

ENTE

- 1)** Denominazione e codice SU dell'ente titolare di iscrizione all'albo SCU proponente il progetto (*)

SU00046 Centro Servizi per il Volontariato Abruzzo - E.T.S.

- 2)** Denominazione e codice SU di eventuali enti di accoglienza dell'ente proponente il progetto

SU00046B40 Comune dell'Aquila

- 3)** Eventuali enti coprogettanti

- 3.a) denominazione e codice SU degli enti di accoglienza dell'ente titolare di iscrizione all'albo SCU proponente il progetto

- 3.b) denominazione e codice SU degli enti titolari di iscrizione all'albo SCU ed eventuali propri enti di accoglienza

CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

- 4)** Titolo del programma (*)

TERRITORIO: SOSTENIBILITÀ, VALORIZZAZIONE, BENI ARTISTICI E CULTURALI

- 5)** Titolo del progetto (*)

P.U.P.P.I.E.S.: Pianificazione urbana per percorsi pedonali innovativi ed ecosostenibili

6) Settore ed area di intervento del progetto con relativa codifica (v. allegato 1)(*)

Settore: Patrimonio Ambientale e riqualificazione urbana Area di intervento: Riqualificazione urbana Codifica: C08

7) Contesto specifico del progetto (*)

7.1) Breve descrizione del contesto specifico di attuazione del progetto (*)

Contesto territoriale

Il Comune dell'Aquila, capoluogo dell'omonima provincia e della Regione Abruzzo, presenta un territorio molto vasto che si articola lungo le direttrici della SS17, la SS80 e la SS5 bis ed occupa l'altopiano aquilano situato a 750 m sul livello del mare, circondato da imponenti catene montane di alta quota tra le quali il Gran Sasso, il Gruppo Sirente Velino, la catena dei Monti della Laga.

La superficie complessiva è di 474 kmq (URBISTAT), in larga parte costituita da territorio montano.

Il numero di abitanti al 31.12.15 risulta paria a 69.753 persone, in diminuzione negli ultimi anni. Il comune, pur essendo collocato nell'entroterra montano, e quindi appartenente alle cosiddette "zone interne", presenta delle peculiarità geo demografiche ed insediative. Infatti la sua posizione centrale sull'altopiano aquilano, la sua origine come accentrimento di diversi insediamenti anticamente frammentati sul territorio, la sua evoluzione storica ed ancora la sua funzione di comune Capoluogo di Regione, lo caratterizzano come polo attrattore di una vasta area antropizzata, costituita dai territori di comuni limitrofi, in larga parte di piccole dimensioni, essendo sede di importanti istituzioni pubbliche e private nonché di poli formativi e scolastici. La densità abitativa, più elevata dell'area provinciale e regionale, risente comunque dell'ampiezza del territorio che si estende su aree montane importanti e comprende ben 3600 km di Strade comunali, oltre a 2500 km di strade vicinali, 49 frazioni storiche (fonte Piano di Ricostruzione DGC n° 23 del 9/02/2012), oltre a 19 insediamenti abitativi nati in conseguenza del sisma, di seguito Progetto CASE (complessi antisismici sostenibili ed ecocompatibili) per un insieme di ben 68 nuclei insediativi, distribuiti nel territorio, con un ampio centro storico in larga parte ancora in via di ricostruzione. Ulteriori insediamenti di Moduli Abitativi Provvisori, MAP (24) configurano il territorio post sisma come "ad elevata frammentazione", con ricadute importanti sulla qualità di vita dei cittadini.

La dispersione geografica dei nuclei di popolazione ha comunque da sempre rappresentato una criticità per la programmazione di servizi ed infrastrutture. Tale fattore si è ulteriormente dilatato successivamente al sisma a causa del venir meno della fruibilità del centro storico, perno dei servizi e dell'economia cittadina.

Il Comune dell'Aquila, come tutti gli Enti Locali, sta conducendo uno sforzo di programmazione essendo in atto in parallelo sia l'aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile sia l'approvazione del Piano Regolatore Generale, tale sforzo è finalizzato a dotare il territorio di atti che indichino la direzione da seguire nell'esecuzione di tutti gli interventi puntuali tipici dell'attività di un'Amministrazione Locale.

Analisi delle criticità/bisogni rilevati sull'area di intervento.

Come precedentemente indicato le peculiari caratteristiche del Comune dell'Aquila comportano, nel Comune Capoluogo di Regione, l'insorgenza di "criticità sociali, socio economiche ed ambientali, determinatesi in seguito agli eventi sismici, ed alla de-

localizzazione delle famiglie e delle attività produttive” (Fonte piano sociale di Zona approvato con deliberazione del Consiglio Comunale dell’Aquila n. 91/2017). Inoltre grazie a studi promossi dalle associazioni del territorio nell’ambito del bilancio partecipativo promosso dalla Municipalità dell’Aquila è emersa la problematica della società giovanile che ha come scoglio principale quello della mobilità all’interno del Comune stesso. Va considerato inoltre che la mobilità sostenibile si pone come potenziale soluzione, se declinata come fattore di riqualificazione delle aree urbane, delle molteplici problematiche della gestione dei tempi lavoro – casa – famiglia, per tutte le componenti sociali di un territorio, in particolare in un contesto come quello che si va delineando nella fase di uscita dall’emergenza pandemica in corso. Infine la città dell’Aquila ha avuto, suo malgrado, la necessità di confrontarsi con molteplici emergenze, dal sisma 2009 al sisma Centro Italia e per finire l’emergenza pandemica in corso, condizione che ha permesso di constatare come in caso di emergenza la predisposizione di un sistema di mobilità pedonale rappresenta un valore aggiunto nella gestione sia nella fase emergenziale che in quella di rientro alla normalità, sia da un punto di vista meramente logistico che di inclusione sociale. L’attuale congiuntura di contrazione della spesa pubblica per investimento, comporta una carenza strutturale di risorse per la realizzazione di grandi opere pubbliche, in particolare quelle relative alla modifica dell’assetto urbanistico delle città che per loro natura sono caratterizzate da ingenti costi dati dalle dimensioni minime necessarie. In tal senso lo sforzo del Comune dell’Aquila, che ha recentemente istituito un ufficio per le politiche europee in convenzione con i comuni limitrofi, è teso a intercettare tutti i contributi a vario titolo emessi dallo stato e dall’Unione Europea, per realizzare, in maniera anche modulare, opere a sostegno della futura visione della mobilità cittadina.

Criticità rilevate e situazione data

Criticità 1 Necessità di rielaborare un sistema di mobilità che tenga al centro i bisogni delle fasce più deboli, consentendo spostamenti pedonali senza comprimere la capacità di accesso ai servizi	Situazione data: Avvio del processo di revisione biennale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e iter di approvazione del Piano Regolatore Generale.
Criticità 2 Mancanza di percorsi di mobilità pedonale per una migliore distribuzione dei tempi di vita in situazione ordinaria e ad uso emergenziale in caso di eventi avversi.	Situazione data: Avvio di percorsi pedonali che colleghino aree funzionali urbane che consentano lo svolgimento delle attività principale con il minimo uso del mezzo privato o, a tendere, del mezzo pubblico.
Criticità 3 Carenza fondi per opere infrastrutturali e necessità di potenziare la capacità di reperimento dei fondi extra bilancio (fondi europei e nazionali)	Situazione data: Avvio di un Ufficio in convenzione con i comuni limitrofi per il potenziamento della capacità di reperimento dei fondi europei.

7.2) Destinatari del progetto (*)

DESTINATARI diretti Cittadini, in particolare le fasce sociali fragili, maggiori utilizzatori del TPL (Trasporto Pubblico Locale), giovani sotto i 18 anni, genitori lavoratori, cittadini in generale nei contesti di emergenza pubblica.

BENEFICIARI Cittadinanza, Turisti, cittadini non appartenenti alle categorie individuate tra i destinatari, visitatori occasionali.

8) Obiettivo del progetto (*)

Descrizione dell'obiettivo con l'indicazione del peculiare contributo alla piena realizzazione del programma (*)

Obiettivo del progetto

L'obiettivo del progetto è quello di creare gli elementi strutturali per una mobilità urbana pedonale, coerente con l'assetto urbanistico esistente nonché fruibili per l'elaborazione, dipendentemente dai bandi e dai programmi disponibili nell'anno di permanenza dei volontari, di specifici progetti da presentare per la richiesta di finanziamento. Gli elementi di dettaglio che dovranno emergere saranno quelli di un'analisi del contesto territoriale, sia di tipo statistico che di tipo empirico sul territorio, necessari per la creazione di una rete viaria funzionale dal punto di vista pedonale. Da ciò, a caduta, saranno definiti piani di riqualificazione urbana di aree urbane funzionali a totale mobilità pedonale e ciclistica, integrata con sistemi già esistenti di sviluppo della mobilità elettrica. La riqualificazione urbana che ne deriva rappresenta sia un valido strumento operativo per le scelte strategiche territoriali, ma anche un fondamentale strumento di dettaglio per intercettare i fondi europei e nazionali che sempre di più puntano a finanziare la conversione dei sistemi di mobilità da quelli attualmente in uso a modelli ecosostenibili. Unitamente a ciò sarà opportuno individuare specifiche attività per avviare una fase di ascolto della cittadinanza interessata rispetto alle proposte elaborate in corso di progetto.

CONTRIBUTO AL PROGRAMMA

P.U.P.I.E.S. contribuirà alla realizzazione del programma Territorio: sostenibilità, valorizzazione, beni artistici e culturali avviando il piano urbano della mobilità pedonale, con particolare attenzione ai bisogni di coloro che sono più vulnerabili, donne, bambini, persone con disabilità e anziani.

Criticità e azioni

Criticità	Azioni
Criticità 1 Necessità di rielaborare un sistema di mobilità che tenga al centro i bisogni delle fasce più deboli, consentendo spostamenti pedonali senza comprimere la capacità di accesso ai servizi	Azione 1: Delineazione di un sistema di mobilità che consenta gli spostamenti funzionali con il minimo impatto del mezzo privato e con ampia accessibilità dei servizi tramite mobilità pedonale
Criticità 2 Mancanza di percorsi di mobilità pedonale per una migliore distribuzione dei tempi di vita in situazione ordinaria e ad uso emergenziale in caso di eventi avversi.	Azione 2: Delineazione di percorsi pedonali che colleghino aree funzionali urbane che consentano lo svolgimento delle attività principale con il minimo uso del mezzo privato o, a tendere, del mezzo pubblico. In caso di emergenza, come ad esempio la situazione pandemica in corso, tali percorsi saranno fondamentali per la gestione dei flussi di mobilità garantendo alti livelli di sicurezza sia in termini di distanziamento che di

	coordinamento dei soccorsi che vedranno più libere le vie di accesso carrabili.
Criticità 3 Carenza fondi per opere infrastrutturali e necessità di potenziare la capacità di reperimento dei fondi extra bilancio (fondi europei e nazionali)	Azione 3 Reperimento finanziamenti europei e predisposizione documentale del materiale prodotto in funzione dei diversi programmi.

Situazione di partenza e di arrivo

Gli indicatori quantitativi si riferiscono alla somma delle situazioni di partenza e arrivo delle sedi di attuazione e sono annuali

Azione	Indicatore	Situazione di partenza	Situazione di arrivo
Azione 1: Delineazione di un sistema di mobilità che consenta gli spostamenti funzionali con il minimo impatto del mezzo privato e con ampia accessibilità dei servizi tramite mobilità pedonale.	Adozione da parte del Comune dell'Aquila di un documento definitivo di individuazione dei percorsi urbani pedonali con indicatori di accesso ai servizi in funzione della popolazione presente all'interno dell'area funzionale individuata	Presenza di atti di programmazione quale il PRG, datati e in corso di aggiornamento; Documento di aggiornamento del PUMS fortemente strutturato sul trasporto con mezzi pubblici e privati e privo di un allegato autonomo e integrato in termini di sistemi che preveda la mobilità pedonale	Acquisizione da parte del Comune di un documento di programmazione integrato con i sistemi esistenti che individui un armonico sistema di mobilità pedonale strutturato sia a livello urbanistico che in funzione dell'accesso ai servizi delle fasce di popolazione in situazione di fragilità.
Azione 2: Delineazione di percorsi pedonali che colleghino aree funzionali urbane che consentano lo svolgimento delle attività principale con il minimo uso del mezzo privato o, a tendere, del mezzo pubblico. In caso di emergenza, come ad esempio la situazione pandemica	Adozione da parte del Comune dell'Aquila di un documento che individui i nuovi percorsi pedonali che si integrano con la	Il Comune dell'Aquila non ha specifici allegati agli atti di programmazione che prevedano un sistema di mobilità	Allegato per la mobilità pedonale nel PUMS, che è atto di programmazione che dà i limiti all'azione amministrativa

in corso, tali percorsi saranno fondamentali per la gestione dei flussi di mobilità garantendo alti livelli di sicurezza sia in termini di distanziamento che di coordinamento dei soccorsi che vedranno più libere le vie di accesso carrabili.	rete di mobilità dell'emergenza in fase di redazione per l'emergenza Covid – 19	pedonale, ma è in corso la revisione del PUMS nonché i necessari aggiornamenti della rete di mobilità dell'emergenza.	dell'Ente in materia di mobilità, Allegato per la mobilità pedonale in fase emergenziale da adottare come allegato al piano della mobilità per l'emergenza.
Azione 3 Reperimento finanziamenti europei e predisposizione documentale del materiale prodotto in funzione dei diversi programmi.	Strutturazione del materiale nell'ottica di funzionamento dei progetti europei. In particolare sistemi di aggregazione dei dati, strutturazione dei documenti secondo il sistema del Project Cycle Management.	Attualmente i finanziamenti per le opere urbanistiche di ampio respiro trovano la loro fonte principale da parte dell'Europa e, nel caso specifico dell'Aquila dai fondi della ricostruzione. In questo scenario un'opera strategica sulla città è possibile solo con fondi da reperire esternamente al bilancio comunale.	Il materiale prodotto sarà già organizzato in chiave di progettazione, diviso per moduli di esecutività che consentiranno di presentare anche parti funzionalmente autonome ma armoniche con il progetto totale.

9) Attività con relativa tempistica, ruolo degli operatori volontari e altre risorse impiegate nel progetto (*)

9.1) Complesso delle attività previste per il raggiungimento dell'obiettivo (*)

Azioni	Attività
Azione 1: Delineazione di un sistema di mobilità che consenta gli spostamenti funzionali con il minimo impatto del mezzo privato e con ampia accessibilità	Attività 1.1 Studio dei fabbisogni e dei flussi di mobilità attraverso l'incrocio dei dati disponibili da fonti certificate (Istat, Enti pubblici, associazioni di

<p>dei servizi tramite mobilità pedonale.</p>	<p>categoria...)</p> <p>Attività 1.2 Studio delle aree urbane funzionalmente autonome da un punto di vista di servizi alla persona (attività scolastiche, scuole, uffici e attività produttive).</p> <p>Attività 1.3 Analisi delle principali vie di collegamento tra le macroaree individuate (trasporto pubblico e rete viaria principale)</p> <p>Attività 1.4 Redazione finale del documento.</p>
<p>Azione 2: Delineazione di percorsi pedonali che colleghino aree funzionali urbane che consentano lo svolgimento delle attività principale con il minimo uso del mezzo privato o, a tendere, del mezzo pubblico. In caso di emergenza, come ad esempio la situazione pandemica in corso, tali percorsi saranno fondamentali per la gestione dei flussi di mobilità garantendo alti livelli di sicurezza sia in termini di distanziamento che di coordinamento dei soccorsi che vedranno più libere le vie di accesso carrabili.</p>	<p>Attività 2.1 Definizione su mappa dei potenziali percorsi utilizzabili;</p> <p>Attività 2.2 Analisi in loco della condizione dei luoghi;</p> <p>Attività 2.3 Proiezione dei lavori di messa in sicurezza finalizzati alla fruizioni dei sentieri;</p> <p>Attività 2.4 Redazione finale del documento.</p>
<p>Azione 3 Reperimento finanziamenti europei e predisposizione documentale del materiale prodotto in funzione dei diversi programmi.</p>	<p>Attività 3.1 Ricerca e Analisi dei programmi europei relativi al riallestimento urbano</p> <p>Attività 3.2 scrittura delle proposte di progetti europei che finanzino progetti di sviluppo della mobilità sostenibile urbana.</p>

9.2) Tempi di realizzazione delle attività del progetto descritte al punto 9.1) (*)

Azione 1												
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Attività 1.1												

Attività 1.2													
Attività 1.3													
Attività 1.4													
Azione 2													
Attività 2.1													
Attività 2.2													
Attività 2.3													
Attività 2.4													
Azione 3													
Attività 3.1													
Attività 3.2													

9.3) Ruolo ed attività previste per gli operatori volontari nell'ambito del progetto(*)

Attività	Ruolo degli operatori volontari
Attività 1.1 Attività 1.2 Attività 1.3 Attività 1.4	Il ruolo degli operatori sarà quello di individuare, elaborare e sintetizzare tutto il materiale necessario all'individuazione degli elementi fondamentali di progettazione del sistema di mobilità. Nella seconda fase i volontari dovranno individuare in loco, verificare la percorribilità e, ove possibile perché minimo il lavoro, rendere fruibili tramite apposizione di segnaletica fornita dal Comune dell'Aquila, i percorsi pedonali urbani e la sentieristica urbana ed extra urbana.
Attività 2.1 Attività 2.2 Attività 2.3 Attività 2.4	Il ruolo degli operatori sarà quello di individuare, elaborare e sintetizzare tutto il materiale necessario all'individuazione degli elementi fondamentali di progettazione del sistema di mobilità. Nella seconda fase i volontari dovranno individuare in loco,

	verificare la percorribilità e, ove possibile perché minimo il lavoro, rendere fruibili tramite apposizione di segnaletica fornita dal Comune dell'Aquila, i percorsi pedonali urbani e la sentieristica urbana ed extra urbana.
Attività 3.1 Attività 3.2	Il ruolo degli operatori, con l'assistenza del tutor del Comune dell'Aquila, sarà quella di analisi dei bandi europei, conoscenza dei sistemi di finanziamento e progettazione e, in via eventuale nel caso si aprano call idonee, la materiale partecipazione attiva ai processi di progettazione.

9.4) Risorse umane complessive necessarie per l'espletamento delle attività progettuali previste (*)

Attività	Risorse
Attività 1.1 Attività 1.2 Attività 1.4	1 Istruttore Amm.vo Servizio Mobilità e Politiche Europee che coordina le attività di reperimento e aggregazione del dato 1 Geometra del Servizio Mobilità e Politiche Europee che coordina le attività di individuazione su mappa e in loco dei percorsi pedonali.
Attività 2.1 Attività 2.2 Attività 2.4	1 Istruttore Amm.vo che coordina le attività di reperimento e aggregazione del dato 1 Geometra del Servizio Mobilità e Politiche Europee che coordina le attività di individuazione su mappa e in loco dei percorsi pedonali.
Attività 1.3 Attività 2.3	1 Geometra del Servizio Mobilità e Politiche Europee che coordina le attività di ripristino dei percorsi

	<p>pedonali.</p> <p>Per la validazione dei percorsi pedonali sentieristici sarà coinvolto il CAI (Club Alpino Italiano), con il quale il Comune dell'Aquila ha già un accordo operativo approvato con deliberazione di Giunta Comunale n. 408 del 23/09/2019.</p>
<p>Attività 3.1 Attività 3.2</p>	<p>1 Istruttore Amm.vo dell'Ufficio Politiche Europee che coordina le attività di ricerca dei bandi e redazione dei progetto.</p>

9.5) Risorse tecniche e strumentali necessarie per l'attuazione del progetto (*)

<p>Le risorse tecniche e strumentali, a iniziare dai materiali d'ufficio ed informatici, saranno forniti dal Comune dell'Aquila tramite la messa a disposizione dei materiali d'uso interni e quelli relativi alle attività del Servizio Mobilità e Politiche Europee.</p> <p>In particolare saranno fornite le risorse necessarie secondo il seguente schema:</p>	
<p>Attività 1.1 Attività 1.2 Attività 1.3 Attività 1.4</p>	<p>3 postazioni complete da ufficio (PC. Scrivania etc.).</p> <p>plotter e stampanti</p>
<p>Attività 2.1 Attività 2.2 Attività 2.3 Attività 2.4</p>	<p>3 postazioni complete da ufficio (PC. Scrivania etc.).</p> <p>plotter e stampanti</p> <p>mezzi di trasporto</p> <p>strumentazioni tecniche per i rilievi topografici</p>
<p>Attività 3.1 Attività 3.2</p>	<p>3 postazioni complete da ufficio (PC. Scrivania etc.).</p> <p>plotter e stampanti</p>

10) Eventuali particolari condizioni ed obblighi degli operatori volontari durante il periodo di servizio

11) Eventuali altri requisiti richiesti ai candidati per la partecipazione al progetto

12) Eventuali partner a sostegno del progetto

CARATTERISTICHE DELLE COMPETENZE ACQUISIBILI

13) Eventuali crediti formativi riconosciuti

14) Eventuali tirocini riconosciuti

15) Attestazione/certificazione delle competenze in relazione alle attività svolte durante l'espletamento del servizio (*)

Attestato specifico rilasciato da CSVnet - Associazione dei centri di servizio per il volontariato come risulta dall'accordo sottoscritto

FORMAZIONE GENERALE DEGLI OPERATORI VOLONTARI

16) Sede di realizzazione (*)

La sede di realizzazione sarà comunicata prima della pubblicazione del bando di selezione degli operatori volontari

FORMAZIONE SPECIFICA DEGLI OPERATORI VOLONTARI

17) Sede di realizzazione (*)

La formazione sarà svolta nei locali del CSV Abruzzo – via Saragat 10

18) Tecniche e metodologie di realizzazione (*)

Lezioni frontali e webinar, lavori di gruppo e brainstorming periodici.

19) Moduli della formazione e loro contenuti con l'indicazione della durata di ciascun modulo(*)

Titolo	Contenuto	Durata
Elementi di pianificazione e riqualificazione urbana	Il modulo avrà a come principale scopo quello di trasferire ai volontari gli elementi costituenti della pianificazione urbana, con particolare riguardo agli strumenti di riqualificazione delle aree urbane. Ciò allo scopo di dare un quadro di contesto ai volontari nonché un trasferimento con chiarezza il percorso più ampio all'interno del quale si pongono le loro attività	18 ore
Elementi pratici di mappatura del territorio e definizione degli asset viari	Il modulo introdurrà i volontari all'uso degli strumenti pratici di definizione sia in loco che su mappa della sentieristica. In particolare vi sarà un addestramento pratico agli strumenti di misurazione fisica degli spazi urbani e un addestramento informatico all'uso dei programmi professionali di progettazione.	18 ore
Smart City e ridefinizione degli spazi urbani	Il modulo riguarderà la moderna concezione dello spazio urbano introducendo le innovazioni sia in letteratura che normative sulla nuova concezione di città. Ciò sarà condotto in linea con i programmi	12 ore

	<p>eruopei di sviluppo delle città in Smart Cities, individuando i principali asset cittadini da implementare.</p>	
<p>Fondi Europei</p>	<p>Il modulo sarà una panoramica generale sui fondi europei, in termini di: provenienza, struttura e scopi. Si vedrà anche la struttura normativa che sottende le tipologie di fondi e la definizione dei beneficiari. Infine saranno dati gli elementi principali di progettazione e di PCM (Project Cycle Management) ai volontari con spiegazioni teoriche dall'analisi S.W.A.T. alla esecuzione materiale delle azioni e una simulazione pratica di progettazione.</p>	<p>24 ore</p>
	<p>Modulo concernente la formazione e informazione sui rischi connessi all'impiego degli operatori volontari in progetti di servizio civile universale</p> <p>Informazioni sui rischi specifici esistenti negli ambienti in cui si opera, misure di prevenzione e misure di urgenza. Le norme sulla privacy.</p>	<p>8 ore</p>

20) Nominativi, dati anagrafici e competenze/esperienze specifiche del/i formatore/i in relazione ai contenuti dei singoli moduli (*)

dati anagrafici del formatore specifico	competenze/esperienze specifiche	modulo formazione
Marco Di Salvo	Pluriennale esperienza	Modulo n. 1 "Elementi di pianificazione e

<p>Nato a TOCCO DA CASAURIA il 12.06.1981 Residenza Corso Ovidio n.253 SUMONA</p>	<p>nell'ambito della pianificazione urbana e nell'applicazione degli strumenti normativi applicati alla revisione della destinazione urbanistica. Dipendente attualmente coinvolto nei principali progetti comunali di ridefinizione della mobilità urbana sostenibile</p>	<p>riqualificazione urbana"</p>
<p>Sandro Tosone Nato a L'Aquila il 20/02/1963 Residenza Via P.A. Chiappini n.10 L'Aquila</p>	<p>Pluriennale esperienza nei processi di pianificazione urbanistica e riqualificazione urbana, ha operato sin dal 2010, si nella fase dell'emergenza che in quella di programmazione, alle attività del Settore Pianificazione del Comune dell'Aquila.</p>	<p>Modulo n. 2 "Elementi pratici di mappatura del territorio e definizione degli asset viari"</p>
<p>Daniele Mingroni Nato a L'Aquila il 30/03/1984 Rediente in via Strada seconda n.23 L'Aquila</p>	<p>Pluriennale esperienza nell'ambito della progettazione europea, ha seguito la presentazione e l'esecuzione di progetti europei sia relativamente ai fondi strutturali che ai fondi di diretta gestione della Commissione europea. Inoltre ha operato nel campo dell'implementazione delle smart cities per il Comune dell'Aquila approfondendo la materia con la tesi di laurea "Le Smart Cities problemi sociologici e giuridici".</p>	<p>Modulo n. 3" Smart City e ridefinizione degli spazi urbani"</p> <p>Modulo n. 4 "Fondi Europei"</p>
<p>Piero Bruni LUOGO E DATA DI NASCITA Teramo, 05/01/1978 CODICE FISCALE BRNPRI78A05L103V RESIDENZA:</p>	<p>Consulente aziendale nei settori edile, impiantistico, servizi pubblici e privati, agroalimentare, commercio,meccanico, manifatturiero ingenerale prevalentemente nelle aree Abruzzo/Marche/Bassa Romagna.Formazione del personale in materia di sicurezza sul lavoro,redazione DVR (Dichiarazione valutazione rischi) e POS (Piano operativo di sicurezza). Già formatore in progetti di SCN/SCU e per i dipendenti di aziende.</p>	<p>Modulo n. 5 "Formazione e informazione sui rischi connessi all'impiego degli operatori volontari in progetti di servizio civile universale"</p>

--	--	--

21) Durata (*)

La durata della formazione specifica è di 72 ore per ogni volontario e sarà erogata entro e non oltre il 90° giorno dall'avvio del progetto. La formazione è parte integrante delle attività del progetto ed è conteggiata a tutti gli effetti ai fini del monte ore del singolo giovane in Servizio Civile

22) Eventuali criteri di selezione diversi da quelli previsti nel sistema indicato nel programma e necessari per progetti con particolari specificità

--

ULTERIORI EVENTUALI MISURE A FAVORE DEI GIOVANI

23) Giovani con minori opportunità

23.1) Numero volontari con minori opportunità

a. Esclusivamente giovani con minori opportunità

b. Giovani con minori opportunità e non appartenenti a detta categoria
(progetto a composizione mista)

23.2) Numero volontari con minori opportunità

23.3) Descrizione della tipologia di giovani con minore opportunità

a. Giovani con riconoscimento di disabilità. Specificare il tipo di disabilità

--

b. Giovani con bassa scolarizzazione

c. Giovani con difficoltà economiche

23.4) Documento che attesta l'appartenenza del giovane alla tipologia individuata al punto 23.3)

a. Autocertificazione ai sensi degli artt.46 e 47 del D.P.R. n. 445/2000

b. Certificazione. Specificare la certificazione richiesta

23.5) Eventuale assicurazione integrativa che l'ente intende stipulare per tutelare i giovani dai rischi

23.6) Azioni di informazione e sensibilizzazione che l'ente intende adottare al fine di intercettare i giovani con minori opportunità e di favorirne la partecipazione

23.7) Indicazione delle ulteriori risorse umane e strumentali e/o delle iniziative e/o delle misure di sostegno volte ad accompagnare gli operatori volontari con minori opportunità nello svolgimento delle attività progettuali.

24) Periodo di servizio in uno dei paesi membri dell' U.E

24.1) Paese U.E.

24.2) Durata del periodo di svolgimento del servizio nel Paese U.E.

(minimo 1 mese massimo 3 mesi, esprimibile anche in giorni)

24.2a) Modalità di svolgimento del servizio civile (per i progetti in territorio transfrontaliero)

- Continuativo

- Non continuativo

24.2b) Articolazione oraria del servizio (per i progetti in territorio transfrontaliero)

24.3) Attività previste per gli operatori volontari nel periodo da svolgersi all'estero

24.4) Contenuti della formazione dedicata agli operatori volontari, mediante uno o più moduli aggiuntivi riferiti alla misura

24.5) Vantaggi per lo sviluppo del progetto e/o per la promozione della cittadinanza europea e del valore della solidarietà

	NO	SI	(allegare documentazione)
- Costituzione di una rete di enti Copromotori	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Collaborazione Italia/Paese Estero	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
- Altro (specificare)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

24.6) Modalità di fruizione del vitto e dell'alloggio per gli operatori volontari

24.6a) Modalità di fruizione del vitto e dell'erogazione delle spese di viaggio (per i progetti in territorio transfrontaliero)

24.7) Modalità di collegamento e comunicazione degli operatori volontari all'estero con la sede in Italia

24.8) Eventuale assicurazione integrativa a copertura dei rischi indicati nel Piano di sicurezza

24.9) Piano di sicurezza, Protocollo di sicurezza e nominativo del responsabile della sicurezza

24.10) Tabella riepilogativa

N.	Ente titolare o di accoglienza cui fa riferimento la sede	Sede di attuazione progetto	Paese estero	Città	Indirizzo	Numero operatori volontari	Operatore locale di progetto estero
1							
2							
3							
4							

25) Tutoraggio

25.1) Durata del periodo di tutoraggio

(minimo 1 mese massimo 3 mesi, esprimibile anche in giorni)

25.2) Ore dedicate al tutoraggio

- numero ore totali

di cui:

- numero ore collettive

- numero ore individuali

25.3) Tempi, modalità e articolazione oraria di realizzazione

25.4) Attività obbligatorie

25.5) Attività opzionali

25.6) Nominativo del tutor (persona fisica o organismo pubblico o privato incaricato)