

Crea-attiva-mente.

Programma per la mobilità sicura e sostenibile

Premessa generale

Il sistema di trasporti urbani è caratterizzato da una costante crescita della domanda di mobilità che spesso corrisponde ad un aumento dell'utilizzo del trasporto privato in automobile. L'utilizzo eccessivo del trasporto privato motorizzato comporta problemi attinenti la qualità dell'aria, la sicurezza sulle strade ed i fenomeni di congestione e di fruibilità dello spazio urbano.

L'Assessorato alle Infrastrutture Strategiche ed alla Mobilità (*in seguito "Assessorato alla Mobilità"*), con il Programma "Creattivamente", intende predisporre differenti misure per la pianificazione e la gestione della mobilità in un'ottica di sostenibilità ambientale, al fine di migliorare la ripartizione modale degli spostamenti riducendo le implicazioni negative su territorio, salute e ambiente.

In particolare il Programma "Creattivamente" agisce sull'offerta di dotazioni infrastrutturali e trasportistiche sia attraverso il miglioramento del servizio del trasporto collettivo che con l'incentivazione della mobilità ciclistica e ciclopedonale.

Trasporto pubblico locale

L'Assessorato alla mobilità intende rilanciare il TPL affinché evolva da una funzione prevalentemente di servizio di trasporto per categorie deboli e meno abbienti a strumento per la risoluzione dei problemi più generali della mobilità e della sostenibilità urbana. Al centro della politica della mobilità ci sono i cittadini, le comunità dei pendolari, coloro i quali conoscono per esperienza diretta il servizio di trasporto e possono contribuire a trovare soluzioni efficaci per il potenziamento del TPL. Accanto al coinvolgimento dei cittadini, con la realizzazione di processi partecipativi sulla mobilità, l'Assessorato ha istituito una cabina di regia del trasporto pubblico locale, perché i fornitori si riconoscano parte di un unico servizio integrato del trasporto pubblico, attraverso processi di mobility management

Mobilità ciclopedonale

Nella sintesi per i decisori politici del IV Rapporto dell'Ipcc (Mitigazione dei cambiamenti climatici- Gruppo di lavoro III) la bicicletta viene indicata come una tra le principali tecnologie e pratiche di mitigazione per ridurre le emissioni dei gas serra. Anche il libro Verde dell'Unione Europea del 2007 "Verso una nuova cultura della mobilità urbana" sottolinea la necessità che le Amministrazioni locali e regionali ne promuovano l'uso. Agire sulla cultura del singolo cittadino è l'inizio: spiegare e convincere il cittadino che la bicicletta non è solo un mezzo di "svago", bensì un "mezzo di spostamento" al pari della propria auto, un mezzo di locomozione a "carburante ecologico e naturale".

L'Assessorato regionale alla Mobilità intende sostenere l'uso sicuro della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano, attraverso azioni indirizzate sia agli enti locali che ai ciclisti urbani, ai cicloturisti e a coloro che - pur non essendo attualmente fruitori della bicicletta - potrebbero trovare utile e conveniente il suo utilizzo (studenti delle scuole medie, universitari, ecc).

Comunicazione

L'Assessorato regionale alla mobilità, nell'intento di promuovere l'utilizzo negli spostamenti del trasporto pubblico locale e della bicicletta, accompagna agli interventi infrastrutturali, alle misure sulla gestione della domanda ed offerta di mobilità con azioni di comunicazione che evidenzino i vantaggi per la salute, l'ambiente, l'economia dei sistemi di spostamento alternativi all'auto privata.

Il piano di comunicazione sul programma sarà ampio e coordinato in modo da restituire ai cittadini la complessità e la continuità degli interventi ed affiancherà alla comunicazione istituzionale, operazioni creative di informazione e sensibilizzazione sul tema.

Il programma "Crea-attiva-mente" si avvia attraverso il "Progetto Mente locale", con il recupero degli immobili a servizio del TPL e la valorizzazione della rete ferroviaria per lo sviluppo, la promozione turistica e la partecipazione sociale del territorio e il progetto "Cicloattivi" per incrementare la mobilità ciclistica e tutelare gli utenti deboli della strada.

Progetto "Mente locale"

Premessa

L'attuale scenario è sufficientemente ampio per fornire alcuni preziosi elementi di riflessione in merito ai risultati raggiunti finora, in Italia e all'estero.

Le stazioni impresenziate ovvero quelle strutture in cui non opera più personale ferroviario addetto alla circolazione dei treni e ai servizi commerciali, rappresentano un fenomeno relativamente nuovo che impone la necessità di mutarne la destinazione d'uso attraverso il recupero architettonico, posto che le stazioni impresenziate costituiscono allo stesso tempo, un problema e un'opportunità. Un problema perché le stazioni rimaste prive del personale ferroviario risultano spesso scomode, sgradevoli e insicure per i passeggeri, oltre ad imporre costi notevoli di manutenzione ordinaria e straordinaria. Un'opportunità perché queste strutture in molti casi si prestano ad un uso sociale potenzialmente molto interessante per le amministrazioni territoriali e le varie realtà dell'associazionismo.

In Italia come all'estero, esistono esperienze di numerose stazioni impresenziate cedute in locazione o comodato d'uso gratuito a enti locali, associazioni non profit e soggetti privati esclusivamente per fini sociali, turistico-ambientali o culturali.

Anche in Puglia da qualche anno si assiste ad una progressiva crescente attenzione al recupero delle stazioni e delle linee ferroviarie dismesse a favore della mobilità ciclopedonale. La Regione ha realizzato una ricognizione delle "risorse potenziali per la ciclabilità" nell'ambito del progetto CY.RO.N.MED, realizzando un censimento di tutte quelle infrastrutture esistenti (es. forestali, tratturi, strade di servizio, ferrovie dismesse, strade di bonifica) che per condizioni oggettive ben si presterebbero al recupero e alla riconversione in percorsi ciclabili. Tale operazione ha portato alla riconversione in "ciclovía" la strada di servizio che corre lungo il Canale principale dell'Acquedotto pugliese, con un primo lotto avviato sul tratto Locorotondo- Grottaglie. La Ciclovía dei Borboni, itinerario n. 10 di BicItalia che collega Bari a Napoli per circa 350 Km, è il miglior itinerario stradale oggi esistente da percorrere in bicicletta. E' ritenuta una buona prassi pugliese ed è stata presentata in fiere, convegni e seminari in Italia e sul cicloturismo.

La progettazione della green way di Palagianello, sull'ex tracciato ferroviario nel Parco regionale delle Gravine, ha connesso l'intero territorio comunale in una rete cicloturistica con masserie e siti archeologici della Murgia nord tarantina, mentre l'ex stazione del centro abitato è stata riconvertita a servizi di ricettività turistica e aree di sosta. La progettazione e la successiva realizzazione dell'albergabici recuperando la casa cantoniera di Montalbano di Fasano ex Anas per valorizzare gli itinerari escursionistici realizzati nel territorio del Parco tra Fasano ed Ostuni.

La casa cantoniera della linea Lecce-Gallipoli ospiterà una sala di registrazione ed una sala prove per le produzioni musicali, grazie al Protocollo d'Intesa già siglato tra Regione Puglia ed RFI nel novembre 2006, che ha permesso alla Casa Laboratorio Albania-Hotel di utilizzare la struttura in comodato d'uso.

La stazione abbandonata di Conversano è stata recuperata e destinata come sede sociale dell'Associazione Sud-Est Donne, trasformando un punto di debolezza in un punto di forza ed opportunità per lo sviluppo culturale e l'animazione sociale dell'intera collettività.

A Taranto, l'Associazione Treni Storici Puglia Onlus, si è proposta di tutelare e promuovere i treni d'epoca: nato con l'intento di valorizzare la storia del ferro, questo progetto pugliese ha dato vita al nuovo mestiere di rianimare i treni di un tempo e ha finito per offrire spunti interessanti di fruibilità turistica delle ferrovie che attraversano i paesaggi pugliesi più caratteristici, dal mare alle Murge.

Il parco storico custodito presso l'officina manutenzione rotabili, sede dell'associazione, conta importanti pezzi: cinque locomotori elettrici, due locomotori diesel, due carrozze porta bagagli, una carrozza motogeneratore elettrico e due interessanti carrozze del convoglio della Croce Rossa, un tempo adibite al trasporto dei feriti di guerra, oltre ad altri modelli in ristrutturazione. L'offerta turistica del treno d'epoca prevede specifici pacchetti didattico-culturali rivolti agli studenti, nonché itinerari dedicati ai turisti che vogliono conoscere le bellezze della Puglia dalle sue linee ferroviarie attraversando paesaggi e luoghi di notevole interesse naturalistico culturale e religioso.

L'intesa della Regione Puglia con le Ferrovie regionali per lo sviluppo del trasporto integrato bici e treno, al fine di favorire il trasporto pendolare e il cicloturismo con l'impegno di eliminare tutti gli ostacoli infrastrutturali, organizzativi e tariffari, ha prodotto importanti esiti, tra cui l'eliminazione per i viaggiatori del biglietto supplemento bici.

L'idea della *second life delle stazioni, dell'intermodalità bici/ treno* e della *greenway* investe aspetti strutturali come la valorizzazione e riqualificazione delle risorse naturali ambientali e paesaggistiche, il recupero dei paesaggi degradati e lo sviluppo armonico delle città; essa si rivolge non solo ai ciclisti ma a tutti gli utenti non motorizzati e vuole sensibilizzare ad una qualità della vita e ad un benessere sociale intesi come sviluppo armonico e sostenibile per le generazioni attuali e per quelle future.

Finalità

I nodi nevralgici della mobilità sono oggi le stazioni ferroviarie, i terminal aeroportuali e portuali dei luoghi di confine tra movimento e attesa. Si tratta di luoghi che Marc Augè chiamerebbe *non luoghi*.

Spesso capita che in questi luoghi di passaggio, nei luoghi abbandonati, in quei luoghi comuni ad altri, avvengano atti di inciviltà, si compiano quelle che i sociologi chiamano le inciviltà ambientali, ovvero quelle violazioni degli standard di cura e mantenimento del territorio. Se è vero che i comportamenti incivili si distinguono in atti intenzionali con valenza espressiva (graffiti, atti di vandalismo) ed altri, non intenzionali, come l'accumulo di sporcizia è l'assenza di manutenzione degli spazi, è pur vero che le conseguenze in entrambi i casi si traducono in un aumento del senso di insicurezza ed in una disaffezione a quei *non luoghi*. I cittadini interpretano questi segni come indebolimento dell'ordine sociale e del controllo istituzionale e si ritirano progressivamente da quei luoghi. Si instaura un circolo vizioso tra inciviltà, fruizione limitata dei luoghi di transito degradati e/o abbandonati ed erosione del senso di identità e di attaccamento al territorio. Eppure i *non luoghi* possono assumere una nuova identità.

Anche Augè nella definizione dei non luoghi- come ci ricorda F. Cassano- voleva sottolineare una caratteristica specifica della modernità, il suo essere il tempo della mobilità e dei transiti, e quindi il proliferare di luoghi che non sono quelli in cui si dimora stabilmente, ma luoghi di passaggio, e quindi inimmaginabili in una società statica. Questi spazi acquistano una loro peculiare identità, con un'atmosfera che è legata proprio all'esperienza del passaggio, di un soggiorno rapido, spesso distratto, fatto di tanti sguardi assorti, come accade nella metropolitana, dove tutti sono seduti accanto a degli estranei, diretti altrove e con il pensiero fisso su ciò che li attende....E del resto questi luoghi basta fermarsi ad osservarli: sono pieni di gente che scappa costantemente altrove, tanti progetti che si intersecano senza vedersi. E' questo passare ossessivo ed effimero da un po' di angoscia. La sfida oggi per l'architetto, l'artista, il

sociologo, è suggerire soluzioni per come alleviare questo senso di alienazione e di disagio (M21-Mobilità Urbana Sostenibile, n.2 settembre 2009, Edizione WIP Bari).

L'Assessorato alla Mobilità attraverso il progetto Ferrovie intende recuperare e restituire alla cura della comunità i luoghi "non vissuti" per trasformarli in "luoghi di vita e di sviluppo", in fucine di sperimentazione di pratiche per la mobilità sostenibile e la valorizzazione ambientale.

Obiettivi ed azioni

Il progetto FERROVIA prevede interventi di recupero e riutilizzo degli immobili insistenti sulle tratte ferroviarie regionali (Fal, FdG, FSE, FbN) di proprietà della Regione Puglia.

Gli obiettivi del progetto sono :

- 1) la valorizzazione del trasporto pubblico ferroviario
- 2) il sostegno a modalità di trasporto sostenibili ed alternative all'auto privata
- 3) il contrasto al vandalismo ed al degrado dei *non luoghi*
- 4) la promozione dell'utilizzo della bicicletta (intermodalità bici/treno e cicloturismo)
- 5) la valorizzazione della rete ferroviaria come collegamento dei territori ed occasione di sviluppo agricolo, turistico, ambientale, sociale.

Le azioni:

Il progetto FERROVIE si sviluppa attraverso azioni che agiscono sulla qualità turistica, sociale e della mobilità del territorio regionale.

La qualità della mobilità

La ristrutturazione degli immobili consente di valorizzare la modalità ferroviaria del trasporto pubblico locale. La *rete del ferro* diviene il collante tra esperienze e progetti di sviluppo e valorizzazione del capitale sociale ed ambientale della Puglia.

Con il treno si raggiungono centri di interesse per la promozione turistica, luoghi dell'accoglienza, luoghi per la rivalutazione dell'intero patrimonio locale.

L'istituzione di servizi per la mobilità ciclistica presso i centri individuati, consente lo sviluppo dell'intermodalità (bici-treno) tale da avvantaggiare la razionalizzazione degli spostamenti, che a sua volta si traduce in una riduzione dei costi economici della mobilità, in una maggiore sostenibilità degli stili di vita e dunque in una migliore qualità della vita, ed infine, ovviamente in una riduzione del traffico e dell'impatto inquinante.

La qualità turistica

Alcune tipologie di immobili (case cantoniere situate in zone di particolare pregio ambientale, ex dormitori per il personale adiacenti le stazioni ferroviarie) si prestano ad essere riutilizzate come albergabici®, luoghi per l'accoglienza per i cicloturisti o per i fruitori di percorsi dedicati ad un traffico non motorizzato.

Nella individuazione degli immobili hanno priorità quelli inseriti all'interno dei parchi naturali, delle reti ciclabili esistenti o in via di realizzazione, delle greenways del territorio regionale.

Alcune tipologie di immobili (stazioni ed aree di pertinenza) situate in città d'arte o città turistiche si prestano alla promozione dei prodotti tipici locali e possono divenire centri di una rete per la "conoscenza" della storia, dell'arte e delle tradizioni culturali del territorio di riferimento.

La qualità sociale

Alcune tipologie di immobili ubicate nel centro urbano (stazioni ed aree di pertinenza) consentono l'attivazione di servizi sociosanitari in sinergia con le azioni delle ASL e dei Comuni.

Le stazioni da luogo di passaggio possono divenire centri di aggregazione, utili a presidiare i luoghi e a promuovere la cultura della legalità e del rispetto del bene comune, valorizzando esperienze di volontariato e di cittadinanza attiva.

Integrazione e intersectorialità delle politiche regionali

Le aree interessate dal Progetto FERROVIE riguardano i settori dell'accessibilità, della mobilità sostenibile, dell'agricoltura, del turismo e della solidarietà. Di fatto il progetto si traduce in un'azione di sistema tra diversi settori della Regione Puglia. E' stato infatti istituito un tavolo con i referenti dei diversi assessorati (Assessorato alle Politiche Agricole, alla Solidarietà e al Turismo) coinvolti per condividere le finalità e gli obiettivi del progetto FERROVIE, per individuare strategie comuni di attuazione ed integrare le risorse, a partire dalla programmazione regionale già in essere.

A questo proposito possono essere considerate prioritarie scelte che tengano conto anche di altri strumenti di pianificazione di cui si è dotata la Regione Puglia (ad esempio progetto CY.RO.N.MED., Gal, Piani sociali di zona, ecc).

Ad oggi, come si evince dallo schema allegato, l'Assessorato ha proceduto ad una prima verifica con le aziende di TPL interessate, cui seguirà la stesura dell'elenco definitivo, successivo alla valutazione tecnica sullo stato di conservazione degli immobili.

Aziende	Immobili verificati	Immobili disponibili	Superfici
FSE	58	22	6.630
FAL	20	15	2.143
FBN	22	17	1.970
FdG	34	31	3.080
	134	85	

Piano di comunicazione

Il progetto sarà sostenuto da un piano di comunicazione articolato secondo tre direttrici.

La prima, di carattere istituzionale prevede il coinvolgimento della Regione Puglia- Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità in sinergia con la Presidenza del Consiglio Regionale, mediante l'ausilio del portale web regionale nonché del portale dell'Agenzia regionale per la mobilità e attivando i canali informativi istituzionali secondo quanto già previsto e disciplinato dalla normativa regionale in vigore sulla materia. A conclusione del progetto sarà realizzato all'interno del portale web un link dedicato con documentazione fotografica e pubblicazione dei risultati progettuali di tutte le stazioni recuperate e riutilizzate.

Ne consegue, la diffusione pubblicitaria a mezzo stampa, televisione e radio quale seconda direttrice, che coprirà l'intera durata del progetto.

La terza direttrice, di tipo più innovativo e sperimentale, si avvarrà della partecipazione di alcune associazioni creative giovanili che all'interno delle stazioni ritenute maggiormente significative e precedentemente selezionate sulla base di particolari caratteristiche fisiche/ambientali, progetteranno ed organizzeranno una serie continuativa di eventi volti ad animare la vita delle stazioni rendendole luoghi di cultura, per lo scambio, l'incontro, il confronto e la partecipazione.

Attraverso la socializzazione, le performance artistico-culturali, le attività ricreative si intende veicolare il messaggio della sostenibilità ambientale e del rapporto non più conflittuale ma virtuoso con il paesaggio, il benessere dei cittadini, le tradizioni culturali che appunto passa per l'intermodalità e la valorizzazione di modalità di spostamento sostenibili.

Cronoprogramma

Il progetto si svilupperà per fasi.

1^ fase : Analisi di contesto con mappatura fotografica, fisica e tecnica delle stazioni impresenziate dell'intero territorio regionale, raccolta delle informazioni relative allo stato dei luoghi, sopralluoghi da parte di tecnici ingegneri ed architetti dell'assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità e delle Società ferroviarie concessionarie.

2^ fase: Attività di animazione e sperimentazione all'interno di alcune stazioni prescelte:

- performances di artisti, musicisti, poeti, designers e artigiani;
- programmazione di itinerari e giornate dedicate all'escursionismo, alla fruizione turistica del patrimonio paesaggistico naturalistico ed architettonico della nostra regione, alla degustazione di prodotti tipici locali, certificati e biologici, viaggiando su treni d'epoca e/o storici allestiti con immagini a tema e con la previsione di soste intermedie che ospiteranno eventi collaterali teatrali e di animazione.

3^ fase: Ristrutturazione, recupero e riqualificazione delle stazioni impresenziate e loro pertinenze, realizzazione greenways, riutilizzo con nuova destinazione d'uso di carattere sociale, ambientale, culturale, foresteria e ricettività turistica. Gestione affidata ad enti ed associazioni non profit.

4^ fase: Messa a sistema delle esperienze, valutazione e monitoraggio costante dei risultati, implementazione e diffusione delle buone pratiche. Possibile replica su nuove stazioni individuate.

5^ fase: Diffusione dei risultati progettuali. Pubblicazione cartacea e telematica del progetto con documentazione fotografica delle stazioni recuperate e riutilizzate. Pagina web dedicata.

Premessa

La bicicletta è il mezzo di trasporto a più basso impatto ambientale (zero emissioni) e a più alta efficienza energetica. La bicicletta non ingombra (occupa un decimo dello spazio occupato da un'auto), non inquina, non consuma carburante, fa bene alla salute di chi pedala e di chi non pedala. Spostarsi in bicicletta negli spostamenti brevi urbani (fino a 3-5 Km) conviene: si risparmia tempo e denaro. In combinazione con i mezzi pubblici (treno, bus) consente di raggiungere distanze maggiori aumentando l'efficienza e la competitività nei trasporti.

Di contro l'Italia è il paese, in Europa, con la più alta percentuale di motorizzazione privata. Ogni 100 abitanti 63 possiedono un'auto. La media europea è del 46% (Euromobility). Inoltre più del 50% degli spostamenti quotidiani non supera i 5Km e più del 30% non supera i 3 Km (OMS). La bicicletta è anche uno strumento per la valorizzazione economica e lo sviluppo sostenibile del territorio, attraverso il cicloturismo che muove ogni anno in Europa oltre 10 milioni di persone. Il mercato cicloturistico più importante in Europa è la Germania che potrebbe essere attratto dalla Puglia con la realizzazione di infrastrutture e servizi di qualità.

Finalità, obiettivi ed Azioni

Il progetto "Cicloattivi" promuove la valorizzazione della mobilità ciclistica e ciclopedonale attraverso interventi complessi che agiscono sulla dotazione infrastrutturale del territorio regionale e sulla diffusione di una cultura della mobilità sicura ed ecocompatibile.

Sono finalità del progetto "Cicloattivi"

- realizzare le condizioni per aumentare l'affezione dei pugliesi verso la bicicletta
- promuovere l'utilizzo della bicicletta in ambito urbano ed extraurbano
- promuovere il turismo in bicicletta,
- promuovere interventi infrastrutturali per la mobilità ciclistica e la realizzazione di piani per la ciclabilità urbana ed extraurbana
- studiare e potenziare le strutture per il parcheggio delle biciclette presso i grossi snodi intermodali ed i centri dove convergono ingenti flussi di mobilità (ad esempio le Università),
- sostenere iniziative di mobility management, vale a dire di gestione della domanda di mobilità sistematica (casa-scuola, casa-università) attraverso l'attuazione di piani degli spostamenti
- diffondere comportamenti guida più responsabili, con riferimento a tutti i mezzi di trasporto.

Sono obiettivi del progetto "Cicloattivi"

- 1) Portare al 15% la media regionale di spostamenti in bicicletta e ridurre del 50% gli incidenti stradali ai danni dei ciclisti entro il 2020. Sono gli obiettivi che si pone l'Assessorato regionale alla Mobilità coerentemente con le finalità della "Carta di Bruxelles", il documento volontario dell'European Cyclists' Federation per la lotta ai cambiamenti climatici, sottoscritto il 15 maggio 2009 nella sede del Parlamento Europeo, per impegnare le Autorità locali ad assumere politiche coerenti per lo sviluppo della mobilità ciclistica attraverso interventi a sostegno della domanda e dell'offerta.
- 2) Realizzare 3.000 km di ciclovie (piste ciclabili, corsie, percorsi ad uso promiscuo)

A partire da questi obiettivi, il progetto "Cicloattivi" si realizzerà attraverso due azioni principali: interventi sulle infrastrutture ed azioni di promozione della mobilità ciclistica e pedonale

a) Azioni di sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale

Creare le condizioni favorevoli all'uso diffuso della bicicletta richiede un mix di interventi a diversi livelli. Concorrono allo sviluppo della mobilità ciclistica anche provvedimenti organizzativi del traffico veicolare e della sosta; servizi alla ciclabilità (cicloposteggi su spazi pubblici e nei condomini; centri di noleggio,

assistenza e riparazione; intermodalità bici e mezzi pubblici e collettivi); campagne di promozione e comunicazione.

L'Assessorato alla mobilità intende promuovere gli spostamenti a piedi o in bicicletta attraverso un coinvolgimento delle principali agenzie educative e formative: la scuola e l'università, al fine di creare un clima culturale nuovo intorno alla presenza sulla strada di pedoni e ciclisti.

Con la scuola e l'università si può diffondere una nuova cultura civica, basata sul rispetto del diritto alla mobilità di tutti gli utenti della strada.

La finalità del progetto "Cicloattivi" di ridurre l'uso individuale del mezzo privato a motore, a partire dagli spostamenti casa-scuola, casa-università, agisce sulla qualità della vita nei centri urbani attraverso la riduzione della congestione stradale ed il rischio di incidenti, la limitazione dei consumi energetici del settore trasporti e delle emissioni di CO₂, a beneficio di modalità di trasporto più ecocompatibili.

La misura "Azioni di sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale", nell'ambito del progetto "Cicloattivi" si avvia attraverso due linee di intervento principali: "Cicloattivi & università" e "Cicloattivi & scuola"

Progetto "Cicloattivi & università"

Con la linea di intervento "Cicloattivi & università" agisce all'interno del sistema universitario, generatore di grandi flussi di spostamenti. Il progetto "Cicloattivi & università" è rivolto agli studenti universitari ed è costruito in collaborazione con le Università, i Politecnici pugliesi e con l'Adisu.

La scelta di riferirsi agli studenti universitari è legata a due motivi: un intervento che coinvolga gli studenti può avere effetti diretti sul sistema della mobilità ed al tempo stesso può rappresentare un'occasione educativa e formativa sul tema della mobilità sostenibile.

Il progetto "Cicloattivi & università" si articola in diverse azioni:

PRIMA AZIONE

In conformità con i contenuti del DM 27 Marzo 1998 "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", finalizzato a sensibilizzare i cittadini verso forme di mobilità alternative, a scoraggiare l'uso individuale del mezzo privato a motore e a modificare le abitudini di chi compie principalmente spostamenti sistematici, si intende elaborare nei plessi universitari individuati un'analisi della domanda di mobilità degli studenti.

L'indagine sugli spostamenti degli studenti potrà prevedere anche la progettazione di un sistema informativo per la mobilità d'ateneo utile ad organizzare informazioni e a offrire informazioni per i servizi di mobilità. La ricerca sarà condotta attraverso la somministrazione, l'analisi, l'elaborazione e la valutazione di appositi questionari su un campione definito della popolazione studentesca.

L'indagine sulla domanda di mobilità sistematica degli studenti sarà realizzata dall'Assessorato alla Mobilità ed ARem in collaborazione con i MM universitari.

SECONDA AZIONE

La seconda azione si riferisce ad interventi di promozione della mobilità ciclistica degli studenti universitari, ed in particolare riguarda:

- a) Dotazione presso alcune sedi delle Case dello Studente regionali di un parco bici per gli studenti ed attivazione di servizi di noleggio.
- b) Individuazione ed organizzazione di spazi per il ricovero delle bici all'interno delle Università e delle sedi delle Case dello studente.
- c) Erogazione di bonus per l'acquisto di biciclette per gli studenti universitari.
- d) Organizzazione di strutture di servizio per ciclisti e di promozione della mobilità sostenibile attraverso l'attivazione di una rete regionale di ciclofficine.

"Cicloattivi & scuola"

L'Assessorato alla Mobilità della Regione Puglia intende promuovere pratiche di mobilità sicura e sostenibile a partire dal coinvolgimento dei bambini e dei ragazzi che frequentano le scuole di ogni ordine e grado della regione. Questa iniziativa si colloca in continuità con la precedenti esperienze di collaborazione

con l'Ufficio Scolastico Regionale della Puglia e le scuole della regione in materia di educazione alla sicurezza stradale.

Gli spostamenti casa scuola in bici introducono un'attività fisica regolare nel quotidiano, insegnano ai bambini ad usare la bici, educano all' utilizzo nuovo mezzo di trasporto alternativo all'auto, nella speranza che i bambini e ragazzi continuino ad usare la bici pure da grandi.

Il progetto "Cicloattivi & scuola" si articola in diverse azioni:

PRIMA AZIONE

L'Assessorato alla mobilità e l'Arem, a seguito della pubblicazione delle "Linee guida per la progettazione di interventi di educazione alla sicurezza stradale per le scuole di ogni ordine e grado" della Regione Puglia, e più in generale, in virtù della proficua e consolidata collaborazione interistituzionale, sono stati interessati dalla Direzione Generale-Ufficio Scolastico Regionale per la Puglia per partecipare a corsi di approfondimento per docenti. I corsi, che saranno organizzati a livello provinciale, saranno rivolti ad un numero di docenti non inferiore a 25 e prevedranno l'approfondimento dei temi introdotti con il documento delle "Linee guida" secondo una scansione modulare. L'Assessorato alla Mobilità e l'Arem ha già confermato la propria disponibilità nella conduzione, tramite il proprio personale, dei moduli formativi attinenti *la scelta dei mezzi di trasporto*, il tema mobilità-ambiente (con riferimento alla figura del mobility manager scolastico), *diritti e doveri della mobilità*.

Per sostenere le azioni indirizzate ai giovani delle scuole medie inferiori, in collaborazione con l'USR, si intende promuovere una ricerca-azione sulla mobilità degli studenti, che sarà realizzata dall'Assessorato alla Mobilità ed AREM in collaborazione con l'USR e le scuole individuate.

SECONDA AZIONE

La seconda azione si riferisce ad interventi di promozione della mobilità degli studenti ed in particolare riguarda:

- a) la realizzazione di progetti pilota per l'organizzazione di bicibus e piedibus, al fine di sostenere una riduzione del traffico intorno agli istituti scolastici nelle ore di entrata e di uscita degli studenti e promuovere l'abitudine nell'adoperare per i piccoli spostamenti quotidiani modalità di trasporto ecocompatibili.
- b) la promozione di iniziative di informazione e sensibilizzazione che puntino a valorizzare l'abitudine degli studenti nel raggiungere la scuola a piedi o in bicicletta

b) Interventi sulle Infrastrutture

L'assessorato intende investire sulle reti infrastrutturali per la mobilità ciclistica.

Gli interventi infrastrutturali non si limitano alla realizzazione di opere specifiche (piste e corsie ciclabili, ciclovie, itinerari ciclopedonali, segnaletica), ma riguardano anche l'intera carreggiata (moderazione del traffico, Aree Pedonali, Zone a traffico limitato, Zone residenziali, Zona a velocità limitata). Inoltre gli enti proprietari delle strade sono obbligati (artt. 13 e 14 del Codice della Strada) a realizzare interventi per la ciclabilità in adiacenza nei casi di realizzazione di nuove strade e di manutenzione straordinaria delle strade esistenti. Gli interventi sulle infrastrutture riguarderanno interventi sulle infrastrutture dedicate, come corsie e piste ciclabili ed altri finalizzati ad indurre un'andatura più lenta che consenta la circolazione sicura di pedoni e ciclisti (misure di moderazione del traffico /traffic calming).

Secondo i dati in Puglia sulle ciclovie (piste, corsie, percorsi ad uso promiscuo) rilevati nell'ambito del progetto CYRONMED (dicembre 2007) risultano,

esistenti	Km. 232
finanziate POR 2000-2006	Km. 258
Progettate	Km. 26
programmate in piani o programmi per la ciclabilità	Km. 903
TOTALE	Km.1419

Con i fondi dell’Azione 5.2.2 del FESR 2007-2010 dell’Assessorato regionale alla Mobilità è stata programmata la realizzazione di circa 80 Km. di ciclovie

E’ in fase di progettazione definitiva/esecutiva il primo stralcio (14 Km.) di ciclovie lungo la strada di servizio dell’AQP Spa, nel tratto Locorotondo fino a Ceglie Messapica fino alle stazioni ferroviarie

Le direttrici della rete ciclabile regionale, individuate dal progetto, inserite all’interno del Piano Paesaggistico Territoriale Regionale e del PRT, si sviluppano attraverso i seguenti itinerari nazionali ed europei:

- 1) Ciclovie Adriatica (Delta del Po – Santa Maria di Leuca) – Itinerario n. 6 Bicalitalia;
- 2) Ciclovie dei Borboni (Bari-Napoli) – Itinerario n. 10 Bicalitalia;
- 3) Alta Via dell’Italia Centrale(Foreste Casentinesi-Parco Nazionale del Gargano) – Itinerario 11 di Bicalitalia;
- 4) Ciclovie dei tre Mari (Otranto-Sapri) – Itinerario 14 Bicalitalia;
- 5) Ciclovie dei Pellegrini (Londra-Roma-Brindisi) – Itinerario n. 5 EuroVelo (n. 3 Bicalitalia).

Tali itinerari di media-lunga percorrenza, che attraversano anche i centri urbani delle località principali, non hanno esclusivamente funzioni turistiche ma anche di mobilità quotidiana (casa-scuola/lavoro/shopping in ambito urbano e interurbano) e di tutela e conservazione del territorio.

Lo studio di fattibilità pugliese dei percorsi principali ha evidenziato, tra l’altro, le relazioni tra i percorsi individuati che attraversano 126 comuni sui 258 comuni pugliesi con il sistema delle reti infrastrutturali, sottolineando come l’effettiva integrazione modale della bicicletta con treni, navi e aerei, richiede che si creino all’interno di stazioni, porti e aeroporti le condizioni di accessibilità mediante percorsi ciclabili di avvicinamento sicuri, con adeguate infrastrutture ciclabili che ne facilitino la movimentazione fino all’imbarco. Il protocollo d’intesa tra Regione e Ferrovie regionali sottoscritto il 16 luglio 2007 rappresenta il presupposto per dare attuazione alle politiche di intermodalità bici e treno.

Interistituzionalità e intersettorialità

Nel corso del progetto “Cicolattivi”, in ciascuna fase, si adopereranno metodologie di lavoro partecipate al fine di mettere a punto soluzioni progettuali mirate e condivise tra i diversi attori interessati dalle azioni del progetto. Le modalità operative con le quali si disporrà la partecipazione potranno prevedere tra l’altro l’istituzione di tavoli di lavoro interistituzionali, il coinvolgimento delle realtà dell’associazionismo interessate alle diverse azioni del progetto (associazioni studentesche universitarie, associazioni ambientaliste, ecc) e l’attivazione di una sezione dedicata all’iniziativa all’interno del portale della mobilità della Regione Puglia per la pubblicizzazione del progetto, la diffusione e lo scambio delle informazioni.

Piano di comunicazione

Il progetto sarà sostenuto da un piano di comunicazione articolato su diverse direttrici.

La prima di carattere istituzionale prevede, accanto alla diffusione delle informazioni sul progetto a mezzo stampa, televisione e radio, l’attivazione di sezioni dedicate sul portale web regionale della mobilità per il monitoraggio degli interventi e l’avvio di un confronto tra tutti i soggetti interessati dalle azioni del Progetto “Cicolattivi”.

L’altra direttrice, di tipo più innovativo e sperimentale, si avvarrà della partecipazione delle associazioni studentesche nella diffusione dei contenuti del progetto

Cronoprogramma

Il progetto “Cicolattivi” si svilupperà per fasi; ciascuna fase farà riferimento alle azioni ed alle linee di intervento corrispondenti, previste all’interno del progetto Mobilità ciclistica, e sarà avviata contestualmente alle altre.

1^ fase : Azioni di sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale

- predisposizione di tavoli tecnici con l’Adisu, gli Atenei Pugliesi e i Politecnici per l’organizzazione delle misure per la promozione della mobilità ciclistica degli studenti universitari, realizzazione di bando per le diverse attività della linea di intervento “Cicolattivi &Università”

- predisposizione di tavoli tecnici con l'USR per la realizzazione della ricerca intervento nelle scuole pugliesi e per la formazione ai docenti sulle "Linee guida per gli interventi di educazione alla sicurezza stradale". Realizzazione di bando per le diverse attività della linea di intervento "Cicloattivi & Scuola"

2^ fase: **Interventi sulle Infrastrutture.** Analisi di contesto dell'infrastrutture ciclabili esistenti in Puglia e finanziate da programmi regionali, nazionali ed europei, attraverso la mappatura fotografica e tecnica delle piste esistenti e la pubblicizzazione di questi tramite il portale della mobilità regionale.

Reperimento delle risorse finanziarie utili alla predisposizione di bandi per la realizzazione di infrastrutture ciclabili e di interventi di moderazione del traffico