

Scheda Progetto

| |
|---|
| 1. Titolo dell'intervento |
| "PERCORSI SICURI CASA-SCUOLA" |
| 2. Area geografica di realizzazione dell'intervento: (intero ambito o comuni specifici) |
| Ambito Territoriale n. 5 Trani Bisceglie |
| 3. Obiettivi della sperimentazione |
| <p>L'obiettivo, a lungo termine, che l'Ambito intende perseguire, è quello di incidere sul modello di vita dei bambini, dei ragazzi e delle loro famiglie per ciò che concerne la mobilità, mettendo in evidenza come il problema degli spostamenti in città debba cercare e trovare soluzioni più compatibili con la sostenibilità urbana, con la salute, la qualità della vita ed la conciliazione dei tempi.</p> <p>L'eliminazione di barriere architettoniche, opere di manutenzione straordinaria dei marciapiedi, l'installazione di segnaletica orizzontale e verticale e di semafori, la presenza di zone a traffico limitato e zone a 30 Km/h, la rimodulazione delle modalità di accesso alle scuole, in parte già adottate dalle due amministrazioni, sono interventi che si stanno diffondendo e che sempre più sono riconosciuti come strumenti efficaci per ripensare la mobilità nel circondario delle scuole, con effetti significativi su tutta la mobilità urbana.</p> |
| 4. Descrizione generale dell'intervento |
| <p>Si intende progettare e realizzare una rete di "percorsi sicuri casa-scuola" della lunghezza di almeno 2000 m lineari ciascuno, uno nella città di Trani ed uno nella città di Bisceglie.</p> <p>I percorsi dovranno essere ben segnalati, riconoscibili, accessibili e sicuri.</p> <p>La segnaletica verticale e orizzontale avrà lo scopo di evidenziare visivamente i "percorsi sicuri" rendendo riconoscibile a tutti la presenza di percorsi dedicati alla mobilità pedonale dei bambini, in particolare per chi usa l'automobile, come elemento di attenzione e invito a moderare la velocità.</p> <p>L'attivazione di percorsi sicuri casa-scuola offrirà ai genitori una valida e sicura alternativa all'accompagnamento in auto.</p> |
| 5. In che modo l'azione risponde al fabbisogno rilevato nello SdF |
| <p>Lo Studio di Fattibilità del Piano dei Tempi e degli Spazi dell'Ambito Sociale di Trani-Bisceglie ha individuato nella mobilità nei pressi delle scuole dei due Comuni un elemento di forte criticità nella gestione e conciliazione dei tempi per la cittadinanza di questo territorio. Pertanto si è ritenuto di riservare uno spazio importante ad una indagine rivolta proprio all'intera popolazione scolastica di Trani e Bisceglie.</p> <p>La popolazione studentesca dell'Ambito è pari ad oltre 18.000 unità. Queste sono state tutte raggiunte, attraverso un sistema capillare di distribuzione, attivato e coordinato, dall'Ufficio di Piano, da un questionario. Prima del termine del periodo scolastico sono stati ritirati oltre 9.000 questionari. Tale risultato si è rivelato più che soddisfacente, vista la volontarietà e non obbligatorietà della compilazione e della restituzione degli stessi. Hanno sostenuto l'iniziativa di questa ricerca ben 32 scuole di ogni genere e grado, equamente suddivise tra i due Comuni. Dall'indagine emerge che lo spostamento abituale della popolazione dell'Ambito registra un ridotta mobilità verso l'esterno del territorio comunale rispetto alle altre medie territoriali.</p> <p>Di contro si evidenzia una forte mobilità interna alla città rispetto al pendolarismo fuori porta. L'elevata mobilità interna determina una maggiore propensione alla congestione veicolare.</p> <p>In particolare se si analizza nel dettaglio la mobilità interna della città con riferimento alle caratteristiche dei mezzi utilizzati, sono valutabili ulteriori elementi.</p> <p>Il dato evidente è che esiste una elevata percentuale di persone che si spostano a piedi o in bicicletta (Trani 31,73% - Bisceglie 32,70%). D'altro canto l'utilizzo dell'auto privata (solo conducente) è la prima</p> |

modalità (Trani 34,74% - Bisceglie 32,71%), mentre è evidente lo scarso utilizzo di mezzi pubblici urbani (Trani 2,96% - Bisceglie 1,63%)

Con riferimento alla fascia oraria mattutina, invece, si registra il picco per tutti e due i Comuni tra le 7,15 e le 8,14 (tendenzialmente l'orario di ingresso nelle scuole).

La popolazione studentesca rappresentata in questa analisi copre un range di età compreso tra i 3 ed i 22 anni.

Il settore studentesco tra i 6 ed i 15 rappresenta ben oltre il 70% dei soggetti imputati, e, di questo, la fascia definita preadolescenziale (tra i 6 ed i 10 anni) raccoglie il 37%.

Nei casi in cui gli studenti non si recano a scuola in autonomia, i genitori hanno fatto emergere le seguenti motivazioni: i) l'età, ii) il peso dello zaino ed il iii) senso di pericolo.

Con riferimento invece alla distanza media casa-scuola, in termini percentuali il picco delle risposte indica una distanza tra i 100 metri ed 1 kilometro.

L'uso dell'auto risulta assolutamente preponderante, specie nella via di andata dei periodi invernali. Nei periodi più caldi, invece, le metodologie di mobilità sostenibile tornano ad essere le più utilizzate. L'uso dei mezzi pubblici, invece, appare quasi totalmente trascurato durante tutto l'anno.

Nella sezione finale del questionario il cittadino si confronta con l'Amministrazione Pubblica.

In questo senso la cittadinanza richiede di facilitare il processo di conciliazione vita-lavoro, attraverso una pianificazione diversa degli spazi e dei tempi; dall'analisi emerge che (sommando le motivazioni pervenute) i principali canali di attivazione suggeriti sono due:

- favorire l'autonomia dei bambini e delle bambine nel tragitto casa scuola attuando percorsi sicuri casa scuola a piedi o in bicicletta (Pedobus; Ciclobus);
- ridefinire gli orari di entrata e uscita delle scuole in alcune aree delle città per ridurre la congestione del traffico nelle ore di punta.

6. Target destinatari

Prioritariamente alunni delle scuole primarie.

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

Gli effetti attesi attraverso l'istituzione di percorsi sicuri casa scuola sono:

diluzione del traffico dell'ora di punta mattutina in particolare nelle aree di localizzazione degli istituti scolastici ;

riduzione del numero dei veicoli privati in circolazione;

soluzione delle criticità di circolazione in alcuni punti della viabilità;

ottimizzazione dell'uso del trasporto pubblico urbano;

favorire la cultura della mobilità sostenibile.

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

Tale progetto sperimentale risulta coerente con il piano della mobilità del comune di Trani e di Bisceglie e con gli strumenti urbanisti in elaborazione da parte dei comuni dell'Ambito.

9. Processi di coinvolgimento dell'amministrazione e degli stakeholders

L'Ufficio Tempi e Spazi avrà cura di costituire tavoli intersettoriali sugli spazi e la mobilità sostenibile per sviluppare azioni mirate alle tematiche legate allo Studio di Fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi e in particolare alla mobilità sostenibile al fine di ottimizzare i tempi tecnici e sviluppare all'interno delle Amministrazioni approcci culturali comuni e condivisi alla qualità urbana.

Individuazione di un gruppo target di almeno 40 bambini/bambine per sperimentare la mobilità sostenibile, attraverso di una o più iniziative di "pedibus", attivare presso le scuole interessate alla

sperimentazione n. 10 lezioni di educazione stradale nelle scuole primarie, per l'apprendimento delle principali regole che riguardano il pedone, ciclista e ciclomotore, in collaborazione con la Polizia Municipale e per l'informazione sugli impatti negativi causati dal traffico motorizzato individuale e sugli effetti positivi dello spostarsi a piedi, in bicicletta o utilizzando i trasporti pubblici tra cui gli impatti sull'ambiente e sulla salute.

10. fattibilità tecnico-amministrativa (procedure da attivare)

Costituzione di un gruppo di lavoro formato da referenti dell'Ufficio Comune di Piano, Ufficio Tempi e Spazi da referenti degli Uffici Tecnici dei due Comuni e dei Comandi di Polizia Municipale, e dai Dirigenti Scolastici.

Il gruppo dovrà prioritariamente individuare le direttrici che costituiranno la rete dei "percorsi sicuri casa-scuola" e dovrà formulare un progetto tecnico per ciascun Comune per la messa in sicurezza dei percorsi a mezzo eliminazione di barriere architettoniche, opere di manutenzione straordinaria dei marciapiedi, installazione di segnaletica orizzontale e verticale, previsione di zone a traffico limitato e zone a 30 Km/h. I progetti tecnici dovranno essere approvate dalle Giunte Comunali dei due Comuni. Seguirà procedura ad evidenza pubblica per la fornitura e realizzazione dei lavori.

11. Attività di comunicazione/sensibilizzazione/promozione

Le attività di comunicazione comprenderanno una conferenza stampa di presentazione delle attività ed una di inaugurazione della rete dei "percorsi sicuri casa-scuola".

Le iniziative di sensibilizzazione e promozione saranno articolate nel modo seguente:

- i) lezioni di educazione stradale nelle scuole primarie, per l'apprendimento delle principali regole che riguardano il pedone, ciclista e ciclomotore, in collaborazione con la Polizia Municipale;
- ii) sperimentazione di una o più iniziative di "pedibus", in collaborazione con Associazioni di Volontariato;
- iii) supporto alle scuole affinché lavorino all'inserimento, nel piano dell'offerta formativa, delle attività legate ai percorsi casa-scuola. L'esplorazione del territorio, la misurazione dei percorsi, la rappresentazione grafica e cartografica, la registrazione ed elaborazione dei dati, la progettazione della segnaletica, possono diventare occasione di insegnamento e di apprendimento attivo, di educazione alla sostenibilità e alla cittadinanza attiva.

12. Capacità dell'azione di auto sostenersi a regime

Il progetto sperimentale può essere considerato riproducibile nel tempo in quanto fornisce azioni innovative per le caratteristiche del territorio di riferimento al problema della mobilità nelle città dell'Ambito territoriale e nel coinvolgimento degli studenti alle tematiche legate all'ambiente e alla mobilità sostenibile in quanto nella fase dello studio di fattibilità l'intervento stesso è stato condiviso da una rete di soggetti pubblici, le scuole e privati le Aziende di Trasporto Pubblico, per cui si ritiene facilmente riproducibile. Inoltre l'azione di sensibilizzazione che si intende attuare vuole promuovere una cultura più attenta alle tematiche relative all'ambiente e alla sua sostenibilità.

13. Quadro dell'investimento

