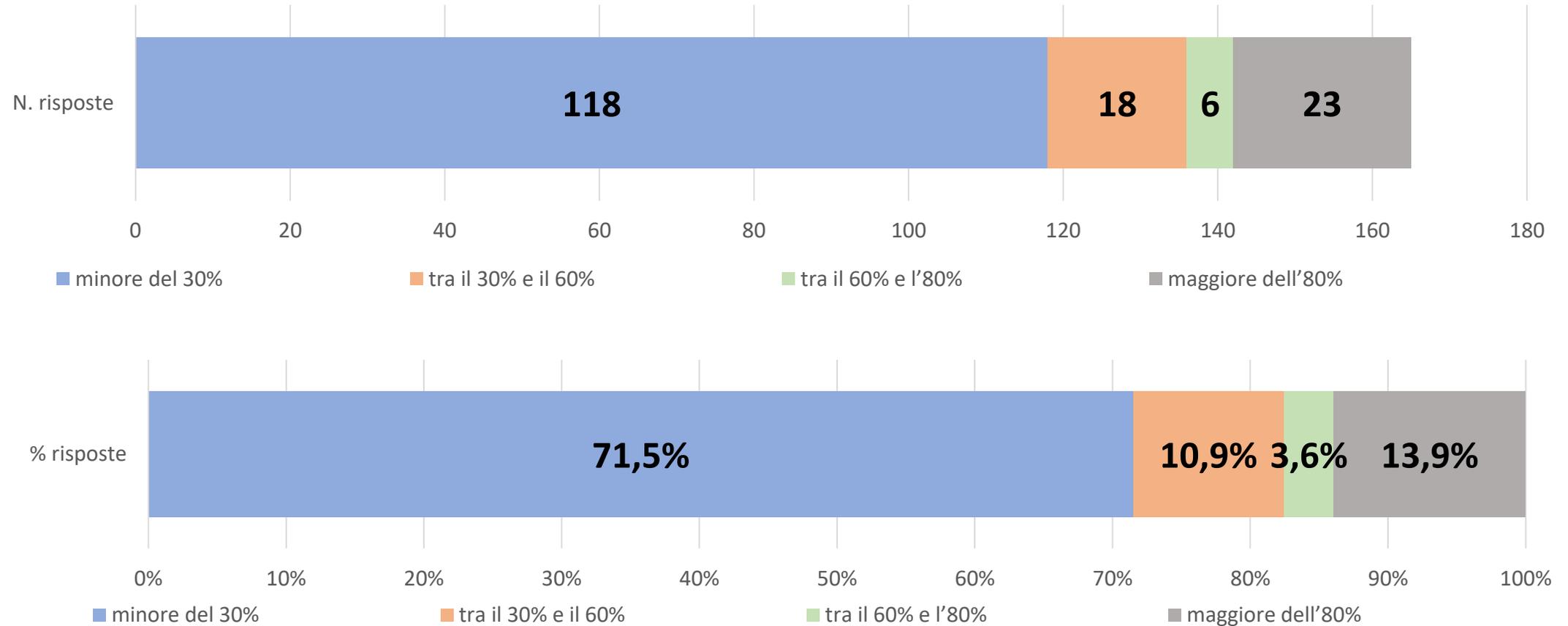
Autobus



Studenti in media trasportati per autobus



Lo standard emissivo degli autobus adibiti a trasporto scolastico (quota di bus ad Euro 6 o superiore, e/o a metano e/o elettrico/ibrido per fascia di distribuzione percentuale)



Rispetto agli standard emissivi degli autobus adibiti a trasporto scolastico emerge una quota molto rilevante di Comuni, pari ad oltre il 70%, che dispone di una percentuale molto bassa (inferiore al 30%) di mezzi a basso inquinamento (Euro 6 o superiore, metano, elettrico/ibrido); in poco meno del 15% dei Comuni la quota di autobus a basse emissioni è superiore all'80% e nel 3,6% è compresa tra il 60% e l'80%.

Numero di studenti che usufruiscono dei servizi di trasporto dedicato e incidenza sulla popolazione scolastica

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti totale, sia il numero di studenti che usufruiscono dei servizi scolastici

	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	81	175	154	182
Totale studenti	12.616	54.184	34.093	100.189
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	1.347	8.834	7.610	16.595
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	10,7	16,3	22,3	16,6

La percentuale di studenti che usufruiscono di un servizio di trasporto scolastico dedicato è piuttosto bassa, pari nel complesso al 16,6%, con una variazione significativa tra il 10,7% dei bambini della Materna e il 22,3% dei ragazzi della Secondaria. Sono valori comunque molto più alti rispetto a quelli registrati nei Comuni di media e grande dimensione.

Numero di studenti che usufruiscono dei servizi di trasporto dedicato e incidenza sulla popolazione scolastica per cluster territoriali

Province di Como, Lecco e Varese

	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	45	93	73	98
Totale studenti	3.153	17.452	10.579	36.641*
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	570	3.755	2.987	7.222*
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	18,1	21,5	28,2	19,7

Provincia di Torino

	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	3	26	27	32
Totale studenti	89	4.786	3.051	9.835*
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	13	551	623	1.256*
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	14,6	11,5	20,4	12,8

Province di Ferrara, Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini

	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	26	45	43	42
Totale studenti	6.232	20.916	14.457	35.797*
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	442	3.055	2.957	5.471*
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	7,1	14,6	20,5	15,3

*Alcuni Comuni hanno indicato il solo totale senza specificare l'ordine

La percentuale di studenti serviti dal trasporto scolastico è più alta nel bacino lombardo (19,7%, rispetto sia alla Romagna (15,3%), sia – e ancora di più – nel caso dell'area torinese (12,8%). I differenziali registrati fra i tre cluster territoriali sono abbastanza omogenei per i tre ordini scolastici, con l'eccezione del dato molto basso dei bambini della Materna della Romagna che utilizzano il trasporto scolastico dedicato (7,1%).

Numeri di studenti che usufruiscono dei servizi di trasporto dedicato e incidenza sulla popolazione scolastica per singole province (1/2)

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti totale, sia quelli che usufruiscono dei servizi scolastici

Provincia di Como

	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	20	40	26	45
Totale studenti	1.159	7.051	3.775	16.093*
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	224	1.313	976	2.572*
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	19,3	18,6	25,9	16,0

Provincia di Lecco

	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	16	28	26	29
Totale studenti	1.205	4.821	3.306	10.344*
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	218	1.659	1.420	3.200*
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	18,1	34,4	43,0	30,9

Provincia di Varese

	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	9	25	21	24
Totale studenti	789	5.580	3.498	10.204*
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	128	783	591	1.450*
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	16,2	14,0	16,9	14,2

*Alcuni Comuni hanno indicato il solo totale senza specificare l'ordine

Numeri di studenti che usufruiscono dei servizi di trasporto dedicato e incidenza sulla popolazione scolastica per singole province (2/2)

Sono considerati i soli Comuni che hanno comunicato sia il numero di studenti totale, sia quelli che usufruiscono dei servizi scolastici

Provincia di Ferrara

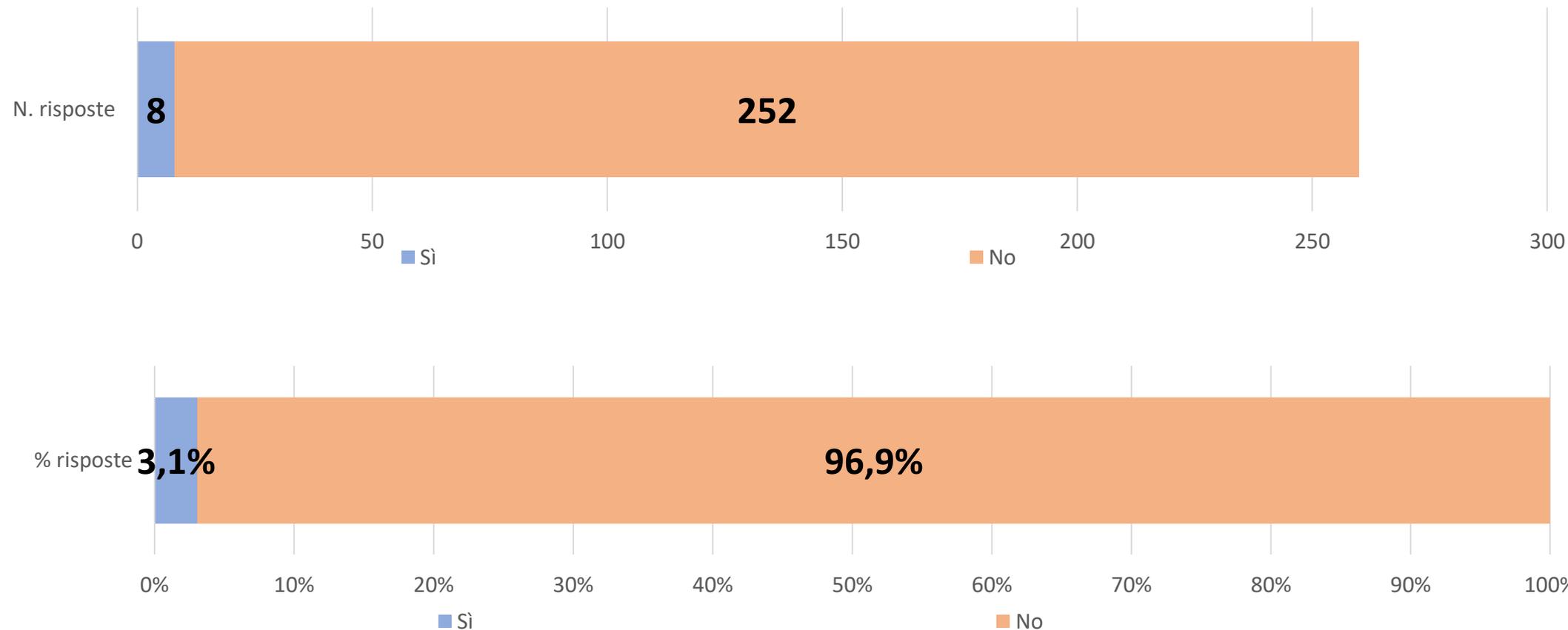
	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	8	16	16	16
Totale studenti	1.583	6.907	4.583	13.724*
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	163	1.214	966	2.343*
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	10,3	17,6	21,1	17,1

Provincia di Torino

	Materna	Primaria	Secondaria di primo grado	Totale
Comuni considerati	3	26	27	32
Totale studenti	89	4.786	3.051	9.835*
Studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	13	551	623	1.256*
% studenti che usufruiscono del trasporto scolastico	14,6	11,5	20,4	12,8

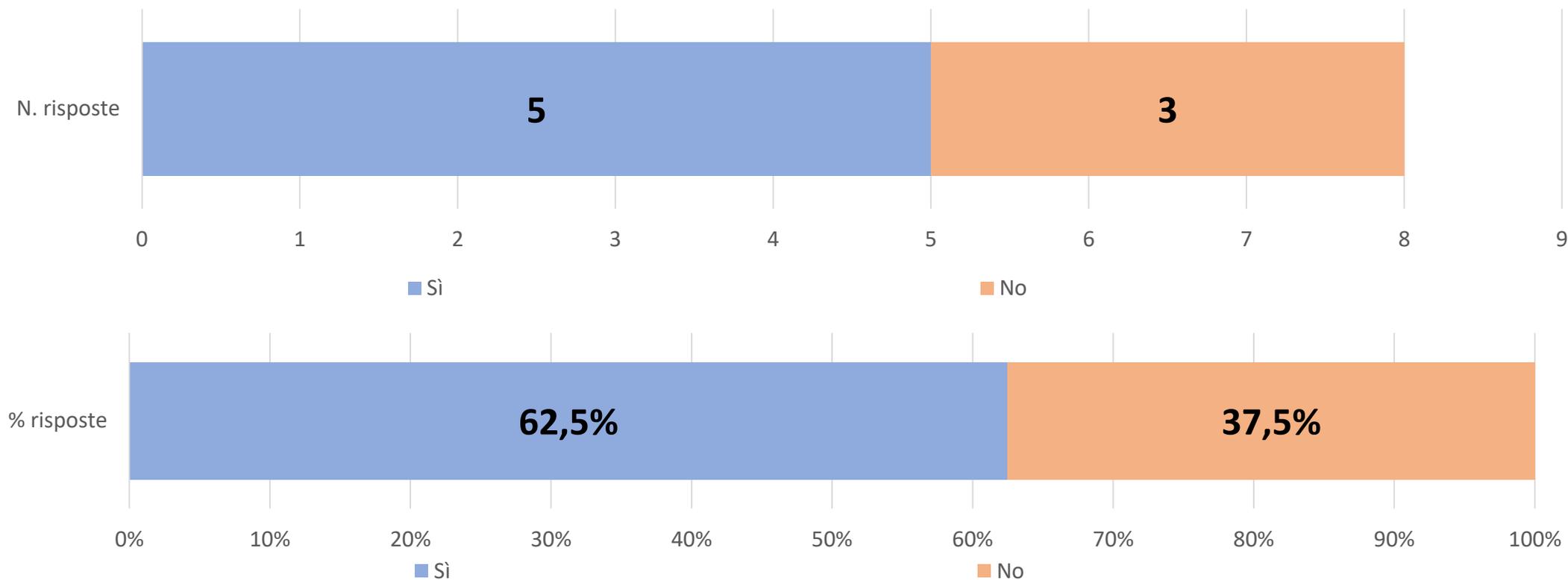
*Alcuni Comuni hanno indicato il solo totale senza specificare l'ordine

Presenza del Mobility Manager di Area (v.a. e % Comuni)



Solo in 8 dei 260 Comuni che hanno fornito l'informazione è stato nominato il Mobility Manager d'Area MMA), ovvero nel 3,1% dei casi. Ovviamente la quota così residuale di MMA nominati si spiega anche con la dimensione molto piccola della maggior parte dei Comuni dell'indagine.

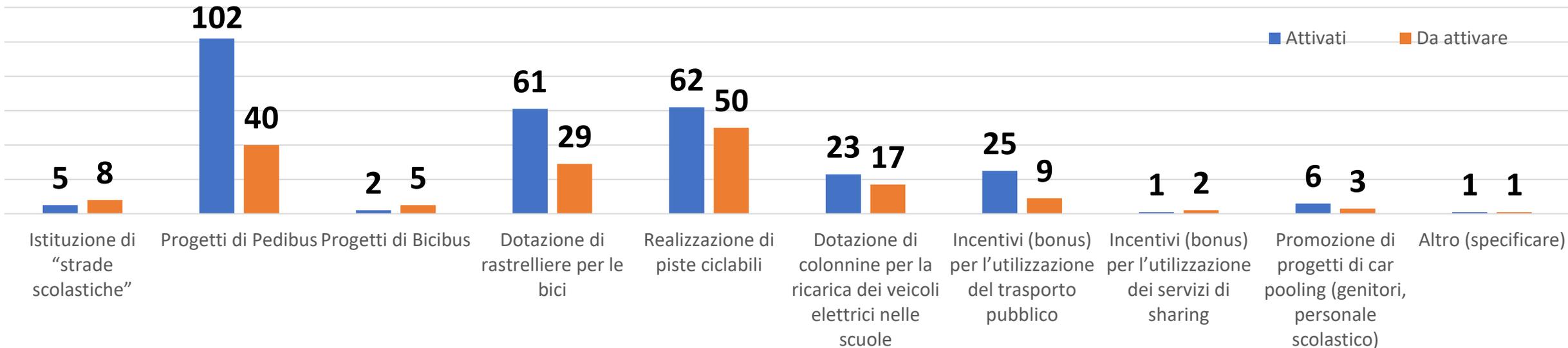
Se è stato nominato, il Mobility Manager di Area svolge un ruolo di coordinamento dei Mobility Manager Scolastici del Comune? (v.a. e % Comuni)



Guardando allo spicchio residuo degli 8 Comuni con presenza di Mobility Manager di Area, in 5 casi il MMA svolge un ruolo di coordinamento dei Mobility Manager Scolastici del Comune.

Iniziative attivate dai Comuni nell'ultimo triennio e da attivare nel prossimo triennio per favorire una mobilità scolastica più sostenibile e sicura (v.a. Comuni)

Sono considerati i soli Comuni che hanno fornito una risposta



In generale il numero di Comuni - prevalentemente di piccola dimensione, va ricordato - che dichiara di avere attivato negli ultimi tre anni politiche per la mobilità scolastica sostenibile è piuttosto basso e soprattutto appare insufficiente la diversificazione delle misure messe in campo. Lo stesso si può dire per la prospettiva futura: un certo numero di Comuni prevede di attivare misure nel prossimo triennio ma si tratta di una quota contenuta e con una bassa articolazione dei progetti da mettere in campo. Tra le iniziative attivate è dominante l'orientamento verso i progetti di Pedibus (106 Comuni, ovvero il 36% del totale, dichiarano di averli attivati), seguiti dalle politiche per la mobilità ciclabile (rastrelliere e piste ciclabili); in prospettiva, in particolare la realizzazione di piste ciclabili sembra riscuotere interesse da parte dei Comuni. In qualche caso sono state installate colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici, iniziativa che tende a svilupparsi anche in futuro, e sono stati dati incentivi per l'uso del trasporto pubblico (qui sono di meno i Comuni che ancora non l'hanno fatto ma pensano di farlo nel prossimo triennio). Quasi del tutto assenti invece le altre politiche relative all'istituzione di «strade scolastiche», ai progetti di Bicibus e ai progetti di Car pooling.

Sommario

1. Obiettivi dell'indagine, attività svolte, metodologia
2. La cornice normativa
3. L'indagine diretta sui Comuni
 - 3.1 I Comuni di media e grande dimensione
 - 3.2 I Comuni dei focus provinciali
4. Riepilogo, confronti e considerazioni conclusive

Allegato. Il questionario somministrato ai Comuni

Punti di riepilogo e spunti conclusivi (1/4)

Comuni di medio-grande dimensione

- ❑ **Il trasporto scolastico dedicato è un servizio attivato in modo diffuso dai Comuni** per tutti e tre i gradi scolastici qui considerati (Materna, Primaria e Secondaria di primo grado), seppure con livelli di intensità e qualità molto differenziati. Nelle città del Centro-Sud il servizio è attivato praticamente in modo universale, mentre nelle città del Nord la diffusione è meno intensa soprattutto per Materna e Secondaria.
- ❑ Si tratta di un servizio che **nella gran parte dei casi è appaltato esternamente**, di norma **ad un'azienda di trasporto pubblico diversa da quella che gestisce il TPL comunale**; nelle città del Nord è più diffuso l'appalto esterno alle aziende che già gestiscono il TPL comunale.
- ❑ **La capacità di attrazione dell'utenza potenziale (popolazione scolastica) da parte del trasporto dedicato è molto modesta, pari in media al 3-4%, con molte realtà al di sotto del 2% (grandi e medi Comuni, al Nord come al Sud)**. E' vero che in molti casi i bambini e i ragazzi sono nelle condizione di raggiungere i plessi scolastici a piedi (maggioranza di Istituti di prossimità nel caso della Materna e della Primaria) tuttavia siamo in presenza di percentuali veramente basse, soprattutto nel caso della Secondaria di primo grado. Di fatto, la stragrande maggioranza dei Comuni fa servizi per poche decine o per qualche centinaia di studenti. E' un dato su cui riflettere: si può dire che **è un servizio che effettivamente qualifica un territorio e aiuta le famiglie?** E' percepito come «servizio pubblico» dalle famiglie e le stesse Amministrazioni considerano questo un segmento prioritario di politica pubblica? E quindi: i livelli di offerta sono adeguati, anche tenendo conto delle capienze temporaneamente ridotte a causa del Covid?
- ❑ **Il trasporto scolastico viene di solito erogato a fronte di una richiesta di contributo alle famiglie** (ma non mancano i casi di gratuità, pari a circa il 25% del totale), **di norma, ma non sempre, modulato sulla base del reddito/ISEE**; la **copertura dei costi** del servizio da parte degli utenti è quasi sempre **inferiore al 25%**, un dato che di per sé può apparire modesto e che può indubbiamente segnalare possibili situazioni di inefficienza dal lato dell'offerta. Va però considerato il fatto che in molte situazioni il costo elevato del servizio è determinato dall'esigenza di offrire una maggiore qualità, ad esempio quando il trasporto è molto capillare (raccolta degli studenti door-to-door). Negli schemi di contribuzione le differenze tra città del Nord e città del Centro-Sud sono molto rilevanti; soprattutto **nella Materna il servizio è gratuito al Nord in diversi casi (oltre il 30%), al Centro-Sud invece quasi mai**.

Punti di riepilogo e spunti conclusivi (2/4)

- ❑ **Il parco autobus per il trasporto scolastico dedicato è in molti (troppi) Comuni vetusto** (età media superiore ai 10 anni) e con conseguente **alto livello di emissioni e minore sicurezza**; tuttavia non sono poche le realtà dove all'opposto i mezzi utilizzati sono di recente immissione (età media inferiore a 2 anni) e con standard ambientale elevato (in quasi il 40% dei Comuni la flotta Euro 6, a metano o ibrida supera l'80% del totale). I dati medi sembrano inoltre mostrare che i mezzi disponibili per il trasporto dedicato hanno un **carico medio molto alto di studenti**.
- ❑ **Molto deboli appaiono le politiche di Mobility Management attivate dai Comuni**, in generale e con riferimento specifico al MM scolastico; tenendo conto della grandezza delle realtà urbane indagate sono sicuramente ancora inadeguate sia la quota di Mobility Manager di Area nominati (51% dei Comuni, con amplissimo divario tra il 70% del Nord e il 27% del Centro-Sud) sia la percentuale dei casi in cui i MMA, dove nominati, coordinano l'azione dei MMS (44% dei Comuni con MMA, valore omogeneo a livello territoriale).
- ❑ **Poco diffuse, infine, sembrano essere le misure messe in campo, o previste, per la mobilità sostenibile e sicura nelle città**, nelle città del Nord come in quelle del Centro-Sud. Prevalde l'orientamento a promuovere la mobilità ciclabile (piste ciclabili, rastrelliere, progetti di Bicibus) e la pedonalità (progetti di Pedibus, strade scolastiche); in casi meno frequenti si riconoscono bonus per il trasporto pubblico e si attivano misure per facilitare l'uso di veicoli elettrici (colonnine di ricarica).

Punti di riepilogo es punti conclusivi (3/4)

Comuni dei focus provinciali

- ❑ A differenza dei Comuni medio-grandi, in quelli dei focus provinciali (in prevalenza piccoli Comuni) **i servizi di trasporto scolastico dedicato sono assicurati solo da un parte degli Enti**; in particolare per la Materna la percentuale è bassa, solo un terzo dei Comuni assicurano i servizi. Va tuttavia considerato che la dimensione molto piccola dei Comuni facilita il percorso a piedi casa-scuola, rendendo in molti casi superflua l'attivazione di servizi di trasporto pubblico. Rilevanti sono le differenze tra i territori focalizzati: maggiore copertura dei servizi in Romagna, minore nel bacino lombardo di Como-Lecco-Varese.
- ❑ Il servizio è **maggioritariamente gestito attraverso l'appalto esterno**, di norma ad un'azienda di trasporto pubblico diversa da quella che gestisce il TPL comunale, **ma nel caso della Materna sono numerosi i casi di gestione del servizio in economia**. L'affidamento esterno del servizio ad una cooperativa o azienda del terzo settore è particolarmente diffusa in Romagna.
- ❑ Il trasporto scolastico viene di solito erogato a fronte di una **richiesta di contributo alle famiglie, con una limitata quota di Comuni che offre il servizio gratuitamente** (12-15%). Il contributo richiesto è modulato in base alla fascia di reddito grossomodo nella stessa misura in cui non c'è invece lo schema di modulazione, con differenze territoriali (la modulazione è più diffusa in Romagna, molto meno nell'area torinese). La copertura dei costi del servizio da parte degli utenti è inferiore al 25% nel 70% per le scuole materne e della Primaria, per il 60% nel caso delle Secondarie.
- ❑ La **capacità di attrazione dell'utenza potenziale** (popolazione scolastica) da parte del trasporto dedicato è **piuttosto bassa**, pari in media al 16%, percentuale che sale al 22% tra i ragazzi della Secondaria e **comunque ben superiore rispetto a quanto registrato nei Comuni medio-grandi**. Rilevanti le differenze tra i Comuni e anche nei cluster territoriali aggregati con un'incidenza maggiore nel bacino di Como-Lecco-Varese (quasi il 20%) e inferiore nell'area torinese (12,8%).
- ❑ Rispetto agli standard emissivi degli autobus adibiti a trasporto scolastico emerge una quota molto rilevante di Comuni, pari ad oltre il 70%, che dispone di una **percentuale molto bassa (inferiore al 30%) di mezzi a basso inquinamento** (Euro 6 o superiore, metano, elettrico/ibrido); in poco meno del 15% dei Comuni la quota di autobus a basse emissioni è superiore all'80% e nel 3,6% è compresa tra il 60% e l'80%. Sono **dati significativamente peggiori di quelli registrati per i Comuni medio-grandi**. Come per questi ultimi invece i dati medi sembrano indicare un carico medio molto alto di studenti per il parco autobus adibito al servizio.
- ❑ Infine, **molto poco diffuse appaiono le politiche di mobility management e in generale le iniziative volte a promuovere una mobilità più sostenibile e sicura**, ma va detto che la dimensione molto piccola dei Comuni determina fisiologicamente una minore attenzione, e per certi versi anche una presunta minore urgenza, su questi temi.

Punti di riepilogo e spunti conclusivi (4/4)

Nelle slide a seguire si rappresentano sinotticamente le differenze nel modello di gestione, e nei risultati ottenuti, dei servizi di trasporto scolastico dedicato tra i Comuni medio-grandi e i Comuni (in prevalenza piccoli) dei focus provinciali.

In conclusione si può dire che ciò che emerge con forza dall'analisi parla di **un Paese dai mille campanili dove le risposte sul tema del trasporto scolastico dedicato sono estremamente eterogenee e «trasversali»**, nel senso che non dipendono né dalla dimensione del Comune, né dalla loro collocazione territoriale (o almeno non in modo sistematico). E' un'eterogeneità che si legge clamorosamente nei dati, ricordati, relativi alla quota di studenti trasportati rispetto alla popolazione scolastica oppure in quelli relativi al costo del servizio per alunno, così come nell'eterogeneità delle situazioni in relazione al rinnovo del parco autobus adibito al trasporto scolastico e alle politiche di mobilità sostenibile e sicura.

Sembra quindi mancare un orientamento di sistema per il trasporto scolastico che faccia di questo servizio una politica pubblica rilevante assunta dalle Amministrazioni per migliorare la qualità della vita delle proprie comunità.

Come detto in premessa, e si vuole qui ribadirlo, questi spunti di riflessione sono del tutto parziali e derivano comunque da un lavoro di ricerca «sperimentale» che ha prodotto risultati interessanti, i quali meriterebbero un approfondimento e una più robusta strutturazione con **uno studio più ampio e sistematico**.

Diffusione dei servizi di trasporto scolastico dedicato e modello di gestione

	Comuni di media e grande dimensione	Comuni dei focus provinciali (prevalentemente di piccola dimensione)
<i>Comuni con servizio dedicato</i>		
• Materna	63,5%	37,6%
• Primaria	94,5%	27,6%
• Secondaria	83,3%	17,7%
<i>Modalità prevalenti di gestione del servizio</i>		
• Materna	Appalto esterno (84,8%)	Appalto esterno (48,4%), Gestione in economia (37,6%)
• Primaria	Appalto esterno (86,5%)	Appalto esterno (59,7%), Gestione in economia (27,6%)
• Secondaria	Appalto esterno (88,9%)	Appalto esterno (69,7%)
<i>Soggetto esterno affidatario</i>		
• Materna	Azienda che non gestisce anche il TPL (63,2%)	Azienda che non gestisce anche il TPL (64,3%)
• Primaria	Azienda che non gestisce anche il TPL (70,8%)	Azienda che non gestisce anche il TPL (66,9%)
• Secondaria	Azienda che non gestisce anche il TPL (68,2%)	Azienda che non gestisce anche il TPL (60,1%)

Aspetti economici del servizio

	Comuni di media e grande dimensione	Comuni dei focus provinciali (prevalentemente di piccola dimensione)
<i>Modalità prevalenti di costo del servizio a carico delle famiglie</i>		
• Materna	A pagamento <i>con</i> modulazione sul reddito (57,1%) e <i>senza</i> (25,7%)	A pagamento <i>con</i> modulazione sul reddito (48%) e <i>senza</i> (39,8%)
• Primaria	A pagamento <i>con</i> modulazione sul reddito (56,9%) e <i>senza</i> (25,5%)	A pagamento <i>con</i> modulazione sul reddito (43,6%) e <i>senza</i> (44,1%)
• Secondaria	A pagamento <i>con</i> modulazione sul reddito (57,1%) e <i>senza</i> (25,6%)	A pagamento <i>con</i> modulazione sul reddito (44,2%) e <i>senza</i> (47,1%)
<i>Percentuale di copertura dei costi derivante dai contributi delle famiglie</i>		
• Materna	Inferiore al 25% nell'80,4% dei casi	Inferiore al 25% nel 68,8% dei casi, tra il 25% e il 50% nel 23,8% dei casi
• Primaria	Inferiore al 25% nell'82,5% dei casi	Inferiore al 25% nel 68,5% dei casi, tra il 25% e il 50% nel 25,5% dei casi
• Secondaria	Inferiore al 25% nell'82,4% dei casi	Inferiore al 25% nel 59,4% dei casi, tra il 25% e il 50% nel 32,3% dei casi
<i>Spesa media per studente</i>	1.535 euro	988 euro

Autobus utilizzati e utenti del servizio

	Comuni di media e grande dimensione	Comuni dei focus provinciali (prevalentemente di piccola dimensione)
<i>Profilo emissivo degli autobus dedicati al servizio</i>	% bus a basse emissioni inferiore al 30% nel 39,1% dei casi, superiore all'80% nel 37% dei casi	% bus a basse emissioni inferiore al 30% nel 71,5% dei casi, superiore all'80% nel 13,9% dei casi
<i>Numero medio studenti trasportati per autobus al giorno</i>	26,9	37,1
<i>Quota di studenti che usufruisce del trasporto scolastico dedicato</i>		
• Materna	2,4%	10,7%
• Primaria	3,9%	16,3%
• Secondaria	4,2%	22,3%
• Totale	3,4%	16,6%

Mobility management e politiche urbane per la mobilità sostenibile e sicura

	Comuni di media e grande dimensione	Comuni dei focus provinciali (prevalentemente di piccola dimensione)
<i>Quota di Comuni che ha nominato il Mobility Manager di Area (MMA)</i>	51,9%	44%
<i>Quota di Comuni con MMA che coordina i Mobility Manager Scolastici</i>	3,1%	62,5%
<i>Iniziative di mobilità sostenibile e sicura attivate dai Comuni (più diffuse, % Comuni)</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizzazione di piste ciclabili (52,6%) 2. Progetti di Pedibus (45,6%) 3. Dotazione di rastrelliere per le bici (43,9%) 4. Istituzione di «strade scolastiche» (22,8%) 5. Incentivi per il TPL (22,8%) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Progetti di Pedibus (36,0%) 2. Realizzazione di piste ciclabili (21,8%) 3. Dotazione di rastrelliere per le bici (21,6%) 4. Incentivi per il TPL (8,8%) 5. Dotazione di colonnine per la ricarica elettrica (8,1%)
<i>Iniziative di mobilità sostenibile e sicura che i Comuni pensano di attivare nel prossimo triennio (più diffuse, % Comuni)</i>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizzazione di piste ciclabili (49,1%) 2. Progetti di Pedibus (38,9%) 3. Dotazione di rastrelliere per le bici (33,3%) 4. Istituzione di «strade scolastiche» (21,1%) 5. Progetti di Bicibus (17,5%) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Realizzazione di piste ciclabili (17,6%) 2. Progetti di Pedibus (14,1%) 3. Dotazione di rastrelliere per le bici (10,2%) 4. Dotazione di colonnine per la ricarica elettrica (6,0%) 5. Incentivi per il TPL (2,3%)

Sommario

1. Obiettivi dell'indagine, attività svolte, metodologia
2. La cornice normativa
3. L'indagine diretta sui Comuni
 - 3.1 I Comuni di media e grande dimensione
 - 3.2 I Comuni dei focus provinciali
4. Riepilogo, confronti e considerazioni conclusive

Allegato. Il questionario somministrato ai Comuni

Questionario sui servizi dedicati al trasporto scolastico dei Comuni

Perimetro dell'indagine

Le informazioni richieste riguardano i soli servizi dedicati per il trasporto scolastico degli alunni delle scuole: **materna, primaria e secondaria di primo grado**. I dati da inserire vanno riferiti all'anno scolastico (settembre 2020-giugno 2021). Per risposte di tipo qualitativo barrare la casella interessata con una X. Per le risposte di tipo quantitativo inserire il dato numerico.

D1. Nel Comune esistono servizi di trasporto scolastico dedicato? (una risposta per riga)

	Si	No
D1.1 Materna		
D1.2 Primaria		
D1.3 Secondaria di primo grado		
	1	2

D2. Se sì, qual è la modalità di gestione del servizio? (possibili più risposte per riga)

	Servizio gestito in economia dal Comune	Servizio affidato in appalto ad un soggetto esterno	Servizio misto (es parte in economia diretta, parte in appalto, o con contributi alle famiglie, ecc.)
D2.1 Materna			
D2.2 Primaria			
D2.3 Secondaria di primo grado			
	1	2	3

D3. Se il servizio è affidato esternamente, anche solo in parte, di quale soggetto si tratta? (una risposta per riga, in base alle risposte alla domanda 2)

	È affidato ad un'azienda che gestisce i servizi TPL del Comune	È affidato ad un'azienda diversa da quella che gestisce i servizi TPL del Comune	È affidato ad una cooperativa o soggetto del terzo settore	Altro (specificare)
D3.1 Materna				
D3.2 Primaria				
D3.3 Secondaria di primo grado				
D3.4	1	2	3	4
				TXT

D4. Come è determinato il costo del servizio a carico delle famiglie? (una risposta per riga)

	Il servizio è gratuito	Il servizio è a pagamento con modulazione in base alle fasce di reddito	Il servizio è a pagamento senza modulazione in base alle fasce di reddito
D4.1 Materna			
D4.2 Primaria			
D4.3 Secondaria di primo grado			
	1	2	3

D5. Se il servizio è offerto all'utenza chiedendo un contributo per la copertura dei costi, qual è la percentuale di copertura dei costi derivante dall'ammontare di questi contributi? (una risposta per riga)

	Inferiore al 25%	Tra il 25% e il 50%	Tra il 50% e il 75%	Tra il 75% e il 100%
D5.1 Materna				
D5.2 Primaria				
D5.3 Secondaria di primo grado				
	1	2	3	4

D6. Qual è il costo complessivo (costi interni e/o esternalizzati) sostenuto dal Comune per l'intero trasporto scolastico dedicato?

(in euro) _____

D7. Quanti sono gli autobus adibiti a servizio scolastico utilizzati e quali caratteristiche hanno? (compilare tutte le caselle)

	Numero totale di autobus impiegati nei servizi scolastici	Di cui di proprietà del Comune	Numero di autobus specificatamente dedicati al servizio scolastico	N° di autobus immatricolati nel TPL ed autorizzati nello scolastico	Età media di tutti gli autobus adibiti al servizio scolastico
Materna	D7.1.1	D7.1.2	D7.1.3	D7.1.4	D7.1.5
Primaria	D7.2.1	D7.2.2	D7.2.3	D7.2.4	D7.2.5
Secondaria di primo grado	D7.3.1	D7.3.2	D7.3.3	D7.3.4	D7.3.5
Totale	D7.4.1	D7.4.2	D7.4.3	D7.4.4	D7.4.5

D8. Rispetto all'alimentazione degli autobus adibiti a servizio scolastico, sul numero totale autobus, indica, fra quelle sotto riportate, la "fascia %" ove ricadono i veicoli impiegati dotati di un profilo emissivo pari ad Euro 6 o superiore, e/o a metano e/o elettrico/ibrido:

- minore del 30% **1**
- tra il 30% e il 60% **2**
- tra il 60% e l'80% **3**
- maggiore dell'80% **4**

D9. Quanti sono gli alunni complessivi nelle scuole statali e comunali attive nel Comune? E quanti sono quelli che fruiscono del servizio di trasporto scolastico dedicato? (due risposte per riga)

	Numero alunni complessivi nel Comune	Numero alunni che fruiscono del trasporto scolastico
Materna	D9.1.1	D9.1.2
Primaria	D9.2.1	D9.2.2
Secondaria di primo grado	D9.3.1	D9.3.2
Totale	D9.4.1	D9.4.2

D10. Quanti sono gli Istituti scolastici presenti nel Comune e quanti di questi hanno nominato un Mobility Manager Scolastico (MMS)? (due risposte per riga)

	Numero istituti scolastici nel Comune	Numero di istituti con la figura del Mobility Manager Scolastico (MMS)
Materna	D10.1.1	D10.1.2
Primaria	D10.2.1	D10.2.2
Secondaria di primo grado	D10.3.1	D10.3.2
Totale	D10.4.1	D10.4.2

D11. Nel suo Comune è stato nominato il Mobility Manager di Area (MMA)?

- Si **1**
- No **2**

D12. Se è stato nominato, il MMA svolge un ruolo di coordinamento dei MMS del Comune?

- Si **1**
- No **2**
- Solo marginalmente **3**

D13. Nel Comune sono state attivate negli ultimi tre anni alcune delle seguenti iniziative per favorire una mobilità scolastica più sostenibile e sicura? Quali intende attivare il Comune nei prossimi tre anni?

	Attivata negli ultimi tre anni	Indicatori di quantità (dove disponibili)	Prevista l'attivazione nei prossimi tre anni
Istituzione di "strade scolastiche"	D13.1.1	D13.1.1 (numero strade)	D13.1.3
Progetti di Pedibus	D13.2.1	D13.2.1 (numero di alunni coinvolti)	D13.2.3
Progetti di Bicibus	D13.3.1	D13.3.1 (numero di alunni coinvolti)	D13.3.3
Dotazione di rastrelliere per le bici	D13.4.1	D13.4.1 (numero di rastrelliere)	D13.4.3
Realizzazione di piste ciclabili	D13.5.1	D13.5.1 (km di piste ciclabili)	D13.5.3
Dotazione di colonnine per la ricarica dei veicoli elettrici nelle scuole	D13.6.1	D13.6.1 (numero colonnine)	D13.6.3
Incentivi (bonus) per l'utilizzazione del trasporto pubblico	D13.7.1	D13.7.1 (ammontare incentivi in euro)	D13.7.3
Incentivi (bonus) per l'utilizzazione dei servizi di sharing	D13.8.1	D13.8.1 (ammontare incentivi in euro)	D13.8.3
Promozione di progetti di car pooling (genitori, personale scolastico)	D13.9.1	D13.9.1 (numero di persone coinvolte)	D13.9.3
Altro (specificare)	D13.10.1	D13.10.1	D13.10.3
		1 = presente	
	D13.11.1	D13.11.1	D13.11.3
		1 = presente	TXT