

SCHEMA PROGETTO

1 TITOLO DELL'INTERVENTO

“PIEDI-BUS”

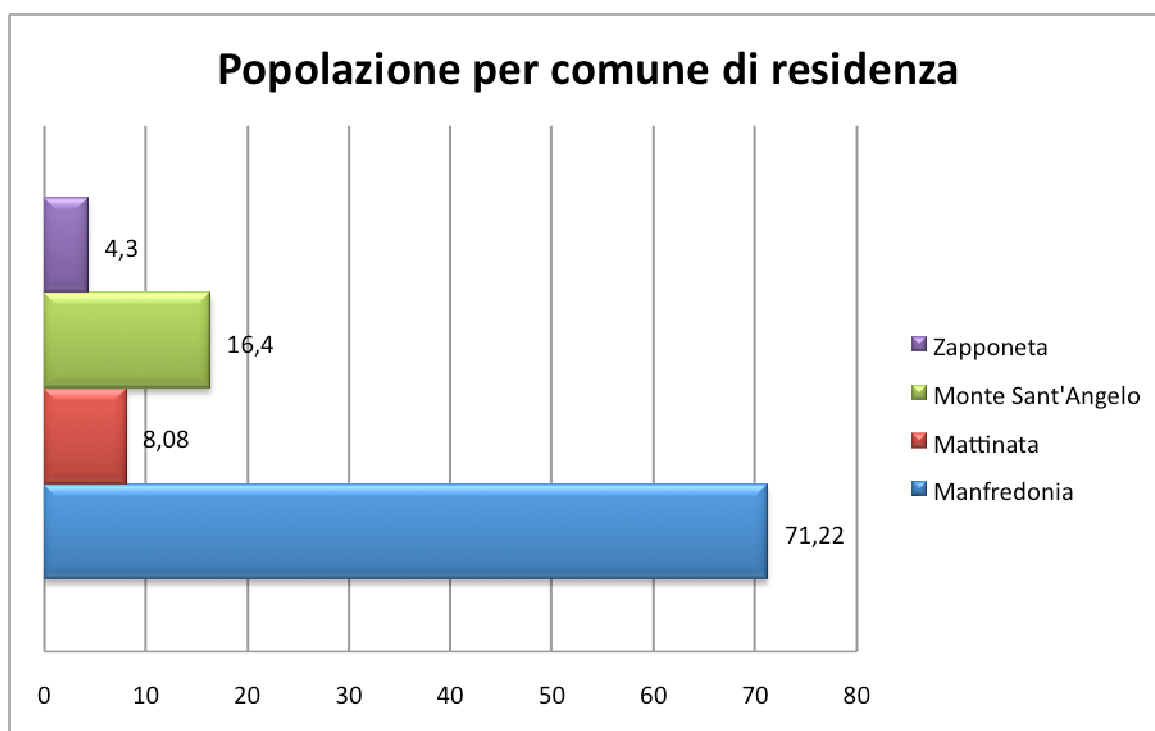
2 AREA GEOGRAFICA

L'ambito di Manfredonia, è un territorio che comprende i quattro Comuni di Manfredonia (capofila), Mattinata, Monte Sant'Angelo e Zapponeta e si distribuisce su una superficie totale di 707,71 Km², per una densità abitativa pari a 113,98 abitanti per Kmq.

Secondo i dati Istat al 01.01.2011, l'Ambito conta complessivamente 80.664 abitanti (40.059 uomini e 40.605 donne) distribuiti, nella quasi totalità dei casi, nei Centri urbani e, residualmente, nelle tre frazioni di Macchia (frazione di Monte S. Angelo), Montagna e Borgo Mezzanone (frazioni di Manfredonia) e lungo il litorale sud, che collega Manfredonia a Zapponeta, nei villaggi turistici.

Analizzando nel dettaglio i dati relativi alla distribuzione geografica della popolazione, come mostra il grafico sottostante (Graf.1) si registra che il Comune di Manfredonia è il più popoloso, con più di 57.455 abitanti, seguito, in ordine decrescente, dal Comune di Monte Sant'Angelo con 13.221 abitanti, da quello di Mattinata con 6.523 abitanti ed, infine, da quello di Zapponeta con il numero più basso, pari a 3.465 abitanti.

Graf. 1 – Ambito di Manfredonia: distribuzione della popolazione per Comune di residenza. Anno 2011



Fonte: elaborazione dati Demo Istat al 1 Gennaio 2011

Approfondendo l'analisi della popolazione per genere (Tav.1), si evidenzia una leggera predominanza delle donne pari circa al 50,3% rispetto agli uomini pari al 49,7%. Se si disaggrega il dato per i singoli comuni l'incidenza delle donne tra la popolazione residente supera sempre il 50%, e appare più marcata nel Comune di Monte Sant'Angelo(51,3%), mentre si presenta inferiore nel comune di Zapponeta (48,7%).

Tav. 1 - Popolazione residente al 1 Gennaio 2011: distribuzione per sesso

COMUNI	POPOLAZIONE RESIDENTE			MASCHI %	FEMMINE %	VALORE % SULL' AMBITO
	M	F	TOTALE			
Manfredonia	28.651	28.804	57.455	49,9%	50,1%	71,22%
Mattinata	3.185	3.338	6.523	48,8%	51,2%	8,08%
Monte Sant'Angelo	6.444	6.777	13.221	48,7%	51,3%	16,40%
Zapponeta	1.779	1.686	3.465	51,3%	48,7%	4,30%
AMBITO	40.059	40.605	80.664	49,7%	50,3%	100%

Fonte: elaborazione dati Demo Istat al 1 Gennaio 2011

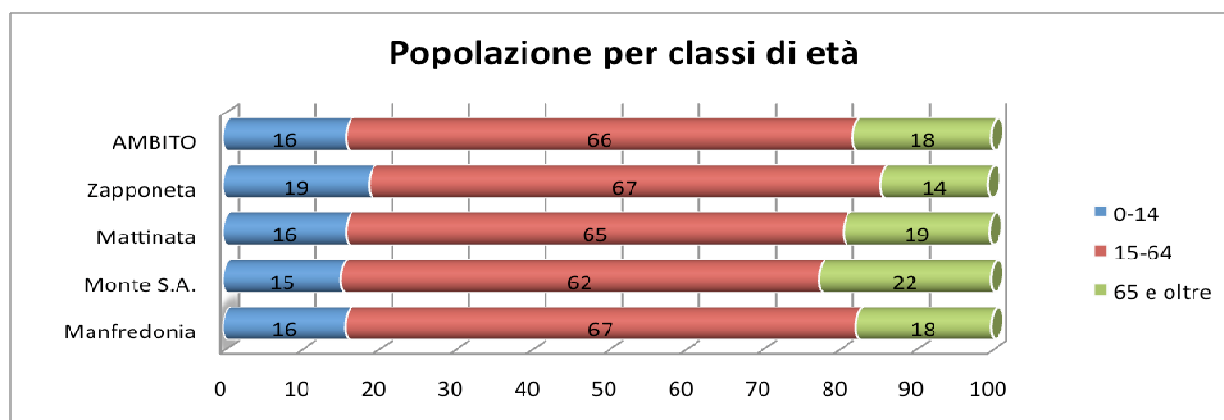
Analizzando la struttura demografica per classi di età, per avere il senso di come sia composta la popolazione dell'Ambito di Manfredonia, come mostrano la tabella e il grafico seguenti, è interessante rilevare come la fascia della popolazione ultra sessantacinquenne, uscita dal mercato del lavoro, risulti leggermente superiore alla popolazione giovanile, ad eccezione del Comune di Zapponeta dove si rileva un valore di quest'ultima più alto.

Tav. 2 - Macro classi di età – Struttura della popolazione residente per macroclassi d'età al 1° gennaio 2011

COMUNI	Popolazione per classi di età								Totale
	0-5	%	0-14	%	15-64	%	65 e oltre	%	
Manfredonia	3.407	6%	9.117	16%	38.224	67%	10.114	18%	57.455
Monte S.A.	730	5,5%	2.028	15%	8.236	62%	2.957	22%	13.221
Mattinata	391	6%	1.040	16%	4.232	65%	1.251	19%	6.523
Zapponeta	258	7,4%	666	19%	2.311	67%	488	14%	3.465
AMBITO	4.786	6%	12.851	16%	53.003	66%	14.810	18%	80.664

Fonte: elaborazione dati Demo Istat al 1 Gennaio 2011

Graf. 2 – Ambito di Manfredonia: popolazione residente per macroclassi d'età (% su tot. Residenti) al 01.01.2011



Fonte: elaborazione dati Demo Istat al 1 Gennaio 2011

Le famiglie residenti nel territorio dell'Ambito di Manfredonia sono 27.037, con un tasso percentuale più elevato nel comune di Manfredonia e con un numero medio di componenti per famiglia pari a 2,78.

Interessante anche il dato relativo alla presenza di n. convivenze nell'intero ambito che ammonta a 28, più numerosi i dati relativi ai due Comuni più popolosi dell'Ambito (Manfredonia e Monte Sant'Angelo).

Tav. 3 – Ambito di Manfredonia: Famiglie residenti al 31/12/2010 n. medio di componenti per famiglia e convivenze

TERRITORIO	Residenti	n. famiglie	n. convivenze	n. medio componenti per famiglia
Manfredonia	57.455	18.891	15	3.03
Mattinata	6.523	2.587	2	2.52
Monte Sant'Angelo	13.221	4.834	10	2.72
Zapponeta	3.465	1.225	1	2.82
AMBITO	80.664	27.037	28	2.78

Fonte: elab. dati Demo Istat – Bilancio demografico 2010

Analizzando il sistema produttivo locale, il settore agricolo è quello che riveste una importanza maggiore, insieme a quelli dell'industria e turistico, fattori, questi ultimi, che, specialmente negli ultimi anni, hanno fatto registrare una crescita graduale ed un incremento, incidendo sullo sviluppo economico della zona.

L'Ambito di Manfredonia è, infatti, occupato in larga misura da aree agricole, estese per 292,2 kmq, corrispondenti a poco più dell'86% della superficie complessiva. Si tratta per la maggior parte di seminativi, in particolare colture cerealicole. Significativa anche la presenza di colture perenni come gli oliveti, elemento tipico del paesaggio agrario pugliese, i quali interessano un'area di 13,5 kmq. Le aree artificializzate coprono una superficie pari al 3,3%. Dal dopoguerra, la progressiva contrazione del numero di addetti, in particolare in agricoltura, ha determinato un intenso fenomeno migratorio.

In particolare la città di Manfredonia vive di pesca e commercio, ed il suo porto è tra i più attivi dell'Adriatico. Esso, infatti ha, da poco, soddisfatto le costanti richieste dei passeggeri, garantendo collegamenti con tutte le località presenti sul promontorio del Gargano e anche con le Isole Tremiti. Con la costruzione del porto turistico e la riattivazione del porto industriale poi, la città si augura di ravvivare tutta la propria economia e di aumentare soprattutto l'affluenza commerciale e anche turistica.

Attualmente, il mercato del lavoro fa registrare pesanti ripercussioni della crisi, soprattutto nell'area industriale di Manfredonia. Una crisi non superiore a quella di altri distretti industriali e comunque pesante da gestire. La crisi del comparto della pesca a Manfredonia si è acuita fortemente in questi ultimi due anni. Una crisi che ha portato al dimezzamento della flotta peschereccia. In questo ultimo anno, poi, le nuove regole dell'Unione europea sulla pesca e il prezzo del gasolio hanno ulteriormente messo in difficoltà un settore che non riesce a rinnovarsi tempestivamente alla luce di nuove normative dettate dalla salvaguardia della fauna ittica. A Zapponeta, inoltre, pesanti ripercussioni a livello economico sono derivate dagli allagamenti dei terreni nello scorso inverno, causati da dissesti idrogeologici, che hanno messo in crisi il comparto agricolo, che costituisce il settore trainante e fondamentale.

Vi è stata in questi ultimi anni una lenta ripresa del turismo non balneare e molte speranze si nutrono, per uno sviluppo del settore, con il recente riconoscimento dell'Unesco che dichiara "Monte S. Angelo patrimonio dell'umanità".

Tutto ciò ha inciso fortemente sui tassi di disoccupazione che, seguendo l'andamento di quelli provinciali, sia attestano in media al 15,4%, superiore di circa sei punti in percentuale rispetto alla media nazionale (9,5%). Nello specifico, a livello comunale, si registra un tasso di disoccupazione pari al 26 % per Manfredonia e Monte S. Angelo, al 18% per Mattinata e di poco più del 6% a Zapponeta.

Questo tasso, seppur al di là della media nazionale, rimanda ad una lettura ben più complessa, nella quale trovano la loro cittadinanza, una economia sommersa che abbraccia tutti i settori produttivi, il pendolarismo fuori regione nel settore dell'edilizia, l'emigrazione fuori regione di tutti quei giovani in possesso di un'istruzione superiore o universitaria dopo un lungo periodo di disoccupazione. Allo stesso tempo, si individua un tasso di occupazione - pari al 34,5% - che continua a marcare un ritardo di 7,3 punti percentuali dalla media nazionale (rispetto ai 5,9 punti degli anni precedenti) con un vantaggio comparativo di 0,6 punti rispetto al dato medio delle regioni meridionali (+0,9 punti), che però rimanda ad un altro problema, quello del precariato e del lavoro atipico.

La crisi che si prolunga sta creando nuove forme di mobilità: da un lato i giovani che partono, anche verso paesi stranieri, per motivi di studio e lavoro (pur essendo non pochi coloro i quali hanno usufruito delle borse di studio regionali per perfezionarsi in Italia e all'estero), ma anche consistente il numero di coloro che rientrano, perché non trovano più in altre parti d'Italia condizioni favorevoli per lavorare e vivere. Un fenomeno difficile da quantificare ma consistente.

Tra i giovani vi è un nuovo atteggiamento nei confronti del lavoro: non più di attesa o di protezione, ma di ricerca di nuove possibilità, legate allo sviluppo complessivo del territorio, alla valorizzazione dei beni artistici e ambientali. E' stata infatti consistente la partecipazione al bando regionale dei Principi attivi.

Un altro aspetto importante del contesto, sono i dati afferenti la mobilità dell'Ambito. I cittadini dell'Ambito di Manfredonia hanno una propensione alla mobilità molto alta (Piano per gli spostamenti casa lavoro), testimoniata dai quattro spostamenti che ogni persona compie, in media, giornalmente nello svolgimento delle proprie attività abituali.

Oltre agli spostamenti di tipo "sistematico" compiuti per recarsi a scuola o al lavoro, in prevalenza piuttosto lunghi e quindi motorizzati, esiste una forte propensione ad effettuare un numero consistente di spostamenti a piedi di tipo "non sistematico", dovuto alla dimensione dei quattro comuni ancora percorribili con distanze brevi, eccezion fatta per Manfredonia che è in espansione, ma anche sintomo di una radicata abitudine a spostarsi quotidianamente per fare compere o svolgere attività di tipo sociale o ricreativo durante il tempo libero (come mostra la ricerca effettuata dallo Studio di fattibilità "Non perdiamo tempo").

Circa il 90% degli spostamenti complessivi viene fatto in macchina o a piedi, mentre gli altri mezzi di trasporto ottengono percentuali residuali.

Particolarmente bassa la diffusione del trasporto pubblico, soltanto il 11% di quello motorizzato (Fonte COTRAP).

Piuttosto critica anche la situazione del trasporto ferroviario. L'unica linea ferroviaria esistente collega Manfredonia con il Capoluogo e si estende per 36 km esclusivamente all'interno del territorio provinciale.

Per quanto riguarda le piste ciclabili è stato avviato un progetto globale che prevede la realizzazione di ben 121 km di piste ciclabili in territorio urbano ed extra urbano che permetta di spostarsi liberamente in bici anche per visitare le attrazioni turistiche, culturali e religiose distribuite anche poco fuori dal centro abitato. Il progetto avviato nel 2009 ad oggi conta circa 15 km di piste ciclabili già realizzate.

La direttrice principale del traffico veicolare urbano a Manfredonia seguono l'unico asse possibile che corre parallelo al mare e convoglia la maggior parte dei flussi veicolari.

Le direttrici secondarie sono numerose ma non ben integrate in una rete viaria scorrevole e razionale. La densità automobilistica (24.775 automobili) conferma che la diffusione dell'automobile, sebbene in crescita 43,2 auto per 100 abitanti, è ancora abbondantemente al di sotto della media italiana che è di 59 auto per ogni 100 abitanti. Nel 2004 le auto circolanti a Manfredonia erano 22.620 pari a 39,4 ogni 100 abitanti, ben 21 in meno rispetto al dato medio nazionale.

Lo Studio di fattibilità "**Non perdiamo Tempo**" ha avuto come finalità quella di migliorare la qualità della vita delle famiglie nelle città di residenza. Per la fase di ricerca sono stati coinvolti i principali enti, istituzioni, associazioni e gruppi attivi nell'Ambito per comprendere quali sono le

principali difficoltà dei cittadini ad utilizzare i servizi pubblici e privati e a muoversi a proprio agio in città.

L'intervento si è difatti prefisso, come obiettivo generale, lo studio della realtà dell'ambito e la definizione di azioni rispondenti alle esigenze del territorio.

L'Ambito di Manfredonia, ha realizzato un percorso di indagine e di analisi della realtà locale in materia di accessibilità e fruibilità dei servizi pubblici, che ha condotto all'elaborazione del **Piano dei Tempi e degli Spazi**.

L'indagine, realizzatasi attraverso l'ausilio di una scheda di rilevazione (questionario), costruita attraverso una serie di domande che ha permesso di rilevare non solo orari ma ha consentito l'analisi di come gli utenti utilizzano i servizi e con quali strumenti informatici si tenta di agevolare l'accessibilità al servizio stesso. Grazie alla raccolta delle informazioni e alla loro analisi è stato possibile costruire un quadro preliminare sulle principali variabili che determinano il livello di accessibilità e di fruibilità dei servizi presenti sul territorio dell'ambito di riferimento. Inoltre la mappatura ha permesso di evidenziare le criticità riscontrate riguardo le aspettative e le possibili soluzioni.

Di seguito si riportano solo alcune criticità evidenziate dalla ricerca, in riferimento soprattutto a dati attinenti la sperimentazione che si vuole andare a realizzare nell'Ambito.

Per quanto riguarda gli Istituti Scolastici del territorio, un primo livello di analisi ha riguardato gli orari di apertura, al fine di verificare il grado di omogeneità degli stessi e la loro facilità di conciliazione rispetto ai diffusi compiti di cura legati alla fruizione delle scuole da parte delle famiglie (accompagnamento da e verso gli istituti dei minori).

A tal proposito, cominciando l'esame dall'orario mattiniero antimeridiano, va subito sottolineato come si è evidenziata una forte disomogeneità di orario (sia in apertura che in chiusura) delle scuole dell'ambito di Manfredonia, con un *range* di numero di ore di apertura che varia da un minimo di 5 ad un massimo di 8. Inoltre, lo stesso orario è sensibilmente diverso, con un'apertura che può variare dalle 7.30 am sino alle 8.30 am ed una chiusura che invece varia dalle 13.15 pm alle 16.00 pm. Inoltre le caratteristiche dell'intervallo non risultano significativamente correlate né con il grado di istruzione (per es. aprono prima le scuole primarie e elementari, poi le altre ecc.) né con la durata (per es. aprono prima le scuole che chiudono più tardi ecc.).

Un'altra criticità del sistema locale sembra dunque emergere con forza: i nuclei familiari che hanno più di un figlio da accompagnare e riprendere da scuola, specie se di differente età e dunque frequentanti scuole di diverso grado, possono incontrare notevoli difficoltà a conciliare gli orari (non solo del proprio lavoro con quelli scolastici, ma anche tra scuole diverse). La situazione diventa ancora più complessa da gestire per gli insegnanti che devono recarsi al lavoro e allo stesso tempo accompagnare i propri figli a scuola.

Un secondo livello di analisi ha riguardato invece, opportunamente, la presenza o meno di un servizio di trasporto scolastico (anche rispetto agli alunni con disabilità) che potesse ovviare a tale problema. Com'era prevedibile, vista la normativa in materia che attribuisce agli Enti Locali tale competenza, nessuno degli 20 Istituti scolastici che hanno risposto al questionario dichiara di gestire in proprio tale servizio, né per tutta la popolazione studentesca né per quella con disabilità.

In compenso, tutti sono a conoscenza della presenza di un simile servizio da parte del Comune territorialmente competente. Tuttavia, ben pochi conoscono l'esatto numero di beneficiari del servizio, quindi quale percentuale dei propri iscritti possono giovare dei vantaggi, in termini di conciliazione di orari e tempi, che il trasporto scolastico assicura ai propri utenti. Solo nel Comune di Manfredonia, in cinque casi (per tutti gli studenti) e in due casi (per le persone con disabilità) emerge tale informazione, ed anche in questi rari casi l'esiguità dimensionale dell'utenza fa pensare ad uno scarso impatto (almeno numerico) di una simile politica locale di welfare.

Anche i suggerimenti forniti tornano più volte sulla necessità di strutturare meglio il sistema di trasporto pubblico urbano ed extraurbano, oltre a fornire interessanti spunti di riflessione per i

policy maker locali, come ad esempio, nel caso dei Comuni più piccoli, aprire al pomeriggio la Biblioteca comunale per aiutare il doposcuola dei bambini o chiudere al traffico le vie adiacenti le entrate dei plessi.

Alla luce dei dati che hanno caratterizzato il contesto di riferimento, la finalità generale dello studio di fattibilità è stata quella di facilitare la costruzione di un sistema urbano dei tempi e degli orari che sia progressivamente in grado di accogliere le aspettative e le nuove domande sociali di cui le diverse popolazioni sono portatrici e di creare le condizioni per una migliore qualità della vita quotidiana, rimuovendo i fattori più evidenti di squilibrio e di affaticamento e aumentando il tempo liberato ovvero gli spazi di autogoverno nella gestione dei ritmi individuali e sociale.

La vision del progetto è risultata, quindi, nella diffusione di una cultura attenta al genere, alla conciliazione dei tempi vita-lavoro e alle esigenze delle famiglie del territorio.

L'Ambito territoriale di Manfredonia ha ritenuto opportuno intervenire con un'azione concreta e come definito nel Coordinamento Istituzionale del 21/11/2012, ha espresso la volontà di **sostenere la cosiddetta "mobilità lenta", attivando principalmente percorsi di *piedi-bus* per alunni delle classi terze, quarta e quinta delle scuole primarie**. La sperimentazione si realizzerà nei quattro Comuni dell'Ambito presso le scuole che hanno aderito all'iniziativa ed in particolare in quelle in cui gli alunni e le loro famiglie esprimeranno il bisogno ed il proprio consenso a partecipare.

3 OBIETTIVI DELLA SPERIMENTAZIONE

Finalità:

Attivare un processo di modifica dei comportamenti, verso una corretta educazione alla mobilità, con particolare riferimento alla pedo-mobilità ed alla ciclo mobilità.

Obiettivo generale:

- favorire l'accesso a scuola a studenti e personale in modo da ridurre l'utilizzo del mezzo proprio a favore degli spostamenti a piedi (ma anche in bici e bus).

Obiettivi specifici:

- ridurre l'intasamento all'orario di ingresso ed uscita;
- migliorare la qualità dell'aria nei pressi della scuola e più in generale in città;
- immettere meno gas climalteranti;
- creare un contesto più educativo;
- realizzare una attività di educazione ambientale che coinvolga più soggetti;
- favorire la motilità degli studenti in un'ottica salutistica;
- liberare i genitori dall'incombenza di accompagnare tutte le mattine i figli a scuola, in particolar modo le madri su cui ricade prevalentemente l'impegno;
- stimolare pratiche di reciprocità nelle famiglie dei ragazzi in età scolare.

4 DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO

Tra gli ambiti di azione oggetto del Piano dei Tempi e degli Spazi realizzato nell'Ambito territoriale di Manfredonia, troviamo tra le tematiche di interesse quella della mobilità e dell'attivazione di interventi organizzativi e strutturali che siano in grado di diminuire l'impatto determinato dagli spostamenti casa-lavoro.

Un caso particolare di percorsi casa-lavoro sono i percorsi casa-scuola, dove le problematiche di mobilità non sono esclusive dei lavoratori (personale docente e non docente) ma anche e soprattutto degli studenti e dei familiari coinvolti. Si realizzano spesso fenomeni di intasamento all'orario di

entrata ed uscita dei plessi, con relativo aumento del carico inquinante, tanto più grave in quanto realizzato nei pressi di zone sensibili e bisognose di tutela quali le scuole.

Il processo che si realizza in questi casi, all'origine del problema, è di tipo a "feed-back positivo": gli studenti vengono accompagnati a scuola per comodità o perché non ci si fida a far loro raggiungere la meta da soli e/o a piedi; ciò aumenta il traffico e l'inquinamento nei pressi della scuola, e questo induce altri genitori ad attuare la medesima strategia; l'insieme delle singole azioni porta ben presto ad una situazione insostenibile.

Si tratta quindi di attivare un processo di modifica di comportamenti, in primis dei genitori, che vengono determinati essenzialmente dal fattore insicurezza rispetto a pericoli reali o presunti: pericoli della strada in senso viabilistico e pericoli più genericamente "della città" in senso sociale.

L'efficacia di un intervento sui percorsi casa-scuola risiede non solo sugli aspetti organizzativi e logistico-infrastrutturali, ma anche nel livello di condivisione e partecipazione del personale scolastico nonché delle famiglie degli studenti; una attività di comunicazione ed educazione ambientale a favore degli attori coinvolti risulta quindi un passaggio fondamentale per il successo di una iniziativa che ha l'ambizione di incidere significativamente sui comportamenti individuali e sull'organizzazione della città.

Uno degli strumenti più efficaci per intervenire nell'ambito degli spostamenti casa-scuola è quello del Piedi-bus, un'iniziativa che rappresenta un momento **educativo, formativo e partecipato** che:

- Rende protagonisti i bambini e i ragazzi, ascoltandoli, raccogliendo le percezioni degli spazi urbani da loro conosciuti e agiti, accompagnandoli nella elaborazione di soluzioni migliorative e di comportamenti più sostenibili, con il preciso intento di raggiungere **obiettivi concreti e partecipati di trasformazione dell'ambiente urbano**.
- Favorisce la concreta **partecipazione di tutte le componenti della "comunità"**, consci che solo attraverso un'azione che coinvolge attivamente sia chi educa sia chi viene educato si possono ottenere risultati duraturi nel tempo.
- **Permette ai genitori che lavorano di usufruire di un servizio gratuito per l'accompagnamento a scuola dei propri bambini**, e soprattutto un servizio che limita la presenza delle auto in generale ma soprattutto nelle ore di punta in coincidenza delle scuole, con indubbio vantaggio della viabilità locale e di risparmio dei tempi necessari.

L'idea è di sostenere la "mobilità lenta" attivando in tutti e quattro i comuni dell'Ambito di Manfredonia una sperimentazione sui percorsi a piedi nei tragitti casa – scuola, al fine di permettere ai bambini di recarsi a scuola da soli e in sicurezza, superando anche le resistenze e le paure dei genitori. Il servizio semplice e sicuro è il "Piedi-bus", un autobus che va a piedi, formato da una carovana di bambini che vanno a scuola in gruppo, accompagnati da almeno due adulti, un autista davanti e un "controllore" che chiude la fila e che, come un vero autobus di linea, parte da un capolinea e segue un percorso stabilito raccogliendo passeggeri alle "fermate" predisposte lungo il cammino. E' un servizio che consente di decongestionare il traffico rendendo meno pericolose ed inquinate le aree vicine alle scuole, ma che persegue altri importanti obiettivi educativi quali la socializzazione, l'educazione alla salute e la promozione di attività fisica, l'educazione stradale e il rispetto dell'ambiente. In questa fase di sperimentazione l'Ambito sceglie di avviare tale servizio per bambini delle classi terze, quarte e quinte elementari. Tale progetto si fonda sulla collaborazione fattiva e coinvolgimento della scuola per raggiungere il consenso di genitori e bambini sull'iniziativa, così come sulla collaborazione e l'impegno di attori territoriali finalizzati a coadiuvare l'Ente nel rendere credibile e sostenibile nel tempo il servizio.

Il Piedi-bus è un "bus a piedi", dotato di vere proprie linee e fermate. Gli studenti che aderiscono raggiungono una delle fermate del Piedi-bus all'orario previsto, e raggiungono la scuola a piedi, raccogliendo alle varie fermate gli altri compagni, sotto la "vigilanza" di uno o più responsabili

adulti. I genitori sono manlevati dall'accompagnare i figli a scuola, ed eventualmente rivestono periodicamente il ruolo di accompagnatori.

Azioni previste:

1. Attività preparatorie all'avvio dell'attività:
 - **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 :
 - ? quanti bambini sono interessati ad usufruire del servizio;
 - ? da quale zona del quartiere o della città provengono;
 - ? quanti genitori sarebbero eventualmente disposti a collaborare.
2. Coinvolgimento di altri attori, a livello di quartiere e di città:
 - verranno realizzati tavoli di condivisione e co-progettazione tra tutti i soggetti portatori di interesse esterni alla comunità scolastica ed all'amministrazione, coinvolti d'ufficio: Circoscrizioni, commercianti e loro rappresentanze, eventuali comitati civici, soprattutto associazioni di volontariato nel campo del sociale e dell'ambiente;
 - gli incontri serviranno ad allargare e rafforzare la rete di sostegno all'azione sperimentale, creando le giuste condizioni per garantire la sicurezza dei percorsi (volontari, commercianti “amici dei bambini”) e per diffondere la cultura della mobilità lenta e sostenibile.
3. Percorsi didattici ed educativi con coinvolgimento di studenti, personale scolastico, genitori, esperti delle tematiche ambientali e della sicurezza.

Ipotesi Tematiche

AUTONOMIA E TEMPO LIBERO: attraverso cui riflettere insieme se all'interno del nucleo familiare esistono regole su quello che i bambini devono o non devono fare da soli; se queste sono tutte uguali o esistono delle differenze, etc.

MOBILITA' CASA-SCUOLA: attraverso cui analizzare e raccogliere sensazioni su come i bambini vivono il tragitto casa-scuola.

MOBILITA' – INQUINAMENTO: attraverso l'utilizzo di piccoli esperimenti, far riflettere i bambini sulle cause e le conseguenze dell'inquinamento.

MOBILITA' E SALUTE: attraverso cui far riflettere i bambini dell'importanza di un'alimentazione sana e corretta e del movimento come regole e fattori per stare bene in salute.

MOBILITA' E SICUREZZA: attraverso cui far acquisire la capacità di individuare ed evitare un pericolo, mettendo in atto comportamenti sicuri.

MOBILITA' E CREATIVITA': creare insieme ai bambini disegni utili per la segnaletica orizzontale e verticale da utilizzare per segnalare i percorsi sicuri casa-scuola/scuola-casa e per le attività di promozione e diffusione della cultura della mobilità lenta (logo, volantini, brochure, manifesti, etc.)

4. Adeguamenti infrastrutturali e normativi sulla viabilità:

- gli interventi infrastrutturali che possono necessitare, e che derivano anche dall'analisi realizzata dagli studenti nel corso del percorso didattico, sono del tipo: messa in sicurezza della viabilità pedonale (integrazione dei passaggi pedonali esistenti, posizionamento paletti o altri sistemi di difesa dello spazio riservato ai pedoni nei punti maggiormente pericolosi, creazione di tratti ciclabili sicuri, ecc) e garanzia dell'accessibilità (adeguamento marciapiedi, saliscendi, ecc)
- gli interventi normativi possono comprendere: creazione di zone 30, integrazione delle zone pedonali, chiusura di strade al traffico (definitiva o ad orario), ecc.

5. Adeguamenti organizzativi:

- possono comprendere: modifica di tracciati e/o di orario dei mezzi pubblici, modifica di orari di ingresso ed uscita dalle scuole, ecc.

6. Attivazione del Piedi-bus e altre di specifiche iniziative

7. Attività di Animazione e sensibilizzazione

Per i dettagli si veda paragrafo specifico.

8. Attività Informazione – Promozione e Diffusione dei risultati

Per i dettagli si veda paragrafo specifico.

Risultati attesi:

- Aumentare la vivibilità e la sicurezza del territorio intorno alle scuole coinvolte;
- Diminuire la congestione del traffico negli orari di punta scolastici intorno alle scuole;
- Aumentare il numero di studenti che vanno a scuola da soli, sviluppando l'autonomia dei ragazzi e il loro raggio territoriale;
- Educare alla mobilità alternativa;
- Raddoppiare la quota attuale di scolari che vanno a piedi negli spostamento casa-scuola;
- Coinvolgere direttamente le scuole dei Comuni in progetti partecipati per la mobilità sostenibile.

I risultati sul piano pedagogico/educativo:

- la promozione della partecipazione di bambini e ragazzi alla vita della comunità e del senso di affezione ai luoghi;
- lo sviluppo dello spirito di osservazione e dell'analisi percettiva;
- l'approfondimento della conoscenza del territorio e della capacità di progettare soluzioni creative.

5 IN CHE MODO L'AZIONE RISPONDE AL FABBISOGNO RILEVATO NELLO SdF

L'attività sperimentale nasce dalla volontà di attivare un'iniziativa semplice che mette in relazione stili di vita sani, conoscenza e rispetto dell'ambiente. La finalità di tale iniziativa si allinea perfettamente alle esigenze ed ai fabbisogni emersi nella fase di ricerca all'interno dello Studio di fattibilità "Non perdiamo tempo" promosso dall'Ambito territoriale di Manfredonia. Infatti tale attività sperimentale risponde alle esigenze di:

Conciliazione della vita familiare con quella lavorativa;

Decongestione del traffico e diminuzione dell'inquinamento veicolare;

limitazione del traffico nelle ore di "punta" intorno alle scuole.

6 TARGET DESTINATARI:

Protagonisti/destinatari

- Bambini delle classi terze, quarta e quinta delle scuole primarie dell'Ambito, nelle varie componenti: personale docente e non docente, studenti e loro famiglie.

Altri soggetti coinvolti:

- Amministrazioni comunali
- Assessorati: Ambiente, Servizi sociali, Istruzione, Mobilità, Lavori pubblici
- Altri Uffici: Polizia Locale Municipale, Associazione dei Carabinieri, Settore Urbanistica ed Edilizia;
- Altri soggetti collaboratori: Circoscrizioni, Aziende trasporti, Associazioni di categoria, Terzo Settore ed Associazioni di volontariato (PASER – in qualità di Protezione Civile, ANTEAS e Arcobaleno per la promozione del Servizio dei “Nonni vigili”, Associazione FIDAS di Zapponeta, Lega Ambiente di Monte Sant’Angelo, etc.)

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

L'attività sperimentale “Piedi-bus” ha 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 nelle ore di punta, con effetti positivi sulla fluidità della circolazione.

Da parte dei genitori poter contare su un servizio che accompagna i bambini a scuola e li riaccompagna a casa, significa “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.

Si tratta generalmente di minuti, non molti, ma che nell'economia temporale dei genitori, soprattutto se lavoratori, poterli risparmiare non è irrilevante tanto più se si considera che in gran parte sono tempi condizionati dallo stress del ritardo a scuola, della difficoltà a parcheggiare (se si usa l'auto), del

timore di non arrivare in tempo al lavoro o ai vari impegni professionali.

Effetti/Impatti

- riduzione del tempo impiegato per accompagnare i bambini a scuola e riaccompagnarli a casa;
- diminuzione dell'inquinamento prodotto dal traffico veicolare;
- limitazione del traffico nelle ore di “punta”;
- riduzione del traffico veicolare cittadino nelle aree di localizzazione degli istituti scolastici;
- acquisizione di una maggiore autonomia del bambino;
- maggiore sicurezza stradale.

8 COERENZA CON ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PROGRAMMAZIONE PRESENTI SUL TERRITORIO

L'Ambito di Manfredonia è da sempre impegnato in un'opera di coordinamento e di regia per interventi e azioni tendenti a restituire alla comunità, e alle sue varie articolazioni, un ruolo cardine nella costruzione di territori solidali, accoglienti, socialmente coesi e sicuri.

Soprattutto per quel che concerne l'area dei minori e della disabilità, il Comune di Manfredonia ha recepito, condiviso ed approvato tramite una Delibera del Consiglio (n. 89 del 30/11/2007) la convezione ONU per i diritti delle persone con disabilità e quella a favore dei diritti per l'infanzia, con cui ha istituito la "Giornata mondiale dei Diritti del Fanciullo". Successivamente a tale atto deliberativo, lo stesso Comune, in particolare l'Assessorato alle Politiche Sociali, ha avviato un programma di interventi volti a garantire i diritti dei minori, pubblicizzato con l'opuscolo "la città e i diritti – A ME mi Spetta" con immagini realizzate da bambini della Scuola Media Mozzillo di Manfredonia coinvolta nell'iniziativa. Tra gli interventi previsti dal programma spiccano alcuni riferiti alla mobilità sicura, in particolare volti allo sviluppo della mobilità pedonale tra cui lo stesso piedi-bus, rispetto di norme della sicurezza stradale a favore di bambini, trasporto scuola bus per ragazzi che vivono in campagna e/o in periferia non servite da mezzi pubblici etc.. L'iniziativa si integra anche perfettamente con quanto analizzato e programmato nei Piani della mobilità dei Comuni dell'Ambito territoriale, all'interno dei quali si prevede la realizzazione di ben 121 km di piste ciclabili in territorio urbano ed extra urbano che permetta di spostarsi liberamente in bici anche per visitare le attrazioni turistiche, culturali e religiose distribuite anche poco fuori dai centri abitati.

9 PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DELL'AMMINISTRAZIONE E DEGLI STAKEHOLDERS

Un percorso di mobilità pedonale come il Piedi-bus coinvolge diversi aspetti e mette in campo una molteplicità di soggetti e di relazioni nel territorio richiedendo azioni complesse.

Al fine di dare corso al progetto in questione sarà indispensabile creare la fondamentale sinergia tra i referenti delle tre Amministrazioni Comunali (Settore Servizi ai Cittadini, Servizio Pubblica Istruzione, Settore Urbanistica, Settore Polizia Municipale, etc.) per co-progettare, organizzare ed attuare l'iniziativa.

A tal proposito, tale iniziativa si rivolge :

- ai Dirigenti dei Settori/Servizi delle Amministrazioni Comunali. In particolare in fase di coprogettazione il Settore Urbanistica ed Edilizia del Comune di Manfredonia ha già aderito all'iniziativa;
- ai Dirigenti/Direttori delle scuole primarie dei Comuni appartenenti all'Ambito di riferimento. Nella fattispecie hanno già aderito all'iniziativa, per il Comune di Manfredonia, l'Istituto Comprensivo "Croce Mozzillo", I.C. Giordani –De Sanctis, "I.C. San Giovanni Bosco- Don Dilani 2", Istituto Comprensivo "Perotto – Orsini"; per il Comune di Monte Sant'Angelo, la Direzione didattica Statale "G. Tancredi" e l'Istituto Comprensivo di Mattinata per il Comune di Mattinata.
- alle associazioni del Terzo Settore (PASER e Associazione dei Carabinieri, in qualità di Protezione Civile, ANTEAS e Arcobaleno per la promozione del Servizio dei "Nonni vigili", Associazione FIDAS di Zapponeta, Lega Ambiente di Monte Sant'Angelo, etc.) che, interessate al tema, collaboreranno attraverso il sostegno e la promozione di iniziative collegate, o anche come volontari nel servizio di accompagnamento dei bambini in entrata ed uscita da scuola;
- alle Associazioni di categoria;
- alla Polizia Locale come soggetto indispensabile per la messa in sicurezza dei percorsi. Nella fase di coprogettazione, la Polizia locale del Comune di Manfredonia è già aderente all'iniziativa;

Il successo dell'iniziativa sperimentale sarà misurato anche e soprattutto in base alla capacità di coinvolgimento degli altri soggetti attivi sul territorio (settori/uffici comunali, associazioni di

categoria, organizzazioni del Terzo settore, associazioni di volontariato, etc.) il cui coinvolgimento oltre che di natura formale sarà concretizzato attraverso i seguenti strumenti:

- ✚ Organizzazione Incontro di lavoro tra i Settori dei Comuni dell'Ambito per condividere le fasi e l'organizzazione dell'iniziativa;
- ✚ Organizzazione di 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;
- ✚ Organizzazione di 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 piedi-bus. Sottoscrizione di lettere di adesione all'iniziativa;
- ✚ Organizzazione di nr. 1 tavolo tematico con le associazioni del Terzo Settore che, interessate al tema, vogliono collaborare e partecipare al Progetto attraverso il sostegno e la promozione di iniziative collegate, connesse alle tematiche e ai valori sostenuti e anche attraverso il coinvolgimento di volontari nel servizio di accompagnamento dei bambini in entrata ed uscita da scuola. Sottoscrizione accordi con le associazioni di volontariato.

10 FATTIBILITA' TECNICO-AMMINISTRATIVA (PROCEDURE DA ATTIVARE)

- Convenzioni con le Scuole 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;
- Sottoscrizione della Convenzione con le Associazioni del Terzo Settore.

11 ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE/SENSIBILIZZAZIONE/PROMOZIONE

Il Soggetto promotore dovrebbe farsi carico, nei modi ritenuti più opportuni, di portare a conoscenza all'interno delle scuole elementari dei comuni il progetto Piedi-bus, al fine di coinvolgere e 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 Piedi-bus e dell'andare a scuola a piedi. A puro titolo esemplificativo possono essere:

- organizzazione di punti informativi (gazebo) all'esterno delle scuole per far conoscere l'iniziativa all'interno del quartiere, con possibile coinvolgimento di altri soggetti quali accompagnatori per ulteriori "linee", campagne adesivi nelle vetrine dei negozi di quartiere etc.
- una campagna di informazione e sensibilizzazione (da realizzare una volta iniziata l'iniziativa Piedi-bus) da veicolare negli studi dei pediatri della città ed in tutti quei luoghi, che sono frequentati dai genitori dei bambini in età scolare (Parrocchie – Palestre, etc.).

- manifestazioni pubbliche coincidenti con le giornate organizzate dall'Associazione Lega ambiente dal Comune di Manfredonia per la tutela e la salvaguardia della natura e della salute dei cittadini e per la tutela dei Diritti per l'infanzia.

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 un contributo complessivo di €8.000,00 da rinvenirsi nell'ambito della programmazione triennale del Piano sociale di zona, relativamente alla voce di costo dedicata alla Giornata Mondiale dei diritti del fanciullo. La restante parte sarà ricoperta dal contributo delle organizzazioni del Terzo settore e delle Associazioni di volontariato aderenti alla rete di supporto all'iniziativa, nonché dagli altri settori delle Amministrazioni comunali.

13 QUADRO DELL'INVESTIMENTO

	Voci di spesa	€
Attività del personale interno/esterno per la realizzazione della Sperimentazione (max 20%)	Personale interno/esterno	7.000,00
Acquisto di attrezzature e altri beni materiali e immateriali direttamente utili alla realizzazione delle attività	Acquisto attrezzature, materiale per uso didattico e altro materiale di consumo per le attività di laboratorio	3.000,00
	Acquisto materiale individuale (pettorine, mantelline, ombrelli, cappellini, etc.) per 250 bambini e accompagnatori	8.000,00
	Segnaletica orizzontale e verticale	5.000,00
Azioni di diffusione, comunicazione, promozione, sensibilizzazione	Campagna di sensibilizzazione	2.500,00
	Materiale informativo (manifesti, brochure, locandine)	1.500,00
	Punti raccolta	4.000,00
Spese assicurative	Assicurazione bambini	3.300,00
Spese rimborso trasferte per personale direttamente coinvolto nella realizzazione delle attività (max 2%)	Spese trasferte personale coinvolto	700,00
TOTALE		€ 35.000,00

14 EVENTUALE COFINANZIAMENTO

Non si prevede nessun tipo e forma di cofinanziamento.

15 CRONOPROGRAMMA

LEGENDA:

1. Attività preparatorie all'avvio dell'attività
2. percorsi didattici ed educativi
3. coinvolgimento di altri attori
4. adeguamenti infrastrutturali e normativi
5. adeguamenti organizzativi
6. attivazione del Piedi-bus e altre specifiche iniziative
7. attività di Animazione e sensibilizzazione
8. attività Informazione – Promozione e Diffusione dei risultati

		MESI DI ATTIVITÀ											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
		G	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D
AZIONI	1												
	2												
	3												
	4												
	5												
	6												
	7												
	8												