



CASARANO



COLLEPASSO



MATINO



PARABITA



RUFFANO



SUPERSANO



TAURISANO



AMBITO TERRITORIALE SOCIALE

DI CASARANO

Tel.: 0833 502428- 0833 514227 Fax: 0833 514227

Internet: www.confinesociale.it

e-mail: ufficiodipiano@confinesociale.it

STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA REALIZZAZIONE DEL PIANO TERRITORIALE DEI TEMPI E DEGLI SPAZI

AZIONE SPERIMENTALE

Aggiornamento del piano dell'investimento
nel rispetto delle indicazioni di cui alla nota della Regione Puglia prot. AOO 082/18.02.2013 n. 1652

Scheda progetto

Titolo dell'intervento

A piccoli passi- Servizio pedibus per gli alunni della Scuola primaria

Area geografica di realizzazione dell'intervento (Intero Ambito o Comuni specifici)

Comune di Casarano- Ente Capofila dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano

Obiettivi della sperimentazione

Obiettivi generali

- Migliorare la qualità della vita dei cittadini, attraverso l'armonizzazione dei tempi di vita e degli spazi della città;
- favorire l'accessibilità al territorio e la fruibilità dei servizi pubblici e privati in esso collocati nelle differenti fasce orarie, in armonia con le esigenze di vita quotidiana dei singoli e dei gruppi;
- accrescere e migliorare le opportunità di mobilità dei cittadini, intervenendo su alcuni punti critici della viabilità e diminuendo la pressione lungo alcune arterie stradali particolarmente congestionate, soprattutto nelle fasce orarie coincidenti con l'entrata e l'uscita della scuola.

Obiettivi specifici

- contribuire alla riduzione della pressione veicolare in prossimità dell'istituto scolastico partner;
- contribuire alla riduzione del livello di inquinamento atmosferico ed acustico;
- sperimentare buone pratiche di mobilità sostenibile, a partire dal coinvolgimento dalle agenzie educative;
- incentivare il ricorso a forme di mobilità lenta;
- migliorare la fruibilità pedonale della città, soprattutto da parte di bambini e ragazzi;
- ridurre l'uso del trasporto privato lungo il percorso casa-scuola;
- incidere sulla cultura e sulle abitudini dei cittadini;
- rendere i bambini più autonomi e sicuri;
- riconoscere ai bambini e alle bambine il diritto a vivere all'interno della propria comunità in un clima di relazioni significative e in una dimensione sostenibile;
- promuovere interventi e comportamenti volti a coniugare le esigenze della mobilità veicolare con gli altri usi sociali della strada, partendo dall'esperienza quotidiana dei bambini e delle bambine;
- integrare i percorsi educativi classici con il tema della mobilità sostenibile.

Descrizione generale dell'intervento

L'intervento sperimentale che, nella presente sezione, ci si appresta a dettagliare è frutto di un'attenta lettura e di un'accurata analisi delle informazioni e dei dati rivenienti dallo *Studio di fattibilità per la realizzazione del Piano Territoriale dei tempi e degli Spazi*, precedentemente redatto e presentato dall'Ambito Territoriale Sociale di Casarano. In conseguenza di quanto rilevato ed analizzato nei paragrafi del suddetto Studio dedicati alla lettura d'ambiente e alla lettura del bisogno, infatti, in fase

progettuale si è ritenuto di prevedere l'introduzione del servizio *pedibus* sul territorio di tutti i Comuni del contesto-obiettivo, quale intervento da promuoversi a favore degli alunni delle scuole primarie e delle scuole secondarie di primo grado ivi insistenti. Rinviano al sopra citato documento l'approfondimento delle motivazioni addotte a sostegno della scelta della popolazione target, appare opportuno chiarire che, pur riconoscendo l'importanza di proporre un simile servizio su vasta scala, per gli effetti che la sua implementazione produrrebbe in termini di decongestione del traffico e abbattimento dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico, l'esiguità del finanziamento previsto ha richiesto un ridimensionamento del progetto, dal punto di vista del bacino di utenza, dell'assetto strutturale e infrastrutturale, della dotazione strumentale.

Pertanto, in via sperimentale, si propone la realizzazione di una sola linea *pedibus*, a favore della popolazione scolastica della Scuola primaria dell'Istituto comprensivo- Polo III di Casarano, la cui sede insiste nel centro della città.

Prima di addentrarsi nella definizione di dettaglio dell'intervento oggetto della presente trattazione, è bene ricordare che il *pedibus* si qualifica come un "autobus umano" che, a differenza dei più convenzionali e diffusi sistemi di mobilità, non si snoda lungo strade o rotaie: esso necessita, piuttosto, di percorsi pedonali sicuri e sorvegliati; è pensato per consentire gli spostamenti di alunni che si recano quotidianamente a piedi a scuola, accompagnati da persone adulte. Nato con l'obiettivo di recuperare l'abitudine consolidata, fino ad alcuni decenni fa, di andare a scuola a piedi, consente, tra l'altro, di conseguire obiettivi importanti, in termini di risparmio di tempo e di energia, limitando il massiccio ricorso ai veicoli privati.

Passando all'analisi dell'azione sperimentale che si intende proporre, si ritiene opportuno, solo per chiarezza espositiva, distinguere, nella descrizione, i diversi aspetti che denotano l'intervento, così come di seguito specificati:

- LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE GEOTERRITORIALI
- ASSETTO STRUTTURALE E INFRASTRUTTURALE
- ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DEL SERVIZIO
- MODALITÀ DI ACCESSO AL SERVIZIO
- ELEMENTI ACCESSORI

Con riferimento a ciascuna delle dimensioni sopra citate, si riportano gli elementi distintivi e caratterizzanti:

- LOCALIZZAZIONE E CARATTERISTICHE GEOTERRITORIALI

La linea del *pedibus* proposta si snoda lungo Via Solferino che è una delle arterie principali del centro urbano, collegante il Comune di Casarano con quello di Taviano e avente una sezione stradale tale da consentire, in maniera agevole, sia il transito in ambo le direzioni sia la sosta per la salita e la discesa dei fruitori del servizio. Anche sul piano dell'infrastruttura occorrente per la realizzazione della proposta, tale strada presenta marciapiedi di profondità tale da consentire, in molti tratti, il passaggio contemporaneo di due persone adulte.

- ASSETTO STRUTTURALE E INFRASTRUTTURALE

I progetti già avviati in altre realtà sono modulati su tracciati esistenti e identificati da idonea segnaletica stradale, verticale ed orizzontale. La lunghezza delle tratte varia, da città a città, in funzione del territorio di azione e delle specifiche esigenze delle famiglie cui il servizio si rivolge, passando dai 500-800 metri di lunghezza media di Firenze ai 1000-1500 metri di Pavia.

Pensato con il proposito di favorire la massima adesione anche da parte di alunni residenti in zone poste a distanza significativa dalla scuola da raggiungere, il *pedibus* che, in via sperimentale, si intende proporre e realizzare è del tipo "misto", poiché prevede due ordini di spostamento: l'uno, da effettuarsi a piedi o in auto, per raggiungere dal domicilio il punto di accesso alla linea, l'altro, da compiersi a piedi, per raggiungere l'edificio scolastico interessato sotto la guida di una o più persone adulte.

Il sistema misto progettato, basato sulla stretta interrelazione veicolo privato-stazione intermodale- *pedibus*, risponde, quindi, all'esigenza di servire un'ampia area territoriale, senza dover ricorrere ad una linea troppo lunga e, per ciò stesso, difficilmente percorribile in tempi ragionevolmente brevi. Inoltre, tale sistema risulta il più rispondente alle esigenze di mobilità del territorio di riferimento.

Per le suddette ragioni, anche al fine di incrociare il massimo gradimento da parte dell'utenza e, quindi, per incoraggiare i ragazzi e le famiglie ad avvalersi del servizio offerto, il sistema progettato prevede la realizzazione di una linea di *pedibus* della lunghezza massima di 500 metri, percorribile in un arco di tempo pari a 5-7 minuti, cui si accede mediante la stazione intermodale, raggiungibile a piedi o in auto, ovvero dalle eventuali fermate intermedie individuate lungo il percorso. Così come pensato, il *pedibus* garantirà una sensibile riduzione del traffico veicolare privato nei pressi del plesso scolastico interessato, giacché l'uso dell'auto si limiterà al solo accompagnamento del ragazzo sino alla stazione di accesso.

Sul piano infrastrutturale, la proposta progettuale richiede l'adeguamento dei marciapiedi esistenti, in maniera tale da consentire l'effettivo transito contemporaneo di due persone.

Al fine di realizzare il *pedibus*, occorre una serie di lavorazioni, nonché di forniture e servizi accessori, funzionali al sistema.

L'ipotesi progettuale prevede che il percorso, collegante le due polarità punto di accesso- scuola servita, sia realizzato in autonoma sede, posta al margine della carreggiata destinata ai veicoli e che abbia una sezione trasversale minima pari a ml.1,20.

Sulle principali arterie, a più alta densità veicolare, gli attraversamenti stradali "a raso" verranno risolti mediante passaggi pedonali rialzati, ottenuti utilizzando una pavimentazione drenante. Tali piattaforme sopraelevate (dossi) avranno dimensioni rapportate alla tipologia stradale e, in ogni caso, larghezza non inferiore a ml.3,00.

In definitiva, la realizzazione della infrastruttura di base prevede le lavorazioni di seguito riassunte:

1. adeguamento dei marciapiedi esistenti mediante smontaggio della cordonatura, in pietra di Apricena, per l'allargamento della sezione trasversale; ricollocazione della cordonatura a distanza adeguata; formazione del marciapiede mediante fornitura e posa in opera di materiale misto-cava e formazione della relativa pavimentazione; eventuale spostamento degli armadietti delle utenze;
2. per la formazione dei dossi, realizzazione di pavimentazione in masselli di calcestruzzo, autobloccanti, di qualsiasi colore, dello spessore di cm 8, forniti e posti in opera su idoneo strato di sabbia o di ghiaia;
3. realizzazione di apposita segnaletica, verticale ed orizzontale, recante le indicazioni occorrenti sia per i fruitori del servizio sia per gli automobilisti;
4. risistemazione dell'alberatura presente lungo il viale interessato.

- ORGANIZZAZIONE E FUNZIONAMENTO DEL SERVIZIO

Il *pedibus* mutua alcuni elementi tipici delle tradizionali linea di autobus: si muove lungo un percorso che collega due polarità, una di accesso al servizio, rappresentata dal capolinea di partenza, l'altra di approdo al plesso scolastico di destinazione, rappresentata dal capolinea di arrivo; esso potrebbe articolarsi, altresì, in più punti nodali, costituiti dalle fermate intermedie. Rimandando alla progettazione esecutiva la definizione di dettaglio di quanto innanzi esposto, vale la pena precisare che, sul piano più eminentemente organizzativo, il *pedibus* parte a qualsiasi condizione atmosferica, effettua servizio tutti i giorni, in coerenza con il calendario e con l'orario di entrata e di uscita della scuola interessata. I ragazzi "salgono" al capolinea e, come nel caso dell'autobus, chi perde il *pedibus* al punto di accesso, può prenderlo alla fermata successiva. Così come ideata, la linea del *pedibus* in esame è guidata da un conducente adulto al quale si affianca, con funzione di controllore, un altro accompagnatore che ha il compito di guidare i passeggeri lungo la tratta. Nella fattispecie, entrambi i ruoli saranno ricoperti da personale afferente al corpo dei nonni vigili, già istituito dal Comune di Casarano, così come rinvenibile dalla sezione di lettura d'ambiente dello Studio di fattibilità di che trattasi.

Appare superfluo chiarire che la presenza del coadiuvante, individuato nella figura del nonno vigile, risponde alla necessità di sicurezza cui molte famiglie hanno assunto, in fase di lettura del bisogno, l'uso di tale sistema di mobilità.

- MODALITÀ DI ACCESSO AL SERVIZIO

L'accesso al servizio di che trattasi da parte della popolazione target interessata sarà regolamentato da apposite procedure tese a disciplinarne la partecipazione. Pertanto, ci si riserva di rendere note, in fase di start up, le modalità di iscrizione e di frequenza del servizio, previa

redazione di idonea modulistica per la presentazione delle istanze di iscrizione, sospensione o rinuncia al servizio, secondo tempi e modalità preliminarmente stabiliti.

Si precisa che gli alunni beneficiari del servizio, previsti, per ragioni di sicurezza, nella misura massima di 30 unità, saranno coperti da idonea polizza assicurativa. D'altra parte, a ciascun fruitore sarà rilasciato idoneo materiale identificativo e funzionale alla partecipazione stessa al servizio.

Come meglio evidenziato nel cronoprogramma delle attività, il servizio sarà disciplinato da apposito Regolamento e dotato di idonea Carta dei Servizi.

- ELEMENTI ACCESSORI

La linea di *pedibus* prevista sarà individuata da apposita segnaletica, funzionale al sistema. Innanzitutto, ai fini dell'agevole identificazione della rete di mobilità, il punto di accesso e quello di arrivo saranno contrassegnati da elementi decorativi sviluppati verticalmente ovvero da totem, realizzati in materiale idrorepellente. In caso di economie, ci si riserva di valutare l'opportunità di integrare la segnaletica sopra descritta con altri elementi coerenti con quanto già previsto.

Inoltre, per ciascun fruitore sarà previsto un corredo completo di trolley per il trasporto dello zaino, ombrello, cappello con visiera, impermeabile e da qualunque altro elemento dovesse rendersi necessario prevedere, tenuto conto delle disponibilità finanziarie.

Infine, la partecipazione al servizio da parte degli iscritti sarà opportunamente rilevata, attraverso il ricorso ad efficaci sistemi di registrazione degli accessi alle corse; saranno previsti, altresì, meccanismi di premialità, tesi ad incentivare il ricorso al *pedibus* da parte della popolazione target.

In che modo l'azione risponde ai bisogni rilevati nello SdF

L'azione sperimentale oggetto della presente proposta progettuale risponde, in maniera puntuale, ai bisogni rilevati in fase di stesura dello *Studio di fattibilità del Piano Territoriale dei Tempi degli Spazi* da cui la stessa è tratta.

Rimandando al sopra citato documento per l'analisi di dettaglio di quanto in oggetto, in tale sede, vale la pena precisare che lo studio dei questionari somministrati ad alunni e genitori delle scuole di ogni ordine e grado insistenti sul territorio di competenza e le interviste semi-strutturate rivolte ai Dirigenti dei medesimi Istituti scolastici ha evidenziato la sostanziale condivisione dell'iniziativa in esame da parte del campione. Pieno riconoscimento è stato accordato, infatti, agli effetti benefici conseguenti al ricorso ad un simile sistema di mobilità, in termini di decongestione del traffico veicolare ed abbattimento dei livelli di inquinamento acustico ed atmosferico.

Si precisa, inoltre, che il sistema atteso, del tipo misto, consente di rispondere, in maniera opportuna, alle perplessità palesate dalle famiglie intervistate, le quali hanno sottolineato che la maggiore difficoltà nell'uso del *pedibus* potrebbe essere rappresentata dalla distanza casa-scuola. Di fatto, come già sopra chiarito, il *pedibus* proposto annulla tale problematica, consentendo il trasporto in auto fino alla stazione intermodale di accesso al servizio.

D'altra parte, ulteriori reticenze sono state legate al bisogno di sicurezza dei genitori che hanno dichiarato di sentirsi tranquilli solo dopo che il proprio figlio ha varcato il cancello della scuola. Anche tale aspetto appare facilmente superabile, grazie alla presenza di personale adulto, individuato nella figura del nonno vigile, chiamato a svolgere funzioni di controllo e vigilanza.

Inoltre, i trolley per il trasporto dello zaino, previsti in dotazione, si qualificano come ulteriore incentivo all'uso del sistema.

Non da ultimo, preme sottolineare che la titolarità del servizio in capo ad un ente pubblico qual è l'Ambito Territoriale Sociale e la stretta collaborazione con la scuola interessata nella fattiva promozione dell'iniziativa di che trattasi costituiscono, di per sé, elementi propulsivi per l'uso del servizio.

Target destinatari

Diretti

- Alunni della scuola primaria partner e loro famiglie

Indiretti

- Cittadini residenti
- city user
- Nonni vigili

Indicazione degli effetti/impatti attesi sui tempi e sugli spazi

Effetti/Impatti attesi sui tempi

- conciliazione dei tempi della scuola con gli altri tempi di vita della famiglia degli alunni interessati dalla sperimentazione;
- riduzione del tempo dedicato dalle famiglie all'accompagnamento dei figli a scuola all'orario di entrata;
- diminuzione del tempo impiegato dalla famiglie per riprendere i figli da scuola all'orario di uscita.

Effetti/Impatti attesi sugli spazi

- decongestione del traffico negli orari di entrata e di uscita della scuola;
- riduzione di code e traffico in prossimità della scuola interessata dalla sperimentazione nelle fasce coincidenti con l'orario di entrata e di uscita;
- riduzione di code e traffico lungo le principali arterie stradali nelle fasce coincidenti con l'orario di entrata e di uscita della scuola;
- diminuzione dei problemi di parcheggio in prossimità della scuola interessata dalla sperimentazione.

Altri effetti/Impatti attesi

- riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico;
- incremento del livello di autonomia e responsabilizzazione dei bambini;
- benessere fisico e motorio;
- incremento degli spazi e delle occasioni di socializzazione;
- ampliamento del ventaglio di opportunità di conoscere e scoprire l'ambiente e lo spazio fisico circostante;
- miglioramento del senso di orientamento;
- promozione dell'acquisizione consapevole di norme di comportamento e di sicurezza stradale da parte degli alunni fruitori del servizio e dei loro compagni;
- promozione di momenti di riflessione sul bisogno di adottare comportamenti rispondenti ai principi dell'educazione civica;
- promozione di una maggiore attenzione alle tematiche dell'inquinamento e dell'impatto ambientale;
- slancio verso un cambiamento culturale teso all'affermazione della necessità di garantire una città a misura di bambino;
- sperimentazione di buone prassi, replicabili e generalizzabili.

Coerenza con altri strumenti di pianificazione/programmazione presenti sul territorio

A livello sovracomunale

- Piano Regionale Politiche Sociali 2009-2011
Il Piano Regionale Politiche Sociali 2009-2011 riconosce, tra i nuovi bisogni della popolazione, la necessità di conciliazione dei tempi di vita con quelli di lavoro. Nell'ambito delle politiche di genere e di conciliazione, esso individua, tra gli obiettivi specifici del triennio, la promozione di *"Piani dei Tempi e degli Spazi in ogni Ambito Territoriale, anche attraverso il sostegno alla realizzazione di specifici Studi di fattibilità, per favorire l'organizzazione dei servizi pubblici e privati, i servizi di*

mobilità e le opportunità di fruizione degli spazi e dei luoghi culturali, sportivi, ludici, ecc..., che consideri le esigenze di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro delle famiglie, ed in particolare delle donne, e la condivisione del lavoro di cura familiare tra uomini e donne”.

L'azione progettuale proposta rientra, a pieno titolo, tra le misure atte al perseguimento degli obiettivi di conciliazione dei tempi e di armonizzazione degli spazi della città, così come stabilito dal documento di pianificazione regionale di che trattasi.

- Piano Sociale di Zona

Il vigente Piano Sociale di Zona dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano recepisce i dettami del Piano Regionale Politiche Sociali 2009-2011, riconoscendo la conciliazione dei tempi di vita e l'armonizzazione degli spazi della città tra le priorità strategiche del Piano, da perseguirsi, anche in via indiretta, attraverso interventi di varia natura ed entità. A tal proposito, a titolo meramente esemplificativo, si cita il progetto di potenziamento delle forme di sostegno economico alla domanda di servizi per la prima infanzia, di cui alla progettazione di dettaglio n 19 del documento programmatico locale di che trattasi.

A livello comunale

È stata verificata la coerenza con le previsioni della seguente strumentazione:

- Piano Regolatore Generale, approvato nel gennaio 2009;
- Piano del Traffico, adottato e in corso di approvazione.

Processi di coinvolgimento dell'amministrazione e degli stakeholders

La validità dell'iniziativa proposta e il perseguimento degli obiettivi previsti in fase progettuale sono assoggettati all'effettiva garanzia di processi di coinvolgimento dell'amministrazione, degli stakeholders e della popolazione-obiettivo. Ciò risulta realizzabile attraverso il ricorso a precise strategie di azione, così come di seguito riportate:

- Istituzione di Tavoli tecnici con gli Uffici comunali competenti;
- promozione di periodici incontri di concertazione con gli stakeholders;
- lancio di un concorso di idee per la definizione del logo di progetto (sistema di partecipazione dal basso);
- predisposizione di idoneo diario di bordo per la registrazione di reclami, consigli e suggerimenti (sistema di partecipazione dal basso);
- somministrazione di questionari customer satisfaction per la rilevazione delle ricadute e della qualità percepita.

Si precisa che quanto sopra indicato non deve intendersi come un elenco completo ed esaustivo di buone prassi attuabili, bensì come laboratorio aperto, passibile di tutte le modifiche e le integrazioni che, in corso d'opera, dovessero rendersi necessarie.

Fattibilità tecnico-amministrativa (procedure da attivare)

Ai fini della concreta implementazione dell'azione sperimentale proposta, si provvederà all'espletamento delle procedure di seguito indicate:

- approvazione della proposta progettuale con Deliberazione del Coordinamento Istituzionale;
- recepimento della Deliberazione del Coordinamento Istituzionale con Deliberazione di Giunta del Comune di Casarano;
- redazione del progetto esecutivo dei lavori previsti nella presente proposta progettuale;
- approvazione del progetto esecutivo da parte dell'Amministrazione comunale di Casarano;
- espletamento delle procedure per la scelta dei contraenti per l'esecuzione dei lavori, dei servizi, forniture, previste nel progetto;
- Individuazione, tra il personale in forza presso uno dei Comuni facenti parte dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano e/o collaborante, di uno o più professionisti, dotato/i di idoneo

profilo tecnico per lo svolgimento delle funzioni di supervisione e coordinamento dei lavori strutturali e infrastrutturali;

- individuazione, tra il personale in forza presso uno dei Comuni facenti parte dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano e/o collaborante, di uno o più professionisti, dotato/i di idoneo profilo tecnico per lo svolgimento delle funzioni di supervisione e coordinamento del servizio;
- redazione, adozione ed approvazione di Carta dei servizi e Regolamento.

Attività di comunicazione/sensibilizzazione/promozione

Al fine di garantire una valida e capillare diffusione dei contenuti oggetto della presente proposta progettuale sul territorio di competenza, a favore, in via prioritaria, della popolazione-obiettivo e, più in generale, dell'intera cittadinanza, sarà ideata ed espletata idonea campagna di comunicazione, convenzionale e non, attraverso il ricorso a strumenti divulgativi appositamente ideati e a strategie informative rispondenti all'obiettivo e al target.

Capacità dell'azione di auto sostenersi a regime

L'azione sperimentale oggetto della presente proposta progettuale, così come concepita, prevede elementi distintivi, capaci di garantirne la piena sostenibilità in un'ottica di lungo periodo.

Innanzitutto, per le sue caratteristiche, il *pedibus* necessita di un notevole investimento iniziale, perlopiù in termini di lavorazioni e forniture, capace di produrre i suoi effetti di lunga durata, mentre richiede costi meno ingenti per ciò che attiene il servizio propriamente inteso.

In secondo luogo, vale la pena precisare che il ricorso ad una figura istituzionalizzata, qual è quella del nonno vigile, con funzione coadiuvante il servizio di che trattasi, concorre a garantire, in buona sostanza, la sostenibilità auspicata. Stessa garanzia promana dalla collaborazione di un Istituto scolastico sensibile ed attento ai bisogni della popolazione scolastica e delle famiglie.

D'altra parte, tenuto conto che il periodo di effettivo funzionamento del servizio è pari a 3 mesi, la scelta di prevedere, in questa fase, la copertura dei costi assicurativi per 12 mensilità, rappresenta un ulteriore elemento a garanzia del proseguimento del servizio oltre il termine ultimo fissato da progetto.

Inoltre, l'investimento in formazione e in comunicazione che si intende promuovere in fase realizzativa punta a quel mutamento culturale necessario a diffondere, su vasta scala, iniziative di tal genere e a favorirne il pieno radicamento nel tessuto sociale di appartenenza.

Infine, il gruppo tecnico si riserva di definire, nel corso delle attività, strategie di mantenimento di lungo periodo del servizio, riservandosi, ove possibile, di intercettare risorse finanziarie esogene ovvero rivenienti dal proprio bilancio, funzionali alla prosecuzione dell'iniziativa.

A titolo meramente esemplificativo, si fa riferimento al bando dell'Assessorato alle Infrastrutture strategiche e Mobilità della Regione Puglia Cicolattivi@Scuola, attraverso il quale si intende promuovere pratiche di mobilità sicura e sostenibile a partire dal coinvolgimento dei bambini e dei ragazzi che frequentano le scuole della regione. Tale bando si colloca nell'ambito di "Crea-Attiva-Mente", il programma per la mobilità sicura e sostenibile della Regione Puglia e si prefigge di sostenere gli spostamenti a piedi o in bicicletta lungo il percorso casa-scuola.

Quadro dell'investimento

VOCE DI SPESA	RISORSE
Attività del personale interno / esterno per la realizzazione della sperimentazione (max 20%)	€ 12.336,00
Acquisto di attrezzature e altri beni materiali e immateriali direttamente utili alla realizzazione dell'attività- Acquisto corredo per i ragazzi e materiale occorrente per l'incentivazione attraverso sistemi di premialità	€ 1.500,00

Realizzazione di lavori e forniture per l'adeguamento dei percorsi utilizzati per l'espletamento del servizio	€ 39.159,98
Azioni di diffusione, comunicazione, promozione, sensibilizzazione	€ 7.500,00
Spese assicurative	€ 500,00
Spese rimborso trasferte per personale direttamente coinvolto nella realizzazione delle attività (max 2%)	€ 700,00
IMPORTO COMPLESSIVO	€ 61.695,98

Eventuale cofinanziamento

Eventuale valorizzazione per la fornitura di beni e/o servizi.
--

Cronoprogramma

Azione	Mese 1	Mese 2	Mese 3	Mese 4	Mese 5	Mese 6	Mese 7	Mese 8	Mese 9	Mese 10	Mese 11	Mese 12	Mese 12+ 6
Individuazione del personale tecnico	X												
Elaborazione e redazione del piano di azione delle attività	X												
Definizione degli strumenti e delle strategie operative		X											
Coinvolgimento dei partner istituzionali e degli altri portatori di interesse			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Previsione di momenti di confronto e di approfondimento con gli stakeholders			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Lavori di adeguamento strutturale			X	X	X	X							
Acquisto di attrezzature e altri beni, materiali e immateriali			X	X	X	X							
Redazione, approvazione, adozione di Regolamento e Carta dei servizi			X										
Sensibilizzazione e promozione dell'iniziativa				X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Concorso di idee per scelta del logo di progetto				X	X	X							
Raccolta delle adesioni					X	X	X	X	X				
Percorso di formazione per alunni e famiglie									X				
Funzionamento del servizio										X	X	X	
Valutazione in itinere ed eventuale rimodulazione di azioni, strumenti e strategia		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Valutazione customer satisfaction												X	
Valutazione finale												X	
Follow up													X

N.B.:

Il cronoprogramma delle attività sopra proposto è stato redatto ipotizzando l'avvio del progetto a gennaio 2013. Tenuto conto della necessità di raccordare la presente proposta progettuale con i tempi della scuola, si precisa che, nel caso di ritardi sui tempi di avvio previsti, per ragioni non imputabili al Soggetto proponente, esso potrà subire delle variazioni.