

Scheda Progetto

1. Titolo dell'intervento
Trasporto sociale
2. Area geografica di realizzazione dell'intervento: (intero ambito o comuni specifici)
L'intervento proposto coinvolgerà l'intero ambito territoriale. In una prima fase, di tipo sperimentale, il servizio verrà realizzato in alcuni dei Comuni dell'ambito e nella seconda fase sarà esteso agli altri Comuni.
3. Obiettivi della sperimentazione
L'obiettivo generale del progetto è quello di dotare l'Ambito territoriale di un servizio di trasporto sociale che permetta la piena fruizione dei servizi sociali, socio-sanitari e sanitari, educativi e ricreativi presenti nel territorio dell'ambito e negli ambiti limitrofi evitando l'isolamento di fasce di popolazione già caratterizzate da condizioni di fragilità. Il progetto si propone, inoltre, di: <ul style="list-style-type: none"> - abbattere le spese sostenute da anziani e disabili offrendo un'alternativa al trasporto privato; - facilitare la comunicazione tra i Comuni dell'Ambito per agevolare i rapporti sociali e parentali contrastando l'esclusione sociale della popolazione dei Comuni rurali; - offrire, laddove possibile, un servizio green energy oriented.
4. Descrizione generale dell'intervento
L'intervento prevede l'organizzazione del servizio di trasporto sociale con utilizzo di veicoli a basso impatto ambientale rispetto alle tecnologie attualmente esistenti. L'iniziativa è finalizzata ad offrire il servizio di trasporto in modo stabile e continuativo nel tempo abbattendo gli attuali costi sostenuti dagli utenti. Il progetto sarà articolato nelle seguenti fasi: <ol style="list-style-type: none"> 1) incontri mirati con gli stakeholders: verranno organizzati incontri con i soggetti potenzialmente interessati alla fruizione del servizio di trasporto con l'obiettivo di verificarne le reali esigenze; verranno, altresì, organizzati incontri con gli erogatori dei servizi al fine di verificare, laddove possibile, la conciliazione dell'erogazione delle prestazioni con gli orari di trasporto; 2) organizzazione tragitti e percorsi: questa fase prevede la progettazione degli itinerari di trasporto alla luce delle esigenze rilevate e delle disponibilità dei mezzi e delle risorse; 3) adozione del regolamento per il trasporto sociale: si prevede l'elaborazione e l'adozione in Coordinamento Istituzionale del Regolamento sul servizio di trasporto sociale; 4) adozione delle procedure per l'acquisto/nolo dei veicoli e per l'affidamento del servizio: verranno esperite le procedure amministrative previste dalla normativa vigente in tema di acquisto di beni, servizi e forniture e di affidamento di servizi; 5) pubblicizzazione e diffusione dell'iniziativa: verrà condotta un'azione di pubblicizzazione dell'iniziativa in tutti i comuni dell'Ambito territoriale. L'attività prevederà anche azioni di contatto con potenziali sponsor del servizio ai quali verrà proposto un servizio di "carvertising"; 6) attivazione del servizio: in questa fase verrà dato avvio al servizio dapprima in alcuni dei comuni dell'ambito e, successivamente, anche negli altri comuni;

- 7) monitoraggio e valutazione: il servizio sarà oggetto di un'attenta azione di monitoraggio e valutazione. In particolare, l'attività di monitoraggio sarà diretta ai fruitori del servizio.

Il servizio proposto dall'ambito potrà, dunque, essere assolutamente concorrenziale rispetto all'offerta privata, sia per la diminuzione del costo attualmente sostenuto dagli utenti sia per la migliore qualità e sicurezza offerte.

Inoltre, il servizio proposto contribuirà alla riduzione dei fenomeni di isolamento di quelle fasce di popolazione maggiormente soggette a fenomeni di fragilità e di esclusione sociale.

Infine, il trasporto sociale agevolato fornirà risposte concrete alle necessità di mobilità extraurbana rilevate sul territorio e, nel contempo, laddove possibile, proponendo anche l'utilizzo di veicoli elettrici, creerà una continuità con un percorso di green economy che contraddistingue l'Ambito Territoriale di Troia come il più grande parco di produzione elettrica da fonti di energia rinnovabile a livello europeo.

5. In che modo l'azione risponde al fabbisogno rilevato nello SdF

Come rilevato dal PSdZ 2010-2012 solo in un numero ristrettissimo di Comuni è stato attivato il servizio di trasporto pubblico e di trasporto sociale, quest'ultimo per brevi periodi. Dalle rilevazioni svolte dall'Ufficio di Piano il servizio oggi risulta indispensabile dovendo rispondere all'aumento della popolazione anziana e fragile, all'incremento dei costi del carburante e dei relativi costi di trasporto e alle reali difficoltà nel conciliare le esigenze di mobilità della popolazione con il modello organizzativo dei trasporti pubblici.

Le esigenze di avere un servizio di trasporto, oltre che derivanti dall'analisi del Piano sociale, sono scaturite dall'indagine sulle famiglie condotta all'interno dello studio di fattibilità per la realizzazione del piano dei tempi e degli spazi.

L'analisi ha messo in rilievo come vi sia una forte mobilità per lavoro e che molte madri siano costrette a muoversi "a piedi" per accompagnare i figli o per il disbrigo di altre faccende; pertanto, un servizio di trasporto sociale può contribuire ad alleviare il peso, quasi esclusivo, degli spostamenti sulle donne.

Inoltre, dallo studio di fattibilità è emersa la necessità di attivare sia i servizi per la prima infanzia sia i centri di aggregazione per minori che unitamente alle altre strutture già finanziate e di prossima attivazione produrranno una "mobilità" all'interno dei comuni dell'ambito che potrà essere correttamente soddisfatta con il servizio di trasporto sociale proposto.

Un'altra considerazione, emersa dallo studio di fattibilità, è relativa allo scarso utilizzo di strutture ricreative e sportive da parte dei minori. Ciò, è sicuramente dovuto ad un sottodimensionamento di queste strutture ma anche ad un sottoutilizzo delle strutture che ci sono. A tal proposito, un servizio di trasporto sociale potrebbe favorire l'utilizzo di strutture da parte dei minori residenti nei comuni limitrofi a quelli nei quali sono ubicate infrastrutture ricreative.

Infine, lo studio di fattibilità ha rilevato carenze, da parte di un discreto numero di intervistati, nell'articolazione oraria dei servizi ASL. Presumibilmente, una tale insoddisfazione è legata anche alla relazione tra orari di apertura dei servizi ASL e orari dei mezzi di trasporto pubblico che non permettono una piena fruizione dei servizi. A tal proposito, un servizio di trasporto sociale agevolerebbe la fruizione di questi servizi.

6. Target destinatari

Il progetto è rivolto ad anziani, anziani non autosufficienti e disabili e soggetti deboli o svantaggiati con possibilità di estensione del servizio, qualora se ne valuti la fattibilità operativa, a soggetti non rientranti nelle predette categorie ed a costi di mercato in modo da garantire la sostenibilità nel tempo del servizio.

7. Indicazione degli effetti/impatti attesi sui tempi e sugli spazi

L'attivazione del servizio permetterà di ridurre i tempi di attesa e di percorrenza tra i comuni dell'Ambito e verso il Capoluogo, ma soprattutto sarà un servizio a misura dell'utenza e dei bisogni della stessa. Non essere vincolati ad orari o fermate obbligate, caratteristiche dei mezzi pubblici, renderà il trasporto fruibile e agevole nell'ottica di rispondere in maniera personalizzata alle richieste degli utenti.

L'organizzazione di tale servizio permetterà una migliore gestione del tempo non soltanto per i beneficiari diretti del servizio ma anche per i loro familiari che, attualmente, devono sobbarcarsi l'onere di assicurare gli spostamenti per i loro congiunti. Da non trascurare è anche l'impatto che tale servizio avrà sulla piena fruizione dei servizi già operativi e su quelli di prossima attivazione nei diversi comuni dell'ambito territoriale, garantendo, dunque, una fruizione dei servizi da parte delle famiglie con effetti diretti sull'organizzazione della vita familiare.

8. Coerenza con gli altri strumenti di pianificazione programmazione presenti sul territorio

Il progetto proposto è coerente con il vigente Piano sociale di Zona che ha previsto uno specifico intervento sul trasporto sociale.

La presente iniziativa è altresì in linea con il Programma di Sviluppo Locale del GAL Meridaunia in riferimento alla Misura 321 Servizi essenziali per l'economia e la popolazione Azione 4 TAXIBUS che prevede il sostegno di iniziative atte a contrastare il fenomeno dell'esclusione sociale delle popolazioni rurali in considerazione della progressiva dismissione da parte di molti piccoli Comuni dei servizi di trasporto municipale provocando ulteriori disagi alla popolazione.

L'Azione del PSL prevede risorse finalizzate all'acquisto di mezzi ad energia elettrica, ipotizzando così un potenziamento, complementarietà e maggiore capillarità del servizio proposto.

9. Processo di coinvolgimento dell'amministrazione e degli stakeholders

L'Ufficio Tempi e Spazi e l'Ufficio di Piano avvieranno un'azione congiunta diretta a coinvolgere le amministrazioni e i portatori di interessi locali.

In particolare, con i Comuni verranno definite le modalità di cofinanziamento e gli eventuali apporti per l'organizzazione e gestione del servizio.

I Comuni verranno coinvolti anche nelle attività di contatto con gli stakeholders locali. In particolare, l'Ufficio Tempi e Spazi, l'Ufficio di Piano e i Servizi sociali comunali provvederanno ad attivare contatti con:

- associazioni di utenti;
- famiglie;
- enti gestori di servizi;

- imprese interessate alla sponsorizzazione.

Il ruolo dei Comuni verrà definito in sede di Coordinamento Istituzionale.

Le associazioni di utenti e le famiglie verranno coinvolte a livello di ogni comune; il loro apporto sarà di fondamentale importanza per definire le esigenze degli utenti e la capacità di spesa degli stessi in termini di compartecipazione al servizio.

Con gli enti gestori di servizi verranno concordati diverse modalità di erogazione dei servizi nei confronti di quegli utenti che utilizzano il servizio di trasporto sociale.

In particolare, con la ASL si dovranno definire gli orari dei servizi per gli utenti del servizio di trasporto e le modalità di erogazione della compartecipazione per il servizio di trasporto presso i centri di riabilitazione.

10. Fattibilità tecnico-amministrativa (procedura da attivare)

La realizzazione del progetto non comporta l'adozione di particolari procedure amministrative. Nello specifico, si valuterà l'affidamento del servizio con la modalità della concessione di servizi.

11. Attività di comunicazione/sensibilizzazione/promozione

Il servizio sarà pubblicizzato attraverso i canali comunicativi di cui l'Ambito già dispone, ormai incisivi sul territorio, oltre alla possibilità di proporlo ai diretti beneficiari attraverso i canali di accesso ai servizi quali segretariato sociale, PUA e servizio sociale professionale.

In particolare, il servizio verrà promosso attraverso un'azione diretta al coinvolgimento degli enti erogatori di servizi socio-assistenziali, socio-sanitari e sanitari e di servizi educativi e ricreativi ai quali verrà presentato il progetto di trasporto sociale e, se il caso, saranno sottoscritte apposite convenzioni per permettere agli utenti dei servizi e ai loro familiari di usufruire del trasporto sociale.

Infine, per assicurare una pubblicizzazione capillare del servizio verrà condotta un'azione di pubblicizzazione mediante affissione di manifesti e organizzazione di incontri mirati con i potenziali beneficiari e con i soggetti intermedi (associazioni).

12. Capacità dell'azione di auto sostenersi a regime

L'impostazione del trasporto sociale così come è stato progettato ha di base l'autosostentamento.

Successivamente all'investimento iniziale per l'acquisto dei mezzi a basso impatto ambientale, il servizio si manterrà con la compartecipazione economica dei fruitori e la sponsorizzazione da parte di privati con l'introduzione di nuovi canali pubblicitari quali il **carvertising** (car-advertising), una forma innovativa di pubblicità che fa incontrare chi vuole farsi pubblicità con i proprietari di mezzi. L'abbattimento dei costi del carburante, rende il progetto sostenibile, pur mantenendo invariati gli altri costi di gestione del servizio (manutenzione, personale, assicurazioni).

La presenza sul territorio dell'Ambito di produttori di energia (da fonti rinnovabili) sarà un altro canale per la continuità del servizio, stipulando apposite convenzioni per la sponsorizzazione del servizio.

La previsione della compartecipazione degli utenti e dei comuni al costo del servizio contribuirà a garantire la prosecuzione del servizio nel corso degli anni.

13. Quadro dell'investimento

€30.000,000 acquisto/nolo mezzi e copertura costi di messa su strada;
€ 5.000,00 per spese generali e spese di progettazione, promozione e diffusione, monitoraggio.

14. Eventuale cofinanziamento

L'Ambito metterà a disposizione il budget previsto nel Piano sociale di zona 2010-2012 a valere sul FNPS e sui fondi comunali di cofinanziamento.
Inoltre, l'Ufficio di Piano si adopererà per integrare nel progetto le risorse previste nel PSL del Gal per l'intervento "Taxi sociale".

15. Cronoprogramma

Fase/Mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Incontri con gli stakeholders	X	X										
Organizzazione percorsi e tragitti			X									
Adozione regolamento			X									
Acquisto/nolo veicoli e affidamento del servizio			X	X								
Pubblicizzazione e diffusione				X	X							
Attivazione servizio						X	X	X	X	X	X	X
Monitoraggio e valutazione						X	X	X	X	X	X	X