

SCHEMA PROGETTO

1 TITOLO DELL'INTERVENTO

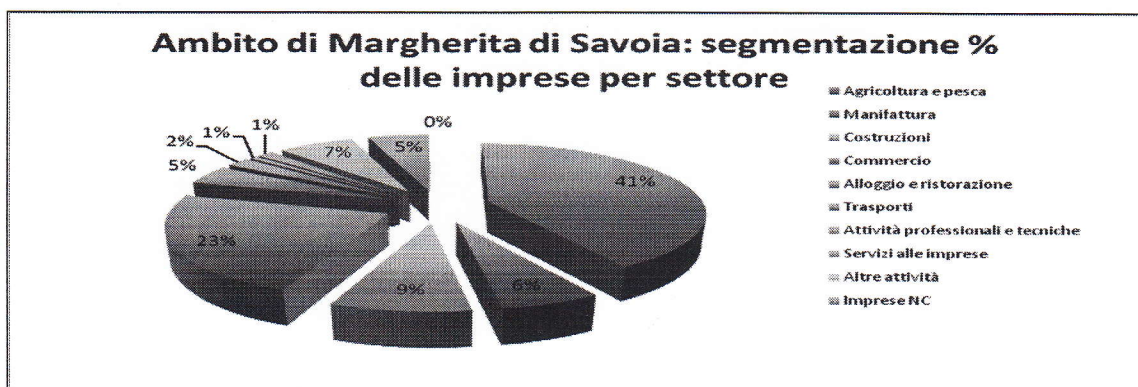
LA MOBILITA' SOSTENIBILE

2 AREA GEOGRAFICA

L'Ambito Territoriale di Margherita di Savoia, è un ambito costituito da tre comuni: Margherita di Savoia (comune capofila), San Ferdinando di Puglia e Trinitapoli. La struttura urbana dell'area dell'Ambito territoriale rispecchia antichi assetti dovuti all'integrazione economica tra costa e retroterra. Mentre il comune di Margherita di Savoia presenta una forma allungata che si estende lungo la costa del Mar Adriatico, San Ferdinando di Puglia si trova alla sinistra del fiume Ofanto su una piccola collina che domina sui territori limitrofi, tra i quali Trinitapoli.

Tale Ambito si sviluppa su una superficie territoriale complessiva di Km² 225,79 e conta dal 01 gennaio 2011 41.910 residenti, per una densità abitativa pari a 185,6 abitanti per Km quadrato.

Il suo tessuto economico dell'area si regge in modo particolare sulla realtà della piccola-media impresa: nel III Trimestre 2011, all'interno dell'Ambito territoriale di Margherita di Savoia, le unità locali nei settori delle attività economiche individuate (agricoltura, industria, costruzioni, commercio, alberghi e ristoranti, altri servizi) registrate sono 4.698. L'agricoltura è il settore trainante con 1.940 unità locali presenti. Anche il commercio si conferma come uno dei fattori principali dell'economia locale: le unità locali che si contano nell'area sono 1.090. Analizzando i dati per comune, nella città di San Ferdinando di Puglia si concentrano 2.025 imprese pari al 43 % circa del totale di tutta l'area. Analizzando i dati per Comune, nella città di Margherita di Savoia si concentrano più unità locali pari al 29% circa del totale di tutta l'area. La maggior parte delle unità sono legate all'attività delle saline, (sono le più grandi d'Italia e producono circa la metà del sale marino nazionale), al turismo termale e balneare.



L'economia del territorio si contraddistingue per tassi di occupazione e di attività poco elevate, scarsa dinamicità del mercato del lavoro e la presenza di alcuni storici poli produttivi. Per quanto riguarda il fenomeno della disoccupazione colpisce le donne per il 53,2 % ma anche i giovani con un tasso di disoccupazione pari a 47,9%. In particolare, la fascia compresa tra i 27 e i 35 anni è quella maggiormente colpita dal fenomeno, per cui si pongono problemi notevoli per quello che concerne l'inserimento lavorativo e quindi di formazione delle risorse umane prima che queste entrino nel mercato del lavoro locale.

Tav. 1 - Popolazione Attiva Iscritta presso i Centri per l'Impiego Domiciliata nella Provincia di Foggia dal 31 dicembre 2010

Ambito territoriale	Disoccupati 18-26 anni	Disoccupati 27-35 anni	% disoccupati 18-35 anni	Tasso di disoccupazione giovanile
Margherita	362	545	45%	57,2
San Ferdinando	245	317	43,90%	38,8
Trinitapoli	437	628	45,60%	47,3
AMBITO	1.044	1.490	45%	47,9

Elaborazione dati Provincia di Foggia - Settore Politiche del Lavoro e Statistica

A livello socio-demografico, si evidenziano alcune caratteristiche dell'Ambito Territoriale: la popolazione è composta in modo quasi paritario da donne e uomini, con una lieve maggioranza di donne, sia a livello di singolo comune che a livello di ambito. Inoltre, il genere femminile continua ad essere maggiormente rappresentato, anche se la differenza tra popolazione maschile e popolazione femminile è di 700 unità.

Tav. 2 - Ambito territoriale di Margherita di Savoia: popolazione residente nei Comuni al 31 dicembre 2010

COMUNE	Sesso		Totale	Femmine su totale (%)
	Maschi	Femmine		
MARGHERITA DI SAVOIA	6.122	6.343	12465	50,89
SAN FERDINANDO DI PUGLIA	7.405	7.489	14894	50,28
TRINITAPOLI	7.078	7.473	14551	51,36
AMBITO	20.605	21.305	41910	50,84
Provincia BAT	193.803	199.060	392863	50,67

Fonte: elab. dati Demo Istat - Bilancio demografico e popolazione residente al 31 dicembre 2010

A livello di Ambito territoriale, è interessante rilevare come la fascia della popolazione ultra sessantacinquenne, uscita dal mercato del lavoro, risulti leggermente superiore alla popolazione giovanile, come mostra il grafico seguente.

Tav. 3 - Ambito territoriale di Margherita di Savoia: Popolazione residente per macroclassi d'età al 31 dicembre 2010

COMUNI	0-14 ANNI		15-64 ANNI		65 ANNI E OLTRE	
	V.A.	%SU RESIDENTI	V.A.	%SU RESIDENTI	V.A.	%SU RESIDENTI
MARGHERITA DI SAVOIA	1.733	13,90	8.187	65,68	2.545	20,42
SAN FERDINANDO DI PUGLIA	2.413	16,20	9.585	64,35	2.896	18,24
TRINITAPOLI	2.634	18,10	9.596	65,95	2.321	18,24
Ambito	6.780	16,18	27.368	65,30	7.762	18,24

Fonte: elab. Dati Demo Istat - Bilancio demografico al 31 dicembre 2010

Le famiglie più numerose risiedono nel Comune di San Ferdinando di Puglia: 2,9 componenti per

famiglia. Le meno numerose nel Comune di Margherita di Savoia (n. medio componenti: 2,5). Tale dato, se rapportato alla distribuzione della popolazione residente, risulta coerente e mette in evidenza un elemento caratterizzante del territorio: dove si riscontra un'incidenza più elevata di anziani è minore la dimensione delle famiglie.

Per la popolazione straniera residente nell'Ambito risulta essere pari a 1.319 unità e rappresenta quasi il 3,15% dell'intera popolazione residente nel territorio dell'Ambito. In particolare è nel Comune di San Ferdinando di Puglia che si registra una presenza straniera maggiore (756). L'aumento della presenza degli stranieri in questo Ambito trova giustificazione per quanto riguarda l'impiego degli uomini come manodopera nella conduzione di attività agricole, invece per quanto riguarda le donne, trovano impiego in attività di aiuto e cura delle persone anziane e non autosufficienti.

La morfologia delle città che compongono l'Ambito di Margherita di Savoia è fortemente plasmata dai flussi di mobilità che caratterizzano i suoi abitanti, direzioni determinate dall'esigenza di raggiungere il luogo di lavoro, di rispondere agli impegni familiari, di soddisfare gli interessi legati al tempo libero. Le traiettorie della pendolarità che s'intersecano in modo complesso, consistono in tragitti quotidiani casa-lavoro, infatti, l'organizzazione quotidiana della vita dei cittadini/e prevede una serie di spostamenti da un luogo di vita all'altro. Per quanto riguarda la mobilità del territorio dell'Ambito territoriale di Margherita di Savoia, secondo le informazioni e i dati dal Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV) del Nord Barese Ofantino, la viabilità riflette le seguenti caratteristiche:

- elevata accessibilità, garantita dalla presenza dei caselli autostradali A14, a sud (Molfetta) e a nord (Cerignola);
- estesa rete di strade a scorrimento veloce per servire sia l'insediamento costiero, sia l'arco interno;
- insufficiente interconnessione della rete stradale con i principali nodi del sistema trasporti (porti, interporti e stazioni), obbligando alla percorrenza di tratti di viabilità urbana spesso gestionali e non adeguatamente attrezzati sotto il profilo della sicurezza stradale.

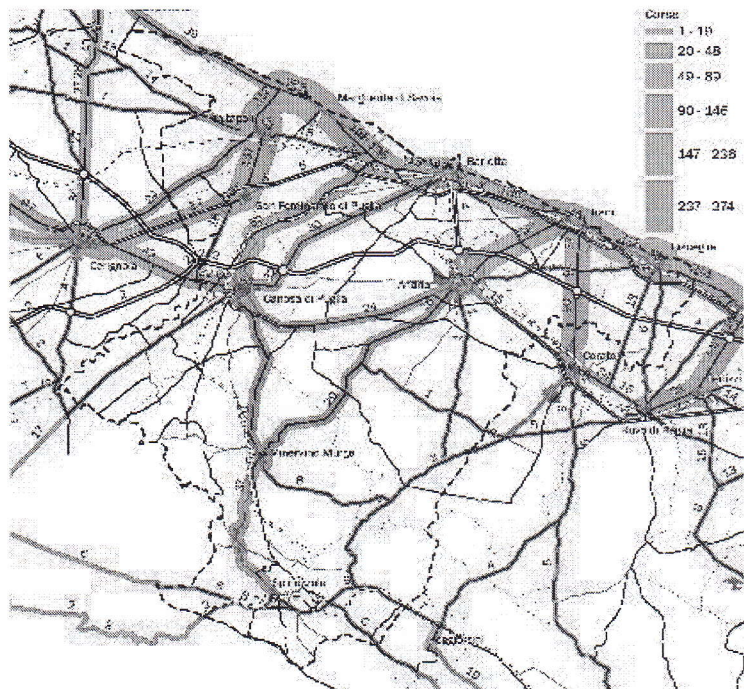
L'Ambito di Margherita di Savoia si caratterizza per l'elevata dotazione infrastrutturale: in primo luogo la rete ferroviaria, costituita da una tratta della linea adriatica Foggia - Bari, con stazioni nella località di San Ferdinando di Puglia - Trinitapoli. Oltre al sistema ferroviario, l'Ambito territoriale di riferimento, in particolare il comune capofila (Margherita di Savoia) è dotato e possiede un area portuale con 200 posti, localizzati lungo un porto canale, prevalentemente peschereccio, che registra nel complesso problemi di accessibilità a terra ed il sistema di trasporto pubblico su gomma. L'Ambito di Margherita di Savoia, come l'area Nord Barese Ofantino, si caratterizza per l'elevata dotazione infrastrutturale. I dati registrati, all'interno del Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV) del Nord Barese Ofantino, forniscono una descrizione dello stato di fatto dell'offerta infrastrutturale relativamente:

- alla rete viaria;
- alle reti e i servizi di trasporto pubblico ferroviario e automobilistico;
- agli spostamenti interni ai comuni (mobilità).

In primo luogo la rete ferroviaria, costituita da una tratta della linea adriatica Foggia - Bari, con stazioni nella località di San Ferdinando di Puglia - Trinitapoli, Barletta, Trani e Bisceglie. Sul territorio provinciale è presente un'ulteriore breve linea dismessa, la ferrovia Ofantino - Margherita di Savoia, la cui costruzione è stata finanziata - alla fine dell'ottocento - da privati interessati al trasporto del sale che veniva prodotto nelle saline di Margherita di Savoia. Dalla stazione di Margherita si dipartiva un raccordo con le locali saline, lungo circa 1,5 km che terminava nei pressi dell'impianto di caricamento del sale, dove terminava anche la ferrovia decauville posta all'interno della salina. Oltre al sistema ferroviario, l'Ambito territoriale di riferimento, in particolare il comune capofila (Margherita di Savoia) è dotato e possiede un area portuale con 200 posti, localizzati lungo un porto canale, prevalentemente peschereccio, che registra nel complesso problemi di accessibilità a terra ed il

cdv

sistema di trasporto pubblico su gomma. accessibilità a terra ed il sistema di trasporto pubblico su gomma.



I dati sui flussi veicolari, inoltre, riportano che essi si riversano sulle principali strade extraurbane distinti per veicoli leggeri e mezzi pesanti, ed il traffico è dovuto per spostamenti dovuti a motivi di studio e di lavoro per i maggiori poli attrattivi dell'area Nord Barese Ofantino.

Nell'immagine di fianco si riporta il numero di corse effettuate da bus extraurbani.

Per quanto riguarda gli spostamenti, i comuni della neo

Provincia BAT non hanno un grado di auto-contenimento particolarmente elevato.

Tabella - Spostamenti generati per destinazione.

	Treno	Bus	Totale
Margherita di Savoia			
Bari	81	7	88
Foggia	45	/	45
Barletta	2	61	63
San Ferdinando			
Trinitapoli	/	45	45
Cerignola	/	32	32
San Ferdinando			
Bari	81	3	84
Foggia	4	26	30
Margherita			
Trinitapoli	/	71	71
Cerignola	/	41	41
Barletta	/	18	18
Trinitapoli			
Bari	179	/	179
Foggia	124	5	129
Barletta	111	5	116
Trani	19	/	19
Cerignola	4	25	29
Margherita			
San Ferdinando	/	84	84
San Ferdinando			
San Ferdinando	/	45	25

Fonte: PUMAV NBO

ef

In sintesi, la gran parte degli spostamenti che si effettuano ci permettono di affermare che:

- ✿ il capoluogo (Barletta-Andria- Trani) non ha una forza attrattiva proporzionata alla sua popolazione complessiva;
- ✿ il tripolo è sufficientemente interconnesso (le distanze sono di poco superiori a 10 Km, gli spostamenti tra comuni raggiungono i livelli più elevati), ma non tanto da poter essere considerato un unico sistema urbano;
- ✿ Barletta si configura come un centro attrattore per i Comuni più piccoli (Margherita di Savoia, Trinitapoli e San Ferdinando di Puglia);
- ✿ gli spostamenti in bus interessano le relazioni interne all'area e i collegamenti con i centri della provincia di Foggia. Trinitapoli, per la sua collocazione sulla linea adriatica, ha forti relazioni con Bari, Foggia e Barletta mediante il treno.

Poiché il territorio dell'Ambito è investito da cambiamenti strutturali del tessuto urbano, sociale ed economico, in coerenza con la sua vocazione di comunità accogliente e in continuo mutamento, si può dedurre che l'articolazione della domanda di mobilità dei cittadini/e risenta dei diversi fattori di trasformazione che hanno interessato:

- il livello socioeconomico (terziarizzazione dell'economia, produzione di nuovi bacini di impiego);
- il livello demografico (calo demografico, alto indice di vecchiaia, presenza crescente di cittadini/e stranieri che ha dato vita a comunità stabili di immigrati).

L'Ambito di Margherita, inoltre, è caratterizzata da un crescente attrazione turistica per la presenza del patrimonio paesaggistico ed ambientale a Margherita di Savoia: ciò fornisce un'importante occasione per analizzare non solo i bisogni e gli stili di mobilità dei cittadini/e, ma anche quelli dei city users e di studenti/studentesse, che avrà impatti nell'organizzazione e armonizzazione dell'offerta di trasporto e conseguentemente nella scelta delle opzioni di "mobilità" di ciascun utente.

Infine la rete dei servizi di trasporto extraurbano è, invece gestita dalla società "S.T.P. del Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi (Co.tr.a.p.) e prevede nr. 3 linee che interessano Margherita di Savoia, ma anche i Comuni di Trinitapoli e San Ferdinando di Puglia.

1. Linea Margherita di Savoia - San Ferdinando - Canosa di Puglia (Canosa di Puglia - San Ferdinando di Puglia - Trinitapoli - Margherita di Savoia);
2. Linea Cerignola - Canosa - Melfi (Cerignola - Canosa di Puglia - San Ferdinando di Puglia - Melfi);
3. Linea Altamura - Gravina - Poggiorsini - Spinazzola - Minervino Murge - Margherita di Savoia (stagionale) (Margherita di Savoia - Trinitapoli - San Ferdinando di Puglia - Canosa di Puglia - Minervino Murge - Spinazzola - Poggiorsini - Gravina in Puglia - Altamura).

L'analisi dei dati socio-demografici, la lettura dei piani territoriali di sviluppo, unitamente ai risultati dello Studio di fattibilità "La vita in tempo reale", hanno messo in evidenza la centralità del tema della mobilità all'interno delle politiche temporali, in quanto essa interessa tutte le categorie di cittadini, perché ne influenza in modo determinante le pratiche di vita quotidiane e perché rappresenta un nodo cruciale dell'organizzazione spazio temporale del contesto urbano. Le analisi condotte confermano, infatti, come l'intreccio tra orari e mobilità urbana sia un punto strategico di riflessione che, proprio per la complessità e varietà delle dinamiche esistenti, deve essere affrontato attraverso un'attenta analisi dei diversi flussi di mobilità e la messa in campo sia di strategie più generali che coinvolgono le amministrazioni locali con responsabilità decisionali nella pianificazione territoriale sia di specifiche misure che i singoli enti possono attuare a partire dalla propria realtà, ragionando nel contempo anche su un aspetto più culturale, legato alla promozione di stili alternativi di vita e di mobilità.

Più in particolare i dati evidenziano che la mobilità scolastica è una componente rilevante degli spostamenti in città nelle ore di punta della mattina, fra le 8.00 e le 8.30, e del primo pomeriggio, fra le 13.30 e le 14.00, con una tendenziale sincronizzazione per quanto concerne i flussi in ingresso.

cey

Ponendo l'attenzione sui tragitti verso gli istituti scolastici è possibile evidenziare come la modalità nettamente prevalente di spostamento sia il ricorso all'auto privata. Da tutto ciò deriva che il momento di traffico più intenso si verifica nelle ore del mattino, quando si va al lavoro e/o si accompagnano i figli a scuola.

La presente proposta, alla luce dei dati di contesto socio -demografico e delle criticità emerse dalla fase di ricerca, intende gettare le basi per l'attuazione di specifiche politiche temporali, entrando nella vita familiare e avendo conseguenze tangibili sull'organizzazione del lavoro, del tempo libero, del tempo di cura, contribuendo a ridurre i problemi di inquinamento e di viabilità e ad accrescere la qualità della vita delle comunità.

3 OBIETTIVI DELLA SPERIMENTAZIONE

La finalità della presente proposta è promuovere lo sviluppo di una cultura della "mobilità lenta" e sostenibile, vale a dire in armonia con la natura che ci offre un patrimonio prezioso di risorse che non sono inesauribili e un equilibrio che non può mantenersi eternamente se costantemente minacciato e compromesso anche da modi di abitare la città e da stili di vita che ruotano, nonostante i tanti segni, sulla cultura dei "tempi veloci" e "dell'usa e getta".

Per raggiungere tale scopo, si intende perseguire i seguenti obiettivi specifici:

- ✓ Costituire l'Ufficio Tempi e Spazi dell'Ambito di Margherita, quale organismo di governo delle politiche spazio-temporali;
- ✓ Sperimentare il **Pedibus** quale intervento per ridurre il traffico in prossimità dei plessi scolastici ed educare sin da piccoli a percorrere la città in modo lento e salutare;
- ✓ Sperimentare la **Navetta Bus**, quale intervento per agevolare gli spostamenti, all'interno del Comune dei cittadini privi di mezzi che vivono nei centri abitati di Margherita di Savoia, San Ferdinando di Puglia e Trinitapoli.

4 DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO

4.1 COSTITUZIONE UFFICIO TEMPI E SPAZI

Le politiche temporali necessitano, in primo luogo, di una struttura organizzativa che possieda competenze per garantire che le forme della regolazione temporale e spaziale vengano stabilite in forma concertata con gli stakeholder (es. aziende di trasporto pubblico, rappresentanti del commercio, rappresentanti delle imprese) e in forma partecipata con i cittadini. L'Ufficio Tempi e Spazi, quale organismo di pianificazione, gestione e monitoraggio delle politiche spazio-temporali, opera sul territorio ricoprendo un ruolo consultivo, ma al tempo stesso esecutivo, perseguendo i seguenti obiettivi:

- ✓ Monitorare i ritmi di vita cittadini;
- ✓ Promuovere iniziative al fine di favorire la conciliazione dei tempi/ spazi urbani con quelli dei cittadini;
- ✓ Costruire le politiche temporali attraverso la progettazione partecipata;
- ✓ Favorire il dialogo tra gli attori pubblici e privati presenti sul territorio.

Nel corso dello studio di fattibilità, l'Ambito di Margherita di Savoia ha individuato e definito l'ipotesi di funzionamento dell'Ufficio Tempi e spazi, delineandone l'assetto organizzativo e la dislocazione territoriale.

L'Ufficio Tempi e Spazi, collocandosi come funzione aggiuntiva all'Ufficio di Piano e integrandosi con l'azione svolta dal segretariato sociale, si occupa di:

- ridisegnare progressivamente, e quando utile e necessario, la mappa degli orari dei servizi che la città offre;
- progettare e gestire le azioni progettuali contenute nel Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi;
- integrare gli interventi possibili sul territorio di riferimento nell'ambito delle politiche temporali urbane, interagendo con gli altri uffici comunali interessati;
- raccordare e coordinare la partecipazione e il coinvolgimento degli attori sociali, la gestione dei tavoli partenariali per una costruzione sociale delle decisioni sulle tematiche che incidono sui tempi della città.

Nel corso dell'annualità 2013, l'Ufficio Tempi e Spazi, in continuità con quanto previsto ed analizzato nel corso dello Studio di fattibilità per l'elaborazione del Piano dei Tempi e degli Spazi dell'Ambito di Margherita di Savoia, provvederà alla realizzazione, alla gestione ed alla promozione degli interventi finalizzati alla diffusione della cultura della mobilità lenta e sostenibile.

4.2 PEDIBUS

Il Pedibus permette ai bambini di raggiungere la propria scuola con mezzi di trasporto non inquinanti in totale autonomia o accompagnati da genitori, nonni o zii volontari. Si tratta di un vero e proprio autobus che va a piedi, formato da una carovana di bambini che segue un percorso stabilito, segnalato e sicuro, e raccoglie passeggeri alle "fermate" (luoghi di ritrovo). Lungo il tragitto i bambini chiacchierano con i loro amici, imparano cose utili sulla sicurezza stradale e si guadagnano un po' di indipendenza.

Obiettivi

- o Aumentare la sicurezza e diminuire la congestione del traffico nelle vicinanze delle scuole;
- o Stimolare negli alunni la sensibilità ambientale attraverso l'impegno personale e diretto a migliorare la vivibilità del paese, riducendo i fattori di inquinamento;
- o Promuovere una vita sana e un'attività psico-fisica equilibrata e armoniosa.

Destinatari

- o Destinatari diretti: alunni delle scuole primarie cittadine frequentanti la classe V ed alunni delle scuole secondarie di I° grado frequentanti la I classe.
- o Destinatari indiretti: le famiglie degli alunni coinvolti, altri alunni delle scuole, personale scolastico e abitanti dei quartieri interessati dai percorsi di Pedibus.

Fasi di realizzazione

❖ Fase preparatoria

- **Analisi "strutturale"** delle condizioni oggettive della viabilità con successiva individuazione dei percorsi possibili (mappe cartografiche);
- **Indagine preliminare conoscitiva** tra i genitori sulle abitudini e sulle modalità di accompagnamento dei propri figli a scuola, attraverso la consegna di uno specifico questionario, con il quale verrà anche richiesta la eventuale disponibilità ad usufruire del PEDIBUS per stabilire :

col

- quanti bambini sono interessati ad usufruire del servizio;
 - da quale zona del quartiere o della città provengono
 - quanti genitori sarebbero eventualmente disposti a collaborare.
- **Definizione e studio dell'itinerario** con il coinvolgimento dei bambini e genitori si provvederà ad identificare il percorso ideale, individuando le fermate più convenienti per la provenienze di ogni singolo bambino;
- **Organizzazione di laboratori** rivolti agli alunni delle scuole coinvolte. Con i bambini verranno organizzati, in accordo con gli enti locali e le scuole, incontri di laboratorio su vari temi che vanno dalla conoscenza del quartiere all'educazione ad una mobilità consapevole, alla psicomotricità ecc. Inoltre saranno organizzati laboratori creativi durante i quali i bambini prepareranno la segnaletica orizzontale e verticale da allestire sui percorsi del Pedibus.
- **Ricerca di adesioni a supporto:** lungo l'iter sperimentale verranno contattati attraverso le associazioni di categoria tutti i gestori di luoghi pubblici e privati al fine di valutare eventuali attività di supporto ed adesione quali visibilità (un negoziante che esce a salutare i bambini tutte le mattine crea un punto di riferimento e di sicurezza per i bambini ed i genitori), supporto (fornire ombrelli a chi ne è sprovvisto durante un improvviso acquazzone, una fermata del pedibus presso un luogo riparato sono solo due esempi).

❖ Fase esecutiva

- **Verifica dell'itinerario:** verrà simulato in orario di scuola ed a passo di bambino per prevedere e calcolare i tempi, le eventuali soste, gli orari di ogni fermata, i possibili rischi;
- **Verifica funzionale del tragitto:** sarà predisposta un'apposita scheda da consegnare all'amministrazione comunale corredata di foto e descrizione di tutto il percorso identificato, degli orari di passaggio e delle eventuali carenze dello stesso. Tale scheda suggerirà anche le soluzioni ottimali da prevedere in tema di segnaletica orizzontale e verticale (ove risultate carenti), presenza di vigili urbani a presidio, messa in sicurezza di eventuali luoghi;
- **Predisposizione del regolamento del pedibus:** Verrà redatto un completo regolamento per la partecipazione al progetto con descrizione di tutto il percorso effettuato e delle decisioni prese, completo del percorso, degli orari e delle adesioni a supporto del progetto e di una lettera di adesione;
- **Lettera di adesione:** a tutti i genitori dei bambini che faranno parte del Pedibus sarà richiesto di firmare una lettera per presa visione delle regole e condizioni del servizio. La sicurezza deve essere sempre prioritaria e l'alta visibilità deve essere una caratteristica irrinunciabile;
- **Visibilità:** tutti i partecipanti (tutti i bambini e possibilmente anche gli adulti) saranno facilmente identificabili grazie all'acquisto dei supporti operativi (gadgets quali pettorine, cappellini, mantelline, etc.) e dovranno indossare indumenti ad alta visibilità. Il pedibus sarà comunque strutturato (file coordinate, adulti in testa e coda, ecc) al fine di risultare facilmente ed immediatamente identificabile;
- **Prospetto accompagnatori:** verrà realizzato un piano settimanale di accompagnamento fra tutti i volontari fissando, per ogni giorno della settimana, chi sono gli accompagnatori e chi svolge servizio di emergenza. Il prospetto sarà esposto a scuola e saranno noti a tutti i partecipanti i numeri di emergenza ed i cellulari degli altri partecipanti,

col

- **Giornale di bordo:** per ogni viaggio il controllore compilerà un giornale di bordo appositamente predisposto, con le presenze dei bambini ed eventuali indicazioni sull'andamento del percorso, le presenze dei bambini saranno inoltre esposte in forma di diagramma colorato presso la scuola.

4.3 NAVETTA BUS

Si tratta di un "servizio di mobilità integrativo" che può considerarsi intermedio tra il trasporto collettivo classico e il servizio taxi. La "Navetta Bus" è un servizio sociale a domanda che assicura il trasporto urbano individualizzato e/o di gruppo ai cittadini dell'ambito territoriale che ne fanno richiesta. L'Ufficio Tempi e Spazi intende promuovere una forma di trasporto a chiamata, che rappresenta uno dei possibili strumenti di mobilità sostenibile messi in atto in diverse realtà a supporto dei sistemi di trasporto pubblico locale. Esso consiste nell'utilizzare mezzi pubblici di piccole dimensioni per effettuare spostamenti personalizzati in base alle richieste degli utenti (con origine e destinazione scelte volta per volta), portando

un certo numero di persone per ogni corsa e gestendo la concatenazione dei percorsi con un certo livello di flessibilità per riuscire a soddisfare le diverse richieste.

Tale servizio, operativo tutti i giorni della settimana, sarà garantito dalla predisposizione di un numero a cui chiamare per prenotare la navetta. Rivolgendosi a quelle fasce deboli della popolazione (anziani, donne in gravidanza, disabili) il Servizio facilita gli spostamenti verso punti strategici dei tre comuni, ad esempio l'ospedale, i centri di riabilitazione, i mercati, ecc., portando un certo numero di persone per ogni corsa e gestendo la concatenazione dei percorsi con un certo livello di flessibilità per riuscire a soddisfare le diverse richieste.

Obiettivi della sperimentazione

- Garantire la certezza dello spostamento ai cittadini privi di mezzi ed in situazione di disagio;
- Migliorare la mobilità per persone deboli;
- Ridurre il traffico privato.

Destinatari

- Cittadini in situazioni di disagio (disabili, donne -anche in gravidanza, anziani);

L'azione inoltre prevede il coinvolgimento dei seguenti attori:

- gli operatori del settore trasporti (pubblico e privato);
- polizia municipale;
- associazioni di volontariato.

Fasi di realizzazione

- Definire il modello ed il funzionamento del servizio;
- Pubblicare la Gara di appalto per la gestione del servizio;
- Pubblicizzare e promuovere il servizio;
- Monitorare l'andamento del servizio.

col

Il quadro descritto presenta un territorio in cui la qualità di vita risente in maniera sempre maggiore delle problematiche legate alla gestione della complessità dei tempi. I numerosi servizi e le attività sono il tratto distintivo di un territorio che attrae numerosi abitanti anche dai territori limitrofi, ma ciò finisce per condizionare la vivibilità delle città sia per i suoi residenti che per le differenti popolazioni che la abitano in modo temporaneo (studenti, lavoratori, professionisti, ...).

Le diverse tipologie di traffico, oltre ad intensificare i problemi di inquinamento e di sicurezza stradale, accrescono il tempo che i cittadini, le cittadine e i city users devono impegnare negli spostamenti. Proprio la mobilità a-sistematica che caratterizza sempre più gli stili degli spostamenti nelle società urbane, se da un lato impatta positivamente aumentando le occasioni di contatto, informazione e utilizzo dei servizi, dall'altro è portatrice di tensioni tra le diverse popolazioni fruitrici dei servizi congestionati, di diseconomie dovute alle attese e ai lunghi spostamenti e di disuguaglianza nei confronti delle fasce sociali più marginali.

Nel dettaglio dall'analisi socio demografica e dalla fase di ricerca effettuata all'interno dello studio di fattibilità "La vita in tempo reale" è emerso che l'Ambito territoriale di Margherita di Savoia presenta un contesto territoriale in cui la qualità della vita è potenzialmente buona: aumento della popolazione e dei nuclei familiari, una buona struttura commerciale, presenza di infrastrutture su ferro e autostradali a supporto dei collegamenti a medio e lungo raggio. Un contesto però che al tempo stesso risente, in modo sempre più spinto, della complessità dei tempi e degli spazi che caratterizzano la vita urbana e che dipendono dall'intreccio di molti fattori - urbanistici, organizzativi, di stili di vita e di comportamenti, di assetto dei servizi, ecc. - non tutti peraltro governabili dall'azione politico-amministrativa degli Enti Locali.

E' da sottolineare, inoltre, che i Comuni di San Ferdinando di Puglia e di Trinitapoli, più piccoli rispetto a Margherita di Savoia, risultano essere "isolati" sia per le caratteristiche stradali poco percorribili sia per la carenza dei collegamenti extraurbani. A tutto ciò si aggiunge la riduzione di alcuni servizi primari sanitari che comporta per i cittadini di San Ferdinando di Puglia e di Trinitapoli maggiori spostamenti in auto verso il Comune capofila.

Infatti come è emerso dalla fase di ricerca e la maggior parte dei cittadini dei due comuni hanno segnalato la difficoltà di accesso ai servizi socio-sanitari per la mancanza di mezzi pubblici di trasporto e hanno dichiarato quindi la necessità di muoversi utilizzando il mezzo privato. Ciò quindi è risultato un limite per quei soggetti deboli che privi del mezzo di trasporto privato devono necessariamente recarsi ai diversi servizi. Per soddisfare tale esigenza, l'azione sperimentale della "Navetta Bus", se da una parte rappresenta per quei Comuni di piccole dimensioni, la garanzia di mobilità per tutte quelle fasce deboli della popolazione (anziani, donne in gravidanza, disabili), contribuendo a facilitare gli spostamenti verso punti strategici del Comune di Margherita, dall'altra per il comune capofila rappresenta un servizio di trasporto sociale urbano per disabili e anziani, ovvero uno degli obiettivi previsti dal Piano Sociale di Zona dell'Ambito territoriale di Margherita di Savoia.

Sempre dall'analisi condotta, è emerso che nel Comune Capofila la mancanza del trasporto pubblico locale genera l'utilizzo smisurato dei mezzi privati, comportando forti conseguenze negative sul piano economico sociale ed ambientale, quali ad esempio:

- congestione delle città;
- disagi e difficoltà per pedoni;
- elevato inquinamento acustico ed atmosferico;
- sottrazione di suolo.

Per far fronte a tali problematiche, l'introduzione di modelli di mobilità sostenibile, ispirati al principio dell'uso efficiente del territorio e delle risorse naturali e finalizzati a garantire il rispetto e l'integrità dell'ambiente, rappresenta un'occasione di appropriazione delle proprie città in termini di spazi e tempi.

L'azione sperimentale del PEDIBUS (il percorso sicuro casa-scuola) se per i Comuni di San Ferdinando di Puglia e Trinitapoli, dove dai dati della ricerca risulta che i bambini vengano normalmente accompagnati a piedi, sebbene non ci sia alcun sistema organizzato o auto-organizzato, rappresenta uno strumento per educare i cittadini più piccoli all'autonomia, al senso di responsabilità, e per "liberare" i genitori dal compito di accompagnarli e prendere loro da scuola, per i cittadini del Comune di Margherita di Savoia, essa rappresenta inoltre un'occasione per decongestionare il traffico nelle ore di punta, ed uno strumento per promuovere e sensibilizzare la comunità all'utilizzo di mezzi alternativi all'auto.

6 TARGET DESTINATARI

Per le azioni da mettere in campo sono individuati quattro gruppi/target di destinatari:

1. Il sistema delle amministrazioni dei tre comuni ed in particolare gli assessori dei servizi sociali, dell'istruzione, dell'urbanistica, dei trasporti, della mobilità e della sicurezza.
2. Il sistema scolastico, i docenti, gli alunni e i genitori;
3. Il terzo settore, le organizzazioni di volontariato;
4. I cittadini privi di mezzi ed in situazioni di disagio (disabili, anziani, etc).

7 INDICAZIONE DEGLI EFFETTI/IMPATTI ATTESI SUI TEMPI E SUGLI SPAZI

L' Ufficio Tempi e Spazi con l'obiettivo di favorire il miglioramento dei tempi di vita e di lavoro delle cittadine e dei cittadini attraverso la pianificazione e l'attuazione di interventi specifici finalizzati all'armonizzazione dei tempi di vita, sarà in grado di permettere ai cittadini di organizzare il proprio tempo, per gestire gli impegni lavorativi e privati nel modo più equilibrato, a seconda delle diverse esigenze, condividendo nell'ambito della coppia i compiti di cura.

L'azione sperimentale "Pedibus" avrà ricadute, oltre che sull'educazione dei bambini e sull'individuazione di percorsi sicuri, sul risparmio di tempo che il servizio permette ai genitori degli alunni che aderiscono al servizio e sulla riduzione del traffico di accompagnamento nelle ore di punta, con effetti positivi sulla fluidità della circolazione.

Tale attività sperimentale avrà un impatto positivo soprattutto da parte dei genitori che possono contare su un servizio che accompagna i bambini a scuola e li riaccompagna a casa, il che significherebbe per gli stessi "ri-guadagnare" il tempo quotidianamente speso per recarsi, a piedi o in macchina, spesso con una grande fretta, nei pressi della scuola al mattino e di nuovo nel pomeriggio.

Nella maggior parte dei casi si tratta generalmente di venti - trenta minuti: non molti, ma rilevanti all'economia temporale dei genitori, soprattutto se lavoratori. Quindi l'impatto atteso è la riduzione del tempo impiegato per accompagnare i bambini a scuola e riaccompagnarli a casa, perciò una maggiore e migliore conciliazione dei tempi vita-lavoro, nonché un contributo significativo alla diminuzione dell'inquinamento prodotto dal traffico veicolare, perciò un miglioramento della qualità ambientale e della vivibilità delle città.

Effetti/Impatti

- Riduzione dell'inquinamento e della congestione veicolare all'ingresso e all'uscita della scuola grazie al minore utilizzo di auto private;

- **Occasione di socialità (possibilità di conoscere e frequentare alunne/i di altre età e classi) ed educazione all'autonomia di bambine/i (spostamenti a piedi, rispetto degli orari, attenzione ai pericoli);**
- **Supporto alla conciliazione per i genitori: recupero di tempo per raggiungere il luogo di lavoro, minore necessità di dipendere da altri familiari per l'accompagnamento dei figli a scuola.**

I bisogni di spostamento delle/degli abitanti della città sono determinati da una serie di fattori quali i cambiamenti del mercato del lavoro, delle strutture e relazioni familiari e sociali, delle zone di residenza e

della collocazione dei servizi, dalle caratteristiche personali di chi si deve spostare e altro. Il trasporto pubblico non sempre può o riesce a rispondere ad una domanda tanto differenziata, con la conseguenza che nella maggior parte dei casi le persone ricorrono all'utilizzo dell'auto privata – più flessibile – o si trovano a dover dipendere da altri per raggiungere la destinazione desiderata. Il progetto sperimentale del "Navetta Bus" intende contribuire all'individuazione di soluzioni oltre al problema del congestionamento del traffico e dell'inquinamento, dell'abbassamento della qualità della vita che ne deriva, con particolare attenzione rivolta all'accessibilità dei servizi di interesse pubblico.

Gli effetti/ impatti attesi dell'azione sperimentale **Navetta Bus** si possono suddividere in:

Effetti/Impatti Sociali

- **Autonomia delle persone deboli;**
- **Riduzione del tempo di percorri mento.**

Effetti/Impatti Ambientali:

- **Diminuzione del traffico veicolare privato;**
- **Decongestione traffico;**
- **Riduzione della congestione e delle emissioni veicolari;**
- **Maggiore viabilità delle strade.**

8 COERENZA CON ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PROGRAMMAZIONE PRESENTI SUL TERRITORIO

Gli interventi che si vogliono attuare come azioni sperimentali si integrano perfettamente con gli obiettivi e i servizi/interventi previsti dal 2° Piano Sociale di Zona (2010-2012) dell'Ambito Territoriale n.3 ASL BAT, dal momento che la costituzione di un ufficio dei tempi e degli spazi è uno degli obiettivi prioritari dello stesso Piano Sociale di Zona. L'Ambito, infatti, in linea con le priorità strategiche individuate dal PRPS 2009-2011 e, rilevati i bisogni emersi dai Tavoli di concertazione e co-progettazione, ha ritenuto importante la costituzione di un Ufficio che si occupasse della previsione di azioni e interventi, finalizzati alla conciliazione dei tempi vita-lavoro delle famiglie.

Le attività e gli interventi sperimentali che necessariamente presuppongono la conoscenza dei problemi e delle emergenze sociali, nell'ottica di favorire lo sviluppo complessivo del territorio, hanno come obiettivi principali il potenziamento del sostegno alle attività di programmazione e progettazione partecipata al fine di avviare un processo di riqualificazione urbana, centrato sulla sostenibilità delle nostre città a misura di bambini, anziani, disabili.

Inoltre I temi di riferimento della presente proposta presuppongono, dunque uno stretto collegamento con le principali programmazioni locali:

Il "**Piano di Azione Locale per lo Sviluppo Sostenibile**" (Agenda Locale 21) offre un ambito consolidato di consultazione e concertazione cittadina in cui la trattazione dei problemi

col

ambientali, della qualità della vita, della salute e della mobilità urbana sostenibile permette un'interazione diretta con gli indirizzi e i progetti della presente proposta in particolare con le possibili misure di flessibilizzazione oraria dei servizi e delle scuole anche in relazione alla diminuzione del traffico e dell'inquinamento.

Il **"Piano Regolatore Generale"** costituisce un importante livello di raccordo con le politiche temporali in quanto il programma di intervento a supporto sia della tutela urbanistica dell'identità cittadina sia della promozione della ripresa economica si basa su un concetto di sviluppo sostenibile attento ai diversi parametri connessi alla qualità della vita e agisce sulle principali dimensioni – offerta abitativa, città del lavoro, agricoltura e ambiente, spazi pubblici e servizi, viabilità e parcheggi – che connotano le trasformazioni urbane attuali. L'interazione si sviluppa in modo particolare sui temi dell'accessibilità e fruibilità dei servizi e delle scuole per ciò che concerne l'aspetto della loro dislocazione sul territorio, della rivitalizzazione e riqualificazione di spazi pubblici e aree urbane (Stazione Ferroviaria, quartieri periferici) e degli interventi a supporto dei percorsi casa-scuola.

Il **"Piano della Mobilità"** nel ridisegnare la mobilità cittadina secondo principi di scorrevolezza del traffico, di diminuzione della pressione veicolare, di razionalizzazione e ottimizzazione del trasporto pubblico e di promozione di schemi di mobilità alternativa, assume l'aspetto temporale come indicatore importante delle misure che accompagneranno la sua realizzazione.

Esso definisce l'organizzazione di una nuova mobilità urbana a Margherita di Savoia, più vivibile e più sicura. Il Piano ha come obiettivi:

- Valorizzare il trasporto pubblico;
- decongestionare il centro e abbassare i livelli di inquinamento;
- mettere in sicurezza la città, promuovendo il potenziamento dell'illuminazione e l'utilizzo di asfalti fonoassorbenti;
- promuovere l'utilizzo di mezzi alternativi, come la bicicletta, con la messa in opera della nuova rete di piste ciclabili.

9 PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DELL'AMMINISTRAZIONE E DEGLI STAKEHOLDERS

Per l'elaborazione delle proposte e degli interventi sperimentali è stato necessario avere avviato un processo di coinvolgimento tale come punto di riferimento sia l'insieme della macchina urbana che alcuni segmenti o aree disponibili a riorganizzare i ritmi sociali.

Un primo livello di coinvolgimento da attivare per garantire la realizzazione e la sostenibilità economica delle proposte sperimentali sarà quello del Tavolo Interassessorile. Nell'attuazione, il tavolo interassessorile deve coordinare il processo di realizzazione del piano e delle sue azioni. La verifica dei risultati dei lavori dei tavoli, il monitoraggio dell'attuazione degli interventi sperimentali, supportato tecnicamente dall'Ufficio Tempi e Spazi. L'istituzione del Tavolo sarà garantito dalla collaborazione degli Assessori e/o loro delegati di ogni comune facente parte dell'Ambito, i quali con i loro ruoli e funzioni politiche, apportheranno un carattere "di unitarietà e coerenza" alle azioni delle politiche temporali. Il passaggio dalla consultazione interna all'Ente Comunale a quella con gli enti e altri soggetti esterni, verrà garantita dall'istituzione di un tavolo allargato, ovvero un tavolo di concertazione in cui attivare il coinvolgimento dei differenti attori cittadini ed il raffronto sulle priorità individuate. L'Ufficio Tempi e Spazi si deve porre quale garante del processo di coinvolgimento e come riferimento consistente di un'azione allargata che mette a sistema le differenti iniziative e che costruisce le opportune compatibilità tra sistemi e soggetti interagenti.

Per l'attività del **Pedibus**, l'Ufficio Tempi e Spazi organizzerà:

- Nr. 1 Incontro di lavoro tra i Settori Comunali per condividere le fasi e l'organizzazione dell'iniziativa;

- ✚ nr. 1 tavolo tematico con le istituzioni scolastiche con l'obiettivo di individuare quelle dove realizzare il progetto a livello Sperimentale. Successivamente Incontri specifici con i genitori al fine di verificare e quantificare la disponibilità di ognuno;
- ✚ nr. 1 tavolo tematico con le associazioni di categoria per individuare gli esercizi commerciali che vogliono partecipare per essere un punto di riferimento e di sicurezza per i bambini ed i genitori lungo il tragitto del pedibus. Sottoscrizione di lettere di adesione all'iniziativa;
- ✚ nr. 1 tavolo tematico con le associazioni del Terzo Settore che, interessate al tema, vogliono collaborare e partecipare alla sperimentazione attraverso il sostegno e la promozione di iniziative collegate, connesse alle tematiche e ai valori sostenuti. Sottoscrizione accordi con le associazioni di volontariato.

Per l'attività del **Navetta Bus**, l'Ufficio Tempi e Spazi organizzerà

- ✚ nr.1 Incontro di lavoro tra i Settori Comunali per condividere le fasi e l'organizzazione dell'iniziativa;
- ✚ nr. 1 incontro con le associazioni e/o cooperative del Terzo Settore che, interessate al tema, vogliono collaborare e partecipare alla sperimentazione attraverso il sostegno e la promozione di iniziative collegate, connesse alle tematiche e ai valori sostenuti. Sottoscrizione accordi con le associazioni di volontariato.

Il Partenariato Istituzionale e sociale che collaborerà nell'articolazione e nella realizzazione degli interventi sperimentali sarà molto ampio, dal momento che, a partire da quello interessato nella fase di progettazione, coinvolgerà quello attivato durante l'attuazione dello studio di fattibilità "La vita in tempo reale". Per il coinvolgimento del partenariato si prevede che, a seguito di un'analisi degli stakeholders, per ogni azione sperimentale si attiverà uno strumento di progettazione partecipata, più idoneo agli obiettivi da raggiungere. Nello specifico verranno coinvolte le organizzazioni sindacali e di categoria maggiormente rappresentative, le scuole, le associazioni, le imprese sociali, gli enti di formazione, il centro territoriale per l'impiego, la ASL, gli uffici comunali competenti, suddivisi per target obiettivo, in base all'azione da analizzare.

Al momento della candidatura, sebbene siano stati contattati tutti gli Enti partner dello studio, non sono pervenute le adesioni formali dei seguenti Enti.

10 FATTIBILITA' TECNICO-AMMINISTRATIVA (PROCEDURE DA ATTIVARE)

L'Ufficio dei Tempi e degli Spazi è una struttura operativa individuata all'interno dell'Amministrazione Comunale di Margherita di Savoia, in particolare presso l'Ufficio di Piano per la trasversalità del tema e per l'opportunità di assicurare al processo uno sviluppo importante. L'Ufficio, vista la complessità dei compiti istituzionali, necessita di una struttura organizzativa tale da dover prevedere l'individuazione e la designazione dello staff preposto alla direzione e al funzionamento dello Stesso.

Infatti la prima procedura da attivare sarà proprio la nomina del Responsabile che avrà funzione di coordinamento delle attività e da una funzionaria, addetta alla segreteria/amministrazione, con il compito non solo di predisporre tutta la documentazione amministrativa necessaria per il funzionamento dell'Ufficio, ma anche di esaminare gli atti necessari alla realizzazione dei singoli interventi.

Successivamente l'Ufficio Tempi e Spazi, garante delle iniziative sperimentali, tra le procedure dovrà necessariamente attivare

per il **Pedibus**:

- Sottoscrizione di Convenzioni con gli Istituti Scolastici che aderiscono all'iniziativa;



- Sottoscrizione Accordo con la Polizia Municipale Locale per la messa in sicurezza dei percorsi pedonali attivati e la posa della segnaletica orizzontale e verticale;
- Sottoscrizione di Protocollo d'intesa con le associazioni di categoria e con le Associazioni del Terzo Settore.

per il **Navetta Bus**:

- Emanazione della Gara di Appalto per il servizio del Navetta Bus;
- Sottoscrizione Contratto di Appalto con la Società vincitrice;
- Sottoscrizione di Protocollo d'intesa con le Associazioni del Terzo Settore.

11 ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE/SENSIBILIZZAZIONE/PROMOZIONE

Grande importanza sarà data alle attività di comunicazione ed informazione e al coinvolgimento dei portatori di interesse, con l'obiettivo di sensibilizzare il territorio alle politiche temporali urbane.

L'azione realizzata dall'Ufficio Tempi si strutturerà attraverso tre macro-attività, come di seguito mostrate:

Attività 1: scelta del logo, con l'obiettivo di dare visibilità e riconoscibilità alle nuove politiche temporali. L'ufficio Tempi e spazi sceglierà il logo identificativo;

Attività 2: scelta degli strumenti di comunicazione e campagna di promozione. Saranno predisposti specifici strumenti di comunicazione:

- comunicati stampa e articoli su giornali locali;
- materiale informativo (brochure, manifesti e locandine dell'UTS);
- materiale informativo (brochure, manifesti e locandine delle azioni sperimentali - PEDIBUS e NAVETTA BUS);
- Video Spot.

Attività 3: "coinvolgimento e partecipazione". Le AZIONI SPERIMENTALI che si andranno a realizzare saranno affiancate da una campagna di sensibilizzazione (da realizzare una volta iniziate le iniziative) da veicolare in tutti quei luoghi più frequentati dalla cittadinanza (Parrocchie - Palestre, etc.). Inoltre si prevede la realizzazione di materiale identificativo per tutti i soggetti aderenti alle iniziative.

11.1 UFFICIO TEMPI E SPAZI

Nell'ambito delle attività di comunicazione, sensibilizzazione e promozione sarà necessario:

- promuovere l'Ufficio Tempi e Spazi dell'Ambito come la struttura che permanentemente si occuperà di ridisegnare i ritmi di vita nell'ambito della città e contemporaneamente di renderla accessibile ai cittadini, attraverso la realizzazione di un logo identificativo, di una locandina e di volantini informativi;
- diffondere le informazioni sugli interventi sperimentali attraverso il materiale informativo (brochure, manifesti, etc.)

11.2 PEDIBUS

L'Ufficio Tempi e Spazi, promotore dell'iniziativa, dovrebbe farsi carico, nei modi ritenuti più opportuni, di portare a conoscenza all'interno delle scuole elementari dei Comuni appartenenti all'Ambito territoriale di Margherita di Savoia il progetto Pedibus, al fine di coinvolgere e

ca

sensibilizzare tutte le componenti degli organismi scolastici (direzioni didattiche – insegnanti – bambini – genitori).

Dovrebbe essere una campagna rivolta soprattutto ai bambini con l'obiettivo di renderli assolutamente protagonisti dell'iniziativa.

Elementi della campagna di promozione:

- lettere alle direzioni didattiche;
- incontri bambini – insegnanti – genitori;
- brochure dell'iniziativa;
- manifesti all'interno delle scuole.

Oltre alle iniziative di lancio dell'attività sperimentale, è necessario prevedere azioni di comunicazione e di sensibilizzazione, volte al sostegno e alla diffusione del Pedibus. Una campagna di sensibilizzazione vera e propria da realizzare una volta iniziata l'iniziativa, che prevede, oltre al materiale promozionale da affiggere in tutti quei luoghi più frequentati dalla cittadinanza, i seguenti elementi:

- Organizzazione di punti informativi all'esterno delle scuole per far conoscere l'iniziativa all'interno del quartiere, con possibile coinvolgimento di altri soggetti;
- Materiale informativo ed identificativo dell'iniziativa (adesivi nelle vetrine dei negozi di quartiere etc.).

11.3 NAVETTA BUS

Al fine di dare il giusto risalto a tale azione sperimentale, l'Ufficio Tempi e Spazi in collaborazione con il partenariato prevedrà le migliori modalità di diffusione e di sensibilizzazione. In particolare sarà organizzata un'attività di promozione ed una campagna informativa capillare al fine di coinvolgere l'intera cittadinanza.

La campagna, oltre a rafforzare l'effetto moltiplicatore, promuoverà la diffusione ed il consolidamento delle politiche temporali previste dalla normativa nazionale. Per garantire la diffusione e la condivisione degli obiettivi dell'azione sperimentale sul territorio, si organizzeranno una serie di eventi-manifestazioni, sviluppando, in questo modo, un senso di appartenenza al progetto con i vantaggi relativi sia in termini di coesione sociale che in termini di risultati raggiunti. Inoltre si utilizzeranno le tecniche ed i mezzi di comunicazione migliori per ottenere una diffusione a rete e per tutte le fasce d'età:

- Pubblicazione sui Quotidiani locali
- Lettere alle associazioni
- Manifesti e locandine
- Volantinaggio

In collaborazione con gli Enti partner, sarà realizzato un video spot che sarà diramato su mass media più diffusi.

12 CAPACITÀ DELL'AZIONE DI AUTO SOSTENERSI A REGIME

L'Ambito si impegna a sostenere le azioni che si andranno a mettere in campo, dopo il periodo della sperimentazione, attraverso il sostegno e la partecipazione attiva degli enti locali. In particolare una volta strutturate e sperimentate le azioni proposte si proporrà ai Soggetti coinvolti di far propria l'iniziativa, inserendo nella programmazione triennale il proprio Piano Sociale di Zona.

L'apporto delle organizzazioni del terzo settore e delle Associazioni di volontariato aderenti alla rete di supporto all'iniziativa rappresenteranno un valido sostegno.

13 QUADRO DELL'INVESTIMENTO

Macro voci	Voci di spesa	ATTIVITÀ	€
Attività del personale interno/esterno per la realizzazione della Sperimentazione (max 20%)	Personale interno/esterno	Ufficio Tempi e Spazi	7.000,00
Acquisto di attrezzature e altri beni materiali e immateriali direttamente utili alla realizzazione delle attività	Acquisto attrezzature informatiche	Ufficio Tempi e Spazi	2.100,00
	Appalto del servizio (durata 6 mesi)	NAVETTA BUS	10.000,00
	Acquisto materiale (pettorine, mantelline, ombrelli, cappellini, etc.) per 250 bambini e accompagnatori	PEDIBUS	3.000,00
	Segnaletica orizzontale e verticale	PEDIBUS	2.000,00
Azioni di diffusione, comunicazione, promozione, sensibilizzazione	Materiale informativo (manifesti, brochure, locandine)	UFFICIO TEMPI E SPAZI	500,00
	Promozione Mobilità sostenibile	PEDIBUS NAVETTA BUS	5.000,00
	Campagna sensibilizzazione mobilità lenta (materiale informativo + Video Spot)	UFFICIO TEMPI E SPAZI PEDIBUS NAVETTA BUS	1.500,00
	Materiale promozionale ed informativo (manifesti, brochure, locandine)	PEDIBUS NAVETTA BUS	1.000,00
	Materiale identificativo Intervento	PEDIBUS/ NAVETTA BUS	1.200,00
	Spese assicurative	Assicurazione volontari	PEDIBUS/ NAVETTA BUS
Spese rimborso trasferte per personale direttamente coinvolto nella realizzazione delle attività (max 2%)	Spese trasferte personale coinvolto	PEDIBUS/ NAVETTA BUS	700,00
TOTALE		€ 35.000,00	

14 EVENTUALE COFINANZIAMENTO

Non è prevista alcuna forma di cofinanziamento.

15 CRONOPROGRAMMA

	Attività	1 mese	2 mese	3 mese	4 mese	5 mese	6 mese	7 mese	8 mese	9 mese	10 mese	11 mese	12 mese
UFFICIO TEMPI E SPAZI	Nomina staff UTS (Responsabile e funzionari)	■	■										
	Incontro tra i Settori Comunali	■	■										
	1° Tavolo tematico con gli Istituti Scolastici e sottoscrizione protocollo		■										
	2° Tavolo tematico con le Associazioni di Categoria e sottoscrizione protocollo			■									
	3° Tavolo tematico con le Associazioni Terzo Settore e sottoscrizione protocollo			■									
	Incontro tra i Settori Comunali				■								
	2° Tavolo tematico con le Associazioni del Terzo Settore e sottoscrizione protocollo					■							
INIZIATIVA SPERIMENTALE PEDIBUS	Analisi "strutturale" ed indagine preliminare conoscitiva		■										
	Ricerca di adesioni a supporto		■										
	Definizione e studio dell'itinerario		■										
	Verifica dell'itinerario e Verifica funzionale del tragitto			■									
	Predisposizione del regolamento, del prospetto accompagnatori e delle Giornale di bordo			■									
	Laboratori per predisposizione della segnaletica orizzontale e verticale			■									
	Attivazione PEDIBUS				■	■	■		■	■	■	■	■
	Monitoraggio del servizio				■	■	■	■	■	■	■	■	■
IN IZI	Definizione del modello del servizio e del suo		■	■									

funzionamento												
Emanazione della Gara di Appalto												
Sottoscrizione Contratto di Appalto con la Società vincitrice												
Pubblicizzazione e promozione Servizio												
Attivazione Navetta Bus												
Monitoraggio del servizio												

CV