

”F÷ ò x – F—67W76—öæP, la nostra scelta di progetto finanziato con le politiche di coesione è ricaduta sul Bike Sharing Napoli. Abbiamo quindi formato dei gruppi, ciascuno dei quali svolgerà un ruolo all’interno del progetto: gli STORYTELLER metteranno insieme dati, informazioni, immagini e ricerche per costruire una storia; i DESIGNER renderanno con un’immagine quello che gli altri spiegheranno a parole. Nel nostro logo, il colore verde della bicicletta ha valore simbolico, come richiamo al verde-ecologia; i SOCIAL MEDIA MANAGER E CODER avranno il compito di mantenere una presenza online riconoscibile e ipnotica; gli ANALISTI si divertiranno a smanettare i dati trovati dallo scout; i BLOGGER riassumeranno in un blog i dati degli analisti e degli storyteller; i CODER estrarranno e ripuliranno i dati, li controlleranno e ne cercheranno ancora; infine, i PROJECT MANAGER avranno il compito di seguire tutte le fasi del progetto, e dovranno avere sempre tutto sotto controllo e coordinare il lavoro degli altri. L’incontro successivo ha visto la partecipazione di due membri dell’associazione “CleaNap”. Questa associazione fu costituita da ragazzi under trentenni con lo scopo di organizzare in varie piazze di Napoli smart-mob per fare “PIAZZA PULITA” in piena emergenza rifiuti e per manifestare in maniera fattiva il loro senso di appartenenza alla comunità. In seguito l’associazione ha promosso il progetto Bike Sharing, nato nel 2011 come ricerca sociale e ha vinto il bando “Smart Cities and Communities and Social Innovation” del MIUR – PON Ricerca e Competitività 2007-2013, cofinanziato con risorse del FESR per le Regioni della Convergenza. Il bike sharing è un servizio di mobilità alternativa e sostenibile diffuso in tutta Europa, differente dal noleggio di bici: è un vero e proprio sistema di trasporto pubblico per brevi spostamenti, basato su una rete di ciclostazioni (punti di prelievo e deposito delle biciclette), che va a integrare l’utilizzo dei tradizionali mezzi di trasporto. E’ un sistema semplice, ecologico ed economico che consente una più ampia fruizione della città e delle aree pedonali a vantaggio dell’ambiente e della viabilità e offre un servizio ideale sia per cittadini che per turisti. Nella fase pilota del progetto erano previste 100 biciclette e 10 ciclostazioni intermodali, distribuite tra la Stazione Centrale di Napoli e il lungomare fino a Piazza Vittoria. Inoltre, attraverso il sito web e l’app per Android e iOS, motore innovativo del progetto, l’utente veniva messo in condizione di:

☐

- visualizzare la disponibilità di biciclette e parcheggi in tempo reale☐
- prenotare e prelevare la bicicletta direttamente tramite l’app☐
- scoprire itinerari turistici o adatti al ciclista☐
- visitare luoghi di interesse storico-artistico e attività locali☐
- condividere le proprie attività sui social network☐

☐

Il progetto Bike Sharing Napoli è momentaneamente fermo, poiché è in attesa dei fondi necessari per l’implementazione che sarà supportata dal Comune di Napoli e dall’ANM. L’incontro con membri dell’associazione ci ha aiutato ad assumere più consapevolezza circa la tematica che stiamo affrontando, evidenziando come questo progetto sia ormai diffuso in molti paesi del mondo, con ottimi risultati. Per rendere più efficiente il servizio di bike sharing, è stata realizzata un’app gratuita scaricabile su google play e app store, che sono motori innovativi del progetto e di supporto al servizio sperimentale. In tal modo l’utente può ricevere informazioni in tempo reale, personalizzare itinerari, interagire nella community e tanto altro ancora. Durante la prima lezione del

progetto abbiamo consultato il sito "ascuoladiopencoesione" per renderci conto di cosa fossero le politiche di coesione e del lavoro che ci attendeva. Per prima cosa abbiamo visto un filmato in cui ragazzi di altre scuole che avevano partecipato al progetto negli anni scorsi, raccontavano della propria esperienza esponendo considerazioni a riguardo. Abbiamo poi individuato quali fossero le risorse dedicate alle politiche di coesione che operano in tutti i paesi dell'Unione Europea allo scopo di favorire il benessere e il miglioramento delle condizioni di vita. Successivamente abbiamo individuato i diversi ruoli che ognuno di noi avrebbe dovuto ricoprire, cominciando a riflettere su quali di questi rispecchiassero maggiormente le nostre attitudini: dal project manager, al social media, dai blogger ai storyteller e così via. Abbiamo quindi formato i gruppi, stabilendo che ognuno si occuperà di una determinata fase del progetto. Siamo poi passati a considerare quali progetti finanziati dalle politiche di coesione suscitavano il nostro interesse, suddivisi in due gruppi, abbiamo concentrato la nostra attenzione su due di essi: il "Bike Sharing" e il prolungamento della linea 1 della metropolitana di Napoli. Abbiamo predisposto per ognuno di essi il Canvas e abbiamo illustrato il lavoro svolto. Abbiamo quindi deciso di occuparci del "Bike Sharing". Frequentiamo una scuola del centro storico di Napoli e conosciamo i problemi di traffico e smog del nostro territorio. L'idea di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo ci ha entusiasmato particolarmente. Sappiamo che la realtà morfologica della nostra città è particolare, ricca di salite e discese. Sappiamo che ciò scoraggia l'uso della bicicletta e rende faticoso pedalare. Sappiamo che a Napoli storicamente la bicicletta è considerata uno strumento per il tempo libero e non un mezzo di trasporto. Ma crediamo che sia necessario promuovere l'uso della bicicletta per migliorare il nostro tenore di vita. Quando, durante la seconda lezione abbiamo incontrato due membri dell'associazione "Clean Up", che ha curato la prima fase di attuazione del progetto abbiamo appreso che l'iniziativa ha riscosso gran successo e la loro pagina Facebook conta 14000 utenti scritti. Noi intendiamo effettuare anche un confronto tra le diverse città italiane (Milano, Bari, Roma) e tra quelle Europee (Barcellona, Parigi, Londra, Amsterdam e Copenaghen) in cui è stato attuato il Bike Sharing e pensiamo di somministrare dei questionari ed effettuare delle interviste a persone coinvolte nell'attuazione del progetto, e quindi utenti, cioè coloro che possiedono le tessere del Bike Sharing, e possibili utenti, utilizzando come strumenti per la nostra ricerca il laboratorio di informatica del liceo, il foglio Excel e gli OpenData per rilevare risorse e criticità. Dalla nostra ricerca abbiamo rilevato che, terminata la fase sperimentale del Bike Sharing, il 30 settembre 2015, il servizio attende di essere affidato all'ANM, azienda napoletana mobilità, che per i primi mesi sarà affiancata da Cleanap. Il Bike Sharing (traducibile come 'condivisione della bicicletta'), è una possibile soluzione al problema 'dell'ultimo chilometro', cioè quel tratto di percorso che separa la fermata del mezzo pubblico alla destinazione finale dell'utente. Il servizio generalmente richiede una registrazione per la consegna delle chiavi o della tessera in modo da scoraggiare i furti; alla fine dell'utilizzo la bicicletta può essere riportata in un'altra stazione o nella medesima stazione di partenza. Ora a Napoli vi sono 10 ciclostazioni che fungono da punti di prelievo e consegna per 100 biciclette, ad esse verranno poi aggiunte altre 10 ciclostazioni in nuovi luoghi di particolare interesse per la mobilità ciclabile. Ma come è possibile, però, utilizzare queste biciclette se non ci sono piste ciclabili? Costata un milione di euro, con fondi regionali e comunali, la prima pista

ciclabile prevede un percorso di circa 16 km e collegherà la zona est a quella ovest della città. Nelle delibere dei giorni 2-3-9 novembre 2012 si riassumono i percorsi da delimitare per le piste ciclabili, che comprendono via Toledo, piazza Carità, piazza Mancini ecc. Ad oggi solo un tratto di questa pista ciclabile è stato costruito ed inaugurato, cioè quello da Piazzale Tecchio, a Fuorigrotta, fino al lungomare. Bike Sharing ha avuto molto successo anche in altre città europee, come ad esempio Parigi: 1200 stazioni di noleggio e 18.000 biciclette disponibili, per i 30 minuti è gratis, poi a pagamento. Barcellona: 6000 biciclette e 420 stazioni. Londra: Si può usufruire del servizio dai 14 anni in poi, ci sono a disposizione 8.000 biciclette e 570 stazioni. Torino: L'utilizzo della bicicletta è gratuito fino ai 30 minuti; superata la prima mezz'ora del singolo utilizzo si paga seconda mezz'ora Euro 0,80, terza mezz'ora Euro 1,50, quarta mezz'ora e successive Euro 2; sono presenti 132 stazioni e sono in fase di espansione. Milano: i primi 30 minuti sono gratuiti, mentre i minuti successivi si pagano in base alle tariffe previste, ci sono 263 stazioni attive e oltre 4.600 biciclette.