



Comune di Adelfia Comune di Capurso Comune di Triggiano Comune di Cellamare Comune di Valenzano

Comune Capofila

AMBITO TERRITORIALE N. 5

- Ufficio di Piano -

Scheda Progetto

1. Titolo dell'intervento
E' "TempoXTutti" di partire!
2. Area geografica di realizzazione dell'intervento: (intero ambito o comuni specifici)
Territorio dell'Ambito Sociale 5 (comprendente i Comuni di Triggiano, Adelfia, Capurso, Cellamare, Valenzano)
3. Obiettivi della sperimentazione
<ul style="list-style-type: none"> - avviare e consolidare le attività dell'Ufficio Tempo e Spazi (UTS); - avviare azioni per conseguire una maggiore fruibilità nell'accesso ai servizi comunali; - razionalizzare ed uniformare le informazioni al cittadino sui siti web ufficiali dei 5 comuni e dell'ambito di riferimento; - promuovere la mobilità sostenibile nei 5 comuni, con particolare riferimento alle scuole primarie, di primo grado, mediante la costruzione di criteri ad hoc e linee guida; - avvio e sperimentazione della pratica del Piedibus nelle scuole primarie dei cinque comuni; - informare e sensibilizzare i cittadini residenti nei 5 Comuni sui temi specifici delle azioni sperimentali.
4. Descrizione generale dell'intervento
<p>A partire dalla <u>costituzione dell'UTS</u>, nella forma di un gruppo di lavoro interno all'Ufficio di Piano, integrato da altre risorse umane individuate dai cinque comuni dell'Ambito in riferimento alle diverse aree di intervento e con il supporto di un consulente esterno, in particolare nella fase di start up, si prevede la realizzazione, nello specifico, delle seguenti azioni:</p> <p>(conciliazione dei tempi e servizi)</p> <ul style="list-style-type: none"> - avviare una fase di concertazione (su base comunale) per l'individuazione ed l'attuazione di soluzioni organizzative degli uffici più funzionali alle esigenze dei cittadini ('allineamento' dell'orario di front office con l'orario di lavoro almeno una volta alla settimana, servizio su appuntamento anche via mail, servizio informativo via sms/mail ecc.); - coordinare l'implementazione dei servizi on line erogabili attraverso i siti web comunali (pagamento tributi locali, trasporto scolastico, mensa, ecc.) e delle informazioni (relative a giorni/orari di apertura degli uffici, contatti tel/mail, modulistica, ecc.), ad oggi non disponibili in modo uniforme sui siti web dei cinque Comuni dell'Ambito; - diffondere e promuovere le sperimentazioni e le nuove funzionalità web mediante attività di comunicazione su base comunale, da realizzare presso gli uffici comunali e sull'intero territorio; <p>(pianificazione della mobilità sostenibile e realizzazione dei piani comunali di mobilità scolastica)</p>

- a partire dalle scuole coinvolte nell'analisi e strutturazione dello SdF (Studio di Fattibilità), realizzazione di incontri informativi e formativi con referenti di tutte le scuole dei 5 comuni, al fine di illustrare quanto svolto durante la sperimentazione sul Piedibus e trasferire loro know-how per fornire gli strumenti di base per l'avvio del Piedibus su tutti gli istituti scolastici primari di primo grado;
- mappatura e indagine specifica dei dintorni di tutte le scuole prese in considerazione, al fine di definire concordemente un numero massimo di 3-4 percorsi sicuri casa-scuola (implementazione laddove siano stati già avviati i Piedibus), al fine di costruire una mappa comunale dei percorsi con formati di "iscrizione al Piedibus" ad inizio anno scolastico per genitori e bambini;
- costruzione e adozione di linee guida sulla mobilità sostenibile per le scuole primarie, in linea con le nuove indicazioni della Comunità Europea sui PUMS ("Piani Urbani di Mobilità Sostenibile"), al fine di poter definire regole e criteri di svolgimento della pratica del Piedibus a cui doversi uniformare come direttive di tipo strategico a "medio e lungo termine";
- realizzazione di una Giornata del Piedibus, con ufficiale inaugurazione dei percorsi nei 5 comuni e workshop di scambio di esperienze;
- monitoraggio e valutazione periodica del funzionamento del Piedibus.

Laddove non già previsto dalle scuole, si prevede l'attivazione di un'assicurazione annuale per la partecipazione e svolgimento della pratica del Piedibus.

Per lo svolgimento e l'attivazione quotidiana del Piedibus, si prevede la dotazione, per ciascuna scuola coinvolta (preferibilmente una scuola per ciascun comune) di 50 pettorine/casacche, 10 segnali stradali (1 capolinea scuola, 6 fermate piedibus e 3 capolinea di partenza) e tutti gli strumenti idonei per la gestione del piedibus (mappa percorsi, tabella turni e regolamento).

Per lo svolgimento delle suddette azioni, è prevista la messa a punto di un piano di comunicazione che permetta la corretta informazione dell'avvio dei nuovi servizi o miglioramento della loro fruizione, e comunicazione e diffusione alla cittadinanza delle modalità di utilizzo.

Tutti gli interventi sperimentali previsti, oggetto di progettazione esecutiva prima dell'avvio, saranno monitorati costantemente da parte dell'Ufficio Tempo e Spazi.

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

Dall'indagine condotta nell'ambito del progetto 'TxT – Tempo per Tutti' presso 2.134 famiglie [pari al 7,2% del totale nuclei familiari residenti (se si considera la composizione media dei nuclei familiari, che è di 3,8 componenti, è possibile affermare che il questionario di indagine ha interessato complessivamente **8.109 abitanti pari al 10% circa della popolazione di Ambito**] nei cinque Comuni dell'A.S. sono emerse le linee guida delle sperimentazioni qui proposte.

In relazione alla fruizione degli uffici comunali e al livello di soddisfazione degli utenti su aspetti concernenti l'organizzazione spaziale e temporale degli stessi, valutazioni particolarmente critiche sono state espresse rispetto alla facilità di accesso alla struttura (collegamenti e/o parcheggi), ai tempi di attesa allo sportello e all'orario giornaliero di apertura degli uffici, dato, quest'ultimo, rafforzato dalla percentuale di intervistati (85,2%) che ha dovuto rinunciare alla fruizione degli uffici per la loro chiusura pomeridiana. Venendo alla possibilità di cambiamento degli orari degli uffici, le proposte che hanno riscosso maggiore interesse tra gli intervistati sono state l'apertura pomeridiana per più giorni, seguita dall'apertura al sabato; interessante è il dato che deriva dalla somma delle percentuali attestata per l'apertura serale almeno una volta alla settimana (14%) e per il prolungamento degli orari di apertura (13%), che insieme raggiungono il medesimo 27% attestato per l'apertura pomeridiana per più giorni. Proprio in virtù di questi dati, si è inteso privilegiare la sperimentazione dell'ampliamento orario dell'unico rientro pomeridiano effettuato dagli uffici comunali di tutti i comuni, piuttosto che propendere per la riproposizione del doppio rientro pomeridiano settimanale (ipotesi difficilmente realizzabile, stanti le carenze negli organici comunali, oltre che la necessaria contrazione delle spese direttamente legate ai costi di gestione degli EE.LL.).

Dalle domande relative alla conoscenza e all'utilizzo dei siti web comunali da parte dei cittadini, infine, sono emerse percentuali piuttosto confortanti nell'ottica di una possibile implementazione dei servizi on line oltre che delle informazioni disponibili sui siti web comunali, laddove la percentuale di conoscenza dei siti web comunali si attesta al 56,8%, a fronte però di una percentuale di utilizzo che si ferma al 45,9%. L'ipotesi di lavoro relativa all'informatizzazione dei servizi è stata peraltro validata anche da una forte richiesta in tal senso emersa dall'ultima domanda aperta del questionario di indagine, in cui si sono interpellati gli intervistati circa possibili proposte per migliorare l'offerta e l'erogazione dei servizi: trasversale ai generi e alle realtà locali, è risultata evidente una concentrazione di risposte che hanno proposto proprio 'l'informatizzazione degli uffici e la disponibilità di servizi on line'.

Per quanto attiene al campo della mobilità sostenibile (Piedibus, nello specifico), dallo SdF è emersa la forte esigenza di poter strutturare e pianificare dei "percorsi sicuri casa-scuola" e la disponibilità (già verificata) da parte di genitori "accompagnatori" all'attivazione di tale servizio, mediante anche il coinvolgimento dei nonni. La sperimentazione effettuata in fase di studio, ha permesso di quantificare in fase preliminare la dimensione dell'attività da svolgersi presso ciascuna scuola: dalla formazione ai formatori, alla individuazione dei percorsi minimi per recarsi a scuola, alla vera e propria attivazione del servizio, che non esclude il coinvolgimento anche di soggetti locali per un supporto alla gestione (ma, non per l'accompagnamento, prassi assolutamente da lasciare volontaristica per gli adulti accompagnatori dei bambini).

I dati emersi sono molto confortanti e dimostrano l'attitudine a voler avviare il Piedibus: circa il 50% degli adulti accompagna i bambini a piedi (quindi, risulta necessaria una forma di organizzazione e strutturazione) e circa il 50% degli stessi adulti accompagnatori torna a casa (quindi non dimostra particolari esigenze di lavoro, per cui, spesso, si giustifica l'uso dell'auto privata per accompagnare i bambini a scuola). Se a questo aggiungiamo lo "split modale" che si genererebbe dall'avvio di detta pratica del Piedibus, si prevede che questi numeri possano aumentare in modo significativo.

Se consideriamo, dall'altro lato, le forti difficoltà che ciascuna amministrazione riscontra nella gestione del trasporto scolastico, visti i numerosi tagli sui bilanci, lo sviluppo di tali pratiche permette di poter razionalizzare le risorse economiche a disposizione, anche nel lungo periodo, permettendo una riduzione dei costi ed un reinvestimento in mobilità sostenibile, contribuendo, in maniera decisa, al decongestionamento degli ambiti urbani e, nello specifico, dei dintorni delle scuole, ma anche ad una notevole riduzione dei rischi di incidenti che, per il 20 % circa, coinvolgono gli utenti deboli (pedoni e ciclisti).

6. Target destinatari

Tutta la popolazione dei cinque Comuni dell'Ambito e, nello specifico delle azioni sulla mobilità sostenibile, tutte le scuole primarie di primo grado dei 5 comuni, i relativi bambini alunni e le loro famiglie. Si prevede anche il coinvolgimento delle Associazioni di volontariato locali per la gestione del Piedibus.

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

Le sperimentazioni proposte forniranno una risposta al fabbisogno di conciliazione espresso dalle famiglie intervistate, in relazione tanto alla fruizione degli uffici pubblici, quanto alla decongestione del traffico nell'area immediatamente adiacente il Palazzo Comunale, possibile mediante l'implementazione dei servizi erogabili on line dai siti web comunali;

La sperimentazione di forme più flessibili di apertura al pubblico degli uffici comunali, nelle intenzioni delle amministrazioni interessate, potrà costituire, inoltre, una buona prassi replicabile anche per altri servizi di pubblica utilità (ASL, Banche, Poste ecc.).

L'avvio e la sperimentazione del Piedibus, in almeno 1 scuola primaria nei 5 Comuni, permetterà di

quantificare un numero ben preciso di bambini e adulti aderenti al Piedibus e, grazie al monitoraggio, permettere di determinare i criteri per una replicabilità ed avvio sull'intero territorio comunale. La sperimentazione, altresì, servirà da start up anche per le altre scuole che, ad ogni modo, potranno usufruire di percorsi preferenziali già stabiliti dal progetto sperimentale in esame.

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

Tanto il potenziamento del canale informatico utilizzato per l'erogazione di servizi e per la comunicazione di informazioni di pubblica utilità, quanto la riflessione sul miglioramento dell'accessibilità degli uffici comunali, costituiscono linee di azione perfettamente coerenti con percorsi analoghi già avviati e/o realizzati in alcuni dei Comuni dell'Ambito, come nel caso dei comuni di Capurso e di Triggiano.

Rispetto al Piedibus, si riscontra l'integrazione e la coerenza con sperimentazioni già avviate sul territorio e la possibilità di ulteriori finanziamenti (già approvati nell'ambito del PNSS – Piano Nazionale di Sicurezza Stradale, su fondi regionali).

9. Processi di coinvolgimento dell'amministrazione e degli stakeholders

Sono previsti incontri partecipativi mirati all'avvio del Piedibus, mediante anche la formazione ai formatori, futuri fruitori del servizio di mobilità sostenibile.

L'amministrazione comunale sarà coinvolta nella definizione delle linee guida da porre alla base della gestione e l'avvio del Piedibus.

Allo stesso modo il più ampio coinvolgimento attorno alle azioni sperimentali sarà garantito mediante l'attivazione degli organismi di partecipazione già previsti nello Studio di Fattibilità, con i quali il **gruppo di lavoro 'tempi e spazi'** si interfacerà costantemente tanto per il monitoraggio delle sperimentazioni in atto, quanto per l'individuazione di ulteriori azioni sperimentali da porre in essere. E'ipotizzabile fin d'ora l'attivazione di tavoli negoziali e partecipati, da tenersi su base comunale, per la propedeutica attività di concertazione con le RSU finalizzata a sperimentare soluzioni organizzative degli uffici più funzionali alle esigenze dei cittadini.

10. fattibilità tecnico-amministrativa (procedure da attivare)

Il progetto, così come proposto, non presenta particolari difficoltà di tipo tecnico - amministrativo. Se approvato, appena ricevuta la prima tranche di pagamento, potrà avviarsi in tempi brevi (presumibilmente febbraio 2013), previa sottoscrizione di apposita convenzione con le Associazioni 'Sud Est Donne' ed 'ElaborAZIONI', che hanno affiancato l'Ambito per l'attuazione dello Studio di Fattibilità e hanno manifestato la disponibilità a collaborare per la realizzazione delle attività progettuali relative alla presente azione sperimentale, naturale prosieguo dello Studio di Fattibilità stesso.

11. Attività di comunicazione/sensibilizzazione/promozione

Si prevede, nello specifico:

- incontro pubblico di presentazione delle iniziative sperimentali e di confronto con buone prassi già realizzate in ambito nazionale;
- produzione e distribuzione di materiale informativo sulla sperimentazione in atto e su nuove info e funzionalità on line dei siti web comunali;
- realizzazione di materiali utili alla gestione del Piedibus (pettorine, mappe, segnaletica stradale, ecc.);
- documentazione video/fotografica di tipo didattico-formativa;

- produzione di una brochure informativa o similare sulla pratica del Piedibus (per le famiglie);
- promozione e gestione su canali stampa e social media delle attività e della Giornata Finale Inaugurale del Piedibus.

12. Capacità dell'azione di auto sostenersi a regime

La sostenibilità economica della sperimentazione è garantita dalla sua stessa tipologia: in relazione alla sperimentazione del 'giovedì del cittadino', trattandosi di flessibilità dell'orario di lavoro dei dipendenti comunali, la stessa non comporterà alcun costo; allo stesso modo a costo zero sarà l'implementazione delle informazioni e dei servizi on line disponibili sui siti web comunali (laddove i siti sono gestiti e implementati o da risorse umane interne al personale comunale o da società esterne mediante contratti di fornitura già posti in essere).

Sul fronte Piedibus, la autosostenibilità del progetto consiste nel fornire tutti gli strumenti per l'avvio della pratica quotidiana, formando tutti i livelli necessari e fornendo loro anche i materiali per un primo avvio. Non si prevede alcuna forma di sovvenzione per gli accompagnatori (questo garantisce la prosecuzione del servizio, anzi la sua implementazione).

13. Quadro dell'investimento

VOCI DI COSTO	
Attività del personale interno/esterno per la realizzazione della sperimentazione (max 20%)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ consulenza esterna per avviare e consolidare le attività dell'UTS 	€ 7.000
Acquisto attrezzature e altri beni materiali/immateriali direttamente utili alla realizzazione dell'attività	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ dotazione informatica per le attività dell'UTS ▪ acquisto servizio informativo tramite sms ▪ pettorine/casacche per il Piedibus ▪ segnali stradali per il Piedibus ▪ materiali idonei alla gestione del Piedibus 	€ 13.000
SUBTOT.	
Azioni di diffusione, comunicazione, promozione, sensibilizzazione	
<ul style="list-style-type: none"> - predisposizione e organizzazione incontri pubblici/conferenza stampa di presentazione delle iniziative sperimentali da realizzare/realizzate e di confronto con buone prassi sperimentate in ambito nazionale (materiale informativo e di pubblicizzazione, service audio-video, eventuali rimborsi spese ai relatori ecc.) - elaborazione e realizzazione di materiale informativo per le varie iniziative (manifesti, brochure ecc.) - organizzazione della Giornata di Inaugurazione del Piedibus (acquisto materiale ludico, animatore, ecc.) con iniziative nei cinque Comuni dell'Ambito 	€ 15.000
SUBTOT.	
Spese assicurative	
Spese rimborso trasferte personale direttamente coinvolto nella realizzazione delle Attività (max 2%)	
TOTALE	€ 35.000

14. Eventuale cofinanziamento - Non previsto

15. Crono programma												
azione/mese * (presumibilmente da febbraio 2013)	F	M	A	M	G	L	A	S	O	N	D	G
Costituzione gruppo di lavoro UTS	X	X										
Supporto gruppo UTS	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Concertazione orari uff.com.			X	X	X							
Potenziamento servizi on line e info siti web comunali				X	X	X						
Sperimentazione soluzioni migliorative uff. com.					X	X		X	X	X	X	X
Monitoraggio sperimentazione					X	X		X	X	X	X	X
Promozione e diffusione	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Incontri formativi/organizzativi nelle scuole		X	X	X								
Mappatura percorsi sicuri casa-scuola					X	X		X				
Definizione Linee Guida Comunali sul Piedibus						X	X	X	X			
Giornata Inaugurale Piedibus										X		
Sperimentazione del Piedibus (avvio ad inizio anno scolastico 2013/2014 e conclusione a fine a.s.)										X	X	X
Monitoraggio Piedibus (8 mesi a.s.)										X	X	X

* In considerazione della opportuna coincidenza tra l'attuazione del piedibus e l'inizio e la fine dell'anno scolastico, il crono programma attualmente calibrato su 12 mesi potrebbe modificarsi, arrivando a coprire 18 mesi.