



UFFICIO COMUNE DI PIANO  
Ambito Territoriale Sociale n. 5 Trani – Bisceglie



I.G.&P. - Ingegneri Guadagnuolo & Partners S.r.l.

***STUDIO DI FATTIBILITA'***  
***PIANO DEI TEMPI E DEGLI SPAZI***  
***AMBITO TERRITORIALE SOCIALE N. 5***  
***TRANI - BISCEGLIE***

Assistenza tecnica:



I.G.&P. - Ingegneri Guadagnuolo & Partners S.r.l.



## Sommario

<b>1. INTRODUZIONE</b> .....	3
<b>2. I RIFERIMENTI NORMATIVI E PROGRAMMATICI</b> .....	5
<b>2.1 Le politiche nazionali</b> .....	5
<b>2.1.1 Le politiche nazionali per l’armonizzazione dei Tempi e degli Spazi cittadini</b> .....	5
<b>2.1.2 Le politiche di sussidiarietà e di conciliazione vita-lavoro a livello nazionale ed europeo</b> .....	7
<b>2.1.3 Le politiche nazionali per la mobilità</b> .....	10
<b>2.2 Le politiche sociali regionali</b> .....	17
<b>2.2.1 Il Cammino legislativo regionale verso il Piano del Tempo e degli Spazi</b> .....	19
<b>2.2.2 Politiche di genere e di conciliazione vita-lavoro</b> .....	23
<b>2.2.3 Le politiche regionali della mobilità</b> .....	25
<b>3. ANALISI</b> .....	31
<b>3.1 Territorio e popolazione</b> .....	31
<b>3.2 La popolazione giovanile e la scolarizzazione</b> .....	38
<b>3.3 Arte, cultura, natura</b> .....	46
<b>3.4 Economia del territorio</b> .....	52
<b>3.5 Il mercato del lavoro femminile</b> .....	60
<b>3.6 Mobilità e trasporti</b> .....	64
<b>4. IL PERCORSO DI CONCERTAZIONE E DI PROGRAMMAZIONE PARTECIPATA</b> .....	71
<b>5. L’INDAGINE SULLA MOBILITÀ NEI PRESSI DELLE SCUOLE NEI DUE COMUNI DELL’AMBITO</b> .....	74
<b>5.1 La definizione dello schema di intervista</b> .....	74
<b>5.2 I numeri dell’indagine</b> .....	76
<b>5.3 I risultati emersi</b> .....	77
<b>5.3.1 La popolazione emergente</b> .....	77
<b>5.3.2 Nucleo familiare ed Accompagnatore</b> .....	79



5.3.3 Motivazioni ed Origine del viaggio .....	82
5.3.4 Metodologie della mobilità .....	84
5.3.5 Lavoro ed altre attività .....	88
5.3.6 Uso del mezzo privato ed Alternative di trasporto .....	89
5.3.7 Riduzione del traffico .....	92
5.3.8 Consigli per la Pubblica Amministrazione .....	94
6. CONCERTAZIONE POST ANALISI .....	99
7. ANALISI FINALE DEI RISULTATI .....	102
8. AZIONI PER L'ATTUAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' .....	104
8.1 La Sperimentazione .....	104
8.1.1 La formazione degli operatori della P.A. ....	104
8.1.2 Creazione Ufficio Tempi e Spazi .....	107
8.1.3 Coordinamento delle best practices .....	109
8.1.4 Migliorare l'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione .....	113
8.2 Le progettualità future .....	115
8.2.1 Definizione di un Piano di Comunicazione .....	115
8.2.2 Orari delle scuole .....	119
8.2.3 Orari dei servizi pubblici comunali .....	120
8.2.4 Orari del commercio e dei servizi pubblici .....	121
8.2.5 Orari di servizi di trasporto locale .....	122
8.2.6 Orari dei servizi dedicati all'infanzia .....	123



## 1. INTRODUZIONE

Trani e Bisceglie, dopo la recentissima costituzione della nuova Provincia Barletta-Andria-Trani, stanno vivendo un importante processo di trasformazione. In questa evoluzione l'aspetto che diviene essenziale è la contrazione dei tempi e degli spazi: tutto sembra essere sempre troppo veloce e, congiuntamente, troppo piccolo o troppo grande. Dall'altro lato, ciò che risulta fondamentale è che, invece, l'accessibilità del tessuto urbano divenga il requisito base per garantire ai cittadini di ogni età di muoversi per vivere pienamente la città nella sua complessità.

Il tema investe anche il mondo scientifico. Pier Luigi Crosta (2000) ci ricorda che *"il territorio non è considerato un dato (fisico-geografico) che possa essere descritto indipendentemente dall'uso che se ne fa (e che se ne vuol fare); bensì viene considerato un costruito - un prodotto sociale (Lefebvre 1974). È l'insieme delle relazioni d'uso, e delle regole (che sono sociali, economiche ... socialmente definite) che orientano, finalizzano, danno senso e governano tali relazioni, e che sono incorporate nel territorio quale si presenta all'osservazione empirica"*. In una società "al plurale", in cui la diversità viene a rappresentare il momento centrale per la definizione di ciò che è pubblico (e si hanno, di conseguenza, più definizioni di pubblico) anche la nozione di territorio va "pluralizzata": considerando i molteplici territori costruiti dalle diverse pratiche d'uso. "Pubblico" non è lo spazio stabilmente destinato all'uso collettivo: è riduttivo darne la semplicistica definizione di "spazio utilizzato in-comune".

Lo "spazio pubblico" - a questo punto - diventa una metafora della città come "bene pubblico" (Ferraro 1990) e la costruzione dello spazio pubblico è "governance", esito di produzione di "effetti di governo" per via d'interazione sociale come risultato del confronto tra *"differenti pratiche (e i loro effetti) di regolazione sociale (attività istituzionali e non, intenzionali e non) e gli effetti di regolazione prodotti da pratiche che non si propongono obiettivi di regolazione, ma che per il fatto stesso di interagire tra loro in ambiti spazio-temporali determinati, si scambiano mutuamente limitazioni, vincoli e opportunità"* (Crosta 2000).

Questo documento rappresenta lo Studio di Fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi ed illustra i contenuti del percorso tecnico eseguito per giungere alla redazione del documento progettuale. Il lavoro, sia sotto il profilo metodologico che dei contenuti, rispetta in linea generale le indicazioni delle linee guida regionali per la redazione dello studio di prefattibilità, considerando opportunamente le caratteristiche peculiari della realtà dell'Ambito 5 Trani-Bisceglie.



A tal proposito, al Capitolo 2 si riportano i Riferimenti Normativi a carattere nazionale e regionale unitamente ai Documenti Programmatici europei di indirizzo; infine, si sottopongono all'attenzione le strategie e gli obiettivi delle politiche di sviluppo riferite al territorio nazionale e regionale.

Al Capitolo 3 si riportano i risultati derivanti dall'analisi socio-economica e demografica dei Comuni costituenti l'Ambito Territoriale Sociale n.5.

Al Capitolo 4 si evidenziano i risultati, ottenuti mediante i processi di concertazione, attinenti alla capacità dell'Ambito n. 5 di determinare i processi verso le principali linee di azione per la regolazione di tempi e spazi cittadini.

Al Capitolo 5 si sofferma l'attenzione sull'indagine attuata nelle scuole ovvero alla determinazione dell'assetto attuale di gestione dei tempi e degli spazi delle famiglie dei Comuni dell'Ambito n.5 e della loro visione del futuro. Si riportano, inoltre, alcune considerazioni attinenti alle principali problematiche emerse durante suddetta analisi, come confronto sulle tematiche e sulla gestione dell'Amministrazione.

Al Capitolo 6 si sofferma l'attenzione sui risultati provenienti dalla concertazione successiva alle analisi documentali e sul campo effettuate. Infine, si riportano i titoli emersi sui dati attinenti la ricerca nelle scuole.

A completamento delle precedenti attività di analisi, nel Capitolo 7 si riporta l'analisi SWOT riferita al sistema di gestione dei tempi e degli spazi dei Comuni dell'Ambito.

Concludendo, al Capitolo 8 si presentano le azioni per l'attuazione dello studio di fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi. Inoltre, se ne illustrano i primi risultati, realizzati in via sperimentale.



## 2. I RIFERIMENTI NORMATIVI E PROGRAMMATICI

### 2.1 Le politiche nazionali

Da diversi anni a questa parte, il tema della qualità della vita urbana si coniuga con l'aspirazione a rivedere l'organizzazione degli orari e dei tempi della città: del lavoro, dei servizi, dei trasporti, della cultura, della famiglia, ecc.. Il problema dei tempi e degli orari è diventato una primaria questione politica, un importante obiettivo di governo delle città.

#### 2.1.1 Le politiche nazionali per l'armonizzazione dei Tempi e degli Spazi cittadini

Sin dal 1990, con il progetto di legge di iniziativa popolare "Orari di lavoro, stagioni della vita, tempi delle città" si parlava di nuovi diritti quali: l'"autogoverno del tempo" e la libera espressione della propria personalità nelle varie dimensioni dell'esistenza (lavoro, cura, tempo libero, formazione, affettività, vita di relazione). Tale iniziativa, mai giunta a reale istituzionalizzazione, si presentò quale prima proposta di un "Piano Regolatore degli Orari della città" mirato a *"rendere più umani i tempi di lavoro, i tempi della città e i tempi di vita"*.

Fu, poi, la Legge 142/90, "Ordinamento delle Autonomie locali", a presentare il concetto che, anche il tempo della città, come il territorio, potesse essere coordinato e governato dall'Amministrazione comunale. L'art. 36 comma 3 recita infatti *"Il sindaco e' inoltre competente, nell'ambito della disciplina regionale e sulla base degli indirizzi espressi dal consiglio comunale, a coordinare gli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici, nonché gli orari di apertura al pubblico degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, al fine di armonizzare l'esplicazione dei servizi alle esigenze complessive e generali degli utenti."*

Questo diviene focale nel processo di crescita dei Piani regolatori degli Orari, alla base di successivi Statuti e leggi regionali.

La normativa nazionale si evolve ed associa al tempo ed allo spazio un valore sempre più prossimo ad un diritto del cittadino. La Legge 241/90 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi", più nota come "Legge sulla trasparenza", recepisce il problema del tempo come strettamente legato ai diritti di cittadinanza e ad un nuovo rapporto fra le amministrazioni e i cittadini, introducendo l'obbligo di espletare il procedimento amministrativo in un tempo breve e definito, chiaramente indicato su ogni atto.

La Legge 125/1991 "Azioni positive per la realizzazione della parità fra uomo e donna nel lavoro", nata con la finalità di favorire l'occupazione femminile, mediante l'adozione di azioni positive per le donne, al fine di rimuovere gli ostacoli che di fatto impediscono la realizzazione



di pari opportunità, all'art. 2 comma 2, lett. e) indica che tali azioni positive si possono *"favorire anche mediante una diversa organizzazione del lavoro, delle condizioni e del tempo di lavoro l'equilibrio tra responsabilità familiari e professionali e una migliore ripartizione di tali responsabilità tra i due sessi."*. In questo caso il tempo fonde equilibrio e responsabilità, primo passo verso l'armonizzazione.

Il concetto di armonizzazione viene ripreso nella Legge 421/92 e, in particolar modo, nel Decreto legge attuativo 29/93 "Razionalizzazione della organizzazione delle amministrazioni pubbliche e revisione della disciplina in materia di pubblico impiego, a norma dell'art. 2 della legge 23 Ottobre 1992, n. 241" che rivedono la disciplina in materia di pubblico impiego.

Il decreto 29/93 (art. 5 comma 1 lett. d), fra i criteri generali di riorganizzazione delle Pubbliche Amministrazioni sancisce *"l'armonizzazione degli orari di servizio di apertura degli uffici con le esigenze dell'utenza e con gli orari delle amministrazioni pubbliche dei Paesi della Comunità europea, nonché con quelli del lavoro privato"*.

Qualche tempo dopo, le politiche riguardanti il miglioramento della qualità della vita dei propri cittadini attraverso una rimodulazione dei tempi e degli spazi cittadini riprendono il percorso nel D.Lgs. 18/08/2000 n. 267, ossia nel Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali.

Il comma 7 dell'art. 50 del suddetto Decreto rivede sensibilmente quanto già affermato nell'art. 36 comma 3 della L.142/90, riconsolidando l'essenzialità dei tempi e degli spazi nelle dinamiche cittadine.

Ed è ancora nel 2000 che viene ratificato l'atto che norma la gestione dei tempi e degli spazi. Parliamo della Legge n. 53 dell' 8 Marzo – data sicuramente significativa – che tratta le *"Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città"*.

Dopo aver definito le finalità elemento della nostra ricerca nel punto c dell'art. 1 (*La presente legge promuove un equilibrio tra tempi di lavoro, di cura, di formazione e di relazione, mediante: c) il coordinamento dei tempi di funzionamento delle città e la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale*), nel CAPO VII - TEMPI DELLE CITTÀ chiarisce, principalmente, che è nei compiti delle Regioni sia definire le norme per il coordinamento da parte dei Comuni degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, nonché per la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale, secondo i principi della legge nazionale, sia prevedere gli incentivi finanziari per i Comuni per tali attività, mentre nei compiti dei Comuni è darne attuazione in forma singola o associata a secondo della numerosità della loro popolazione.



Nell'art. 24 vengono, poi, precisate le modalità di definizione dello strumento. Il piano territoriale degli orari, infatti, realizza le finalità di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), e deve essere strumento unitario per finalità ed indirizzi, articolato in progetti, anche sperimentali, relativi al funzionamento dei diversi sistemi orari dei servizi urbani e alla loro graduale armonizzazione e coordinamento. Il sindaco ne deve elaborare le linee guida, a seguito di concertazione con i principali attori del territorio (amministrazioni pubbliche, parti sociali, associazioni e, in particolar modo, associazioni delle famiglie) e creare la relativa struttura di attuazione.

Ma è il comma 5 dello stesso articolo che definisce a pieno gli ambiti del piano affermando che *“Nell'elaborazione del piano si tiene conto degli effetti sul traffico, sull'inquinamento e sulla qualità della vita cittadina degli orari di lavoro pubblici e privati, degli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, delle attività commerciali, ... , nonché delle istituzioni formative, culturali e del tempo libero”*. Prima tra tutte, deve essere, quindi, proprio la Pubblica Amministrazione, anche nelle sue derivazioni territoriali, ad adeguare gli orari di funzionamento degli uffici, oltre che di apertura al pubblico, tenendo conto delle esigenze dei cittadini che risiedono, lavorano ed utilizzano il territorio di riferimento.

Il comma 5 ci indica che sono vari gli aspetti che sono contenuti nell'elaborazione di un piano, quali la sussidiarietà e la conciliazione vita-lavoro, oltre che la mobilità. Un ulteriore approfondimento di queste tematiche diviene, quindi, necessario per definire in maniera più ampia ed adeguata il panorama programmatico esistente.

### **2.1.2 Le politiche di sussidiarietà e di conciliazione vita-lavoro a livello nazionale ed europeo**

Le politiche per la “conciliazione” rappresentano un importante elemento di innovazione dei modelli sociali, economici e culturali dei Paesi occidentali. In Europa si afferma una visione integrata del principio d'eguaglianza tra dimensione privata e pubblica di uomini e di donne.

La conciliazione dei tempi rappresenta, oggi sempre più, una questione sociale. Diviene, ormai, convinzione ampiamente condivisa che conciliare i tempi della vita familiare e quelli dell'attività lavorativa non è una questione privata tra lavoratore/trice e impresa, ma coinvolge la società nel suo complesso, istituzioni comprese.

Nelle politiche nazionali ed europee, il termine conciliazione diviene una delle parole chiave all'intersezione delle politiche del lavoro e delle pari opportunità ed è legato all'evoluzione dei ruoli rispettivi delle donne e degli uomini delle società a capitalismo avanzato.



Le politiche di conciliazione non interessano esclusivamente le famiglie, ma anche le stesse organizzazioni lavorative, la sfera privata e pubblica in generale, con un evidente impatto politico e sociale poiché mirano al riequilibrio dei carichi di cura familiare e di organizzazione del lavoro e dei tempi della città, incluso il coordinamento dei servizi di interesse pubblico.

Tali politiche si riferiscono, quindi, ad una serie di azioni volte sia a migliorare l'organizzazione lavorativa o la qualità della vita in quei contesti in cui la donna e l'uomo svolgono attività professionali, sia – in maniera ancor più particolare – cercano di creare presupposti e soluzioni normative o pratiche per soddisfare e venire incontro alle esigenze di vita familiare.

Già nel 1996, con la Direttiva 96/34/CE, si considera, per la prima volta, l'importanza dell'impiego da parte degli Stati membri di strumenti che favoriscano, per la donna, la conciliazione dei tempi della vita professionale con quella familiare. Si tratta di un accordo quadro sul congedo parentale e sull'assenza dal lavoro per cause di forza maggiore, considerato un importante strumento per conciliare la vita professionale e quella familiare.

La "Carta dei Diritti fondamentali dell'Unione Europea", firmata a Nizza nel 2000 dai rappresentanti degli stati aderenti alla Comunità, recita all'art. 23, comma 1-2 *"La parità tra uomini e donne deve essere assicurata in tutti i campi, compreso in materia di occupazione, lavoro e retribuzione. Il principio della parità non osta al mantenimento o all'adozione di misure che prevedano vantaggi specifici a favore del sesso sotto rappresentato"* ed all' art.33, comma1-2 *"E' garantita la protezione della famiglia sul piano giuridico, economico e sociale. Al fine di poter conciliare vita familiare e professionale, ogni individuo ha diritto di essere tutelato contro il licenziamento per un motivo legato alla maternità e il diritto a un congedo di maternità retribuito e a un congedo parentale dopo la nascita o l'adozione di un figlio"*.

Ma è la Risoluzione C218/2000 a tracciare le linee di intervento volte a favorire la conciliazione dei tempi lavorativi e familiari. Nella Risoluzione denominata "Partecipazione equilibrata delle donne e degli uomini all'attività professionale e alla vita familiare" si discute della riorganizzazione degli orari dei servizi pubblici - specie quelli di sostegno alle attività di cura – e del miglioramento dell'accessibilità stessa ai servizi da parte delle famiglie, e si richiede agli Stati membri di intervenire sulla mobilità urbana al fine di renderla sostenibile attraverso una riorganizzazione degli orari delle città.

Successivamente alla Risoluzione C218/2000, si sono susseguiti una serie di strumenti importanti, quali la "Strategia quadro per le Pari Opportunità" e le "Relazioni sulla parità annuali", da cui emerge – in maniera sempre più spiccata – che *"il tema della conciliazione non riguarda esclusivamente il genere femminile"*. Ma è con la Road Map, meglio conosciuta come Tabella di marcia per il periodo 2006-2010, che la Commissione europea definisce il



documento nel quale ha prefissato gli obiettivi e individuato le strategie da attuare da parte degli Stati membri in materia di *Gender Equality*.

La Road Map, sia segna l'avvio di nuovi interventi per il potenziamento delle attività che hanno avuto risultati positivi, sia ha lo scopo di individuare strategie coerenti con gli obiettivi di Lisbona. Rappresenta una tabella di marcia per il raggiungimento da parte degli Stati Membri di alcuni punti importanti individuati durante il Consiglio di Lisbona, che ha fissato degli obiettivi in campo occupazionale, individuando tra le politiche di intervento quelle di *riconciliazione tra la vita lavorativa e la vita familiare* nella sua accezione più ampia.

In sintesi, il quadro teorico in cui si colloca la conciliazione (*work life balance*) è tracciato - e spesso finanziato - dal diritto comunitario e risulta essere un quadro composito, parte integrante del cosiddetto modello sociale europeo.

Ma come si muove l'Italia?

La Costituzione italiana afferma l'uguaglianza dei diritti dei cittadini, la parità e le pari opportunità per tutti, senza distinzione di sesso.

L'art. 3, che sancisce la pari dignità sociale dei cittadini, eguali davanti alla legge, "... senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali ...", l'art. 37 (parità nei diritti del lavoro, adempimento condizioni essenziali per la funzione familiare) e l'art. 117 (le "leggi regionali rimuovono ogni ostacolo che impedisce la piena parità degli uomini e delle donne nella vita sociale, culturale ed economica e promuovono la parità di accesso tra donne e uomini alle cariche elettive"), promuovono il pieno rispetto di tali principi attraverso interventi normativi orientati allo sviluppo di misure, all'istituzione di organismi e figure per la parità, oltre che strumenti di contrasto alle discriminazioni.

La Legge n.125/91 recepisce le Raccomandazione del Consiglio delle Comunità europee n. 635 del 13 dicembre 1984 sulla promozione di *azioni positive* a favore delle donne, istituendo tale strumento per favorire la presenza e la qualificazione delle donne nel mercato del lavoro, in modo da colmare il divario e ridurre gli ostacoli che impediscono la realizzazione delle pari opportunità tra donne e uomini nell'accesso al lavoro e nella carriera professionale. Tale legge contribuisce a favorire una diversa organizzazione del lavoro, l'equilibrio tra le responsabilità familiari e professionali e una migliore condivisione di queste responsabilità tra i sessi.

Concludendo, ritorniamo al valore fondamentale della Legge n.53/2000. E' con questa che il panorama giuridico italiano ha introdotto una serie di obiettivi che passano dai congedi di cura e congedi formativi alla conciliazione tra vita personale e vita lavorativa, fino ad arrivare alla tutela della madre lavoratrice e alla promozione del lavoro di cura materno e paterno.



Con la legge n.53 avviene la modificazione più significativa, dato che il diritto al congedo è riconosciuto autonomamente a ciascuno dei due genitori, a prescindere dalla condizione lavorativa dell'altro, seppur, in Italia, il loro impiego è inferiore rispetto ai restanti paesi europei dotati di disciplina, così come scarse sono le forme di flessibilizzazione del lavoro da parte delle imprese.

In tal senso, la legge disciplina, inoltre, le banche del tempo proprio al fine di favorire lo scambio dei servizi di vicinato e l'estensione della solidarietà nelle comunità locali.

### **2.1.3 Le politiche nazionali per la mobilità**

Sotto la spinta dei problemi di congestione da traffico veicolare, che affliggono i centri urbani e che contribuiscono al deterioramento della qualità della vita nelle città, anche le politiche della mobilità hanno di recente assunto un peso rilevante nelle agende programmatiche delle amministrazioni pubbliche. Si è capito che il sistema della mobilità, inteso non solo come insieme di infrastrutture e mezzi di trasporto, ma anche come insieme di politiche che ne regolano l'utilizzo, svolge un ruolo centrale in un sistema urbano. A tale scopo è molto efficace il concetto di "Metabolismo Urbano", che interpreta la città come un organismo che si alimenta di risorse (materiali e immateriali) per generare benessere sociale e sviluppo economico, ma che produce, al contempo, rifiuti da smaltire e inquinamento ambientale.

In tale visione, il ruolo delle amministrazioni è di individuare le strategie ottimali che permettano di "regolare" tale metabolismo, al fine di migliorare l'accessibilità e massimizzare il benessere economico e sociale, limitando i consumi energetici (in particolare l'uso di fonti energetiche non rinnovabili), la produzione di rifiuti e di emissioni inquinanti. L'obiettivo di questo report è di offrire una visione in tal senso e vuol essere una guida a supporto di quelle fasi del processo decisionale, a livello di Piano, in cui vengono definiti gli obiettivi e individuate le strategie ottimali da perseguire per lo sviluppo sostenibile dei sistemi urbani.

Si ricorda, quale primo dato significativo, che il settore dei trasporti produce oltre il 49% delle emissioni di polveri sottili (PM10) in Italia, di cui oltre il 65% di queste deriva dal trasporto stradale. Ragion per cui, il sistema dei trasporti è considerato uno dei maggiori responsabili dell'inquinamento atmosferico. Il miglioramento del sistema dei trasporti, quindi, in particolare in ambito urbano, rappresenta una delle priorità per i paesi che vogliono favorire una migliore qualità della vita dei cittadini, in termini di relazioni sociali e culturali, in ambito locale, nazionale e internazionale e nel creare nuove opportunità di vita.

Per contrastare tutto questo, in generale, occorre stimolare una politica basata su obiettivi comuni da raggiungere e risultati da realizzare sul territorio, in cui tutti i soggetti coinvolti,



quali ad esempio pubbliche amministrazioni, regioni, enti locali, sistema delle imprese, possano contribuire all'utilizzo efficiente delle risorse ed alla condivisione degli obiettivi e degli strumenti per aumentare l'efficacia degli interventi da realizzare. Ma anche i cittadini devono essere sensibilizzati e coinvolti, attraverso proposte alternative volte a stimolare la consapevolezza di scelte più opportune nel muoversi in città. È necessario diffondere una vera e propria cultura della mobilità sostenibile, per promuovere e sperimentare nuove modalità di trasporto con particolare attenzione ai contesti urbani.

Il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è promotore da circa un decennio di una serie di programmi di trasformazione e riqualificazione urbana e territoriale ispirati allo sviluppo economico e territoriale. Questo processo ha prodotto una serie di buone pratiche da cui sono derivati nel tempo nuovi criteri di approccio al governo delle trasformazioni urbane e territoriali; inoltre, un'enfasi molto forte è stata data alla necessità di "fare sistema" da parte delle città e dei territori per meglio recepire gli aiuti finanziari la cui territorializzazione risulta sempre più importante per uno sviluppo coeso e, quindi, durevole.

Questa promozione, iniziata con i programmi URBAN I, URBAN II, PRUSST ha interessato anche le reti di trasporto e comunicazione attraverso sia l'impegno nella costruzione delle reti infrastrutturali di primo livello, sia la promozione di programmi innovativi che rappresentano una sperimentazione delle politiche di sviluppo per il 2007-2013 sui sistemi territoriali, i nodi urbani, le reti di città.

La riflessione avviata, poi, dal Ministero delle Infrastrutture sui temi dell'azione e sui luoghi di concentrazione di questa nella programmazione 2007-2013 ha condotto all'individuazione di parti del territorio nazionale, dove è ipotizzabile si possano concentrare le funzioni di eccellenza dell'economia della conoscenza e dell'innovazione. Sono le piattaforme territoriali, considerate come parti del Paese capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza, oltre che di qualità di vita dei cittadini.

L'evidenziazione dei tracciati dei Corridoi trans-europei e delle Autostrade del Mare, le rappresentazioni degli ambiti di intervento del PON Trasporti, così come delle reti di INTERREG e le analisi tematiche prodotte da ESPON hanno costituito i riferimenti iniziali nell'individuazione delle piattaforme.

In tale prospettiva, lo spazio fisico è riletto come esito dell'incontro-scontro tra i territori-area sedimentati localmente e i territori-snodo espressione dei flussi multilivello che connettono materialmente e immaterialmente le diverse località, dove ciascun polo si definisce come



punto di incrocio e di commutazione di reti multiple, nodo di densità dentro una gigantesca intersezione di flussi.

In tal vision, i territori-snodo rappresentano, in particolare, quelle realtà che più di altre hanno la capacità di fungere da "ambienti innovatori", suscettibili di riverberare all'intorno gli impulsi al cambiamento delle strutture produttive e sociali esistenti. Proprio questi territori-snodo, insieme alla rete delle città medie che hanno il compito di favorire la coesione tra traiettorie di sviluppo a diverse velocità, appaiono la trama portante degli assetti del territorio nazionale (collegamenti, reti digitali a banda larga, network finanziari e culturali).

Nel complesso dell'architettura della pianificazione dei trasporti, ad un ambito locale (scala urbana) e ad un orizzonte temporale "strategico" (di medio - lungo periodo), fondamentale a livello di politiche nazionali di indirizzo è il Piano urbano della mobilità, istituito con la Legge 24 novembre 2000, n. 340 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi - Legge di semplificazione 1999" che nasce *"Al fine di soddisfare i bisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di Car Pooling e di Car Sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, ..."* (art. 22, comma 1)

Successivamente, nella stesura del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e, più precisamente, al paragrafo 10.3 titolato per l'appunto "I piani urbani della mobilità" si precisa che: *"Occorre quindi mettere in atto un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti. Anche il solo piano "trasportistico" può dare un contributo settoriale al recupero della qualità urbana; è, infatti, possibile garantire l'accessibilità, considerata come uno dei fondamentali elementi della qualità urbana, ai diversi luoghi urbani e alle svariate attività pubbliche e private. Ma per rendere reale tale asserzione di principio è opportuno prevedere la realizzazione di un sistema di trasporto (sia individuale che collettivo) con reti intermodali ed interconnesse. Tale realizzazione deve essere preceduta da scelte e decisioni che fanno parte di un " progetto di sistema " ovvero di un piano urbano della mobilità (PUM), fondato su un insieme d'investimenti e di innovazioni organizzative-gestionali da attuarsi in un definito arco temporale. Il trasporto, proprio per quanto detto prima, va quindi considerato nella sua globalità: servizi collettivi e mobilità individuale, infrastrutture, gestione, regolamenti. Il PUM deve quindi puntare alla realizzazione di un sistema che ne*



*metta le Amministrazioni Locali in condizioni di gestire la mobilità. Il PUM può trovare un'integrazione sinergica con i programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio".*

Quindi, il PUM è da intendersi quale "*progetto del sistema della mobilità*", di medio-lungo periodo, comprendente un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti al raggiungimento di specifici obiettivi di miglioramento della qualità della vita dei cittadini, riducendo i fenomeni sia di congestione nelle aree urbane sia di impatto ambientale.

Gli interventi - materiali e immateriali - che il PUM è chiamato a definire comprendono: le infrastrutture di trasporto pubblico relative a qualunque modalità; le infrastrutture stradali, di competenza locale, con particolare attenzione alla viabilità a servizio dell'interscambio modale; i parcheggi, con particolare riguardo a quelli di interscambio; le tecnologie; le iniziative dirette a incrementare e/o migliorare il parco veicoli; il governo della domanda di trasporto e della mobilità; i sistemi di controllo e regolazione del traffico; i sistemi d'informazione all'utenza; la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città, nei Comuni e nelle aree densamente urbanizzate.

Fondamentale risulta, quindi, il coordinamento e l'integrazione con altri strumenti di pianificazione. I PUM, per poter perseguire al meglio gli obiettivi già richiamati, tenuto conto degli strumenti di pianificazione generale ed esecutiva, sono coordinati con gli altri piani di settore, quali i piani di azione per il miglioramento e per il mantenimento della qualità dell'aria e dell'ambiente e per la riduzione dei livelli di emissione sonora, igienico-sanitari, energetici, quelli urbanistico-territoriali sia generali che attuativi, in specie quelli relativi alle attività produttive e alle attività ricreative e residenziali (piano per insediamenti produttivi, centri direzionali, zone e centri commerciali, zone per il tempo libero, etc.) e con la pianificazione dei servizi sociali e ai piani municipali di welfare, dei tempi e degli orari. Inoltre, il PUM deve essere progettato in coerenza con gli strumenti della programmazione e della pianificazione regionale, secondo le procedure già in vigore o da emanare nei singoli ordinamenti regionali (Deliberazione del CIPET 23 dicembre 1993 "Determinazione delle linee guida della organizzazione della mobilità delle aree urbane e metropolitane e degli obiettivi generali di miglioramento della qualità dell'ambiente"), tendenza che trova conforto nelle più avanzate esperienze internazionali di pianificazione dei trasporti in area urbana basate sulla cooperazione tra le diverse pianificazioni, quali ad es. l'esperienza statunitense del cosiddetto «congestion management program», o quella più recente dei «plans de déplacement urbains» (PDU) francesi.

Ma le politiche italiane, in questo ultimo decennio, hanno naturalmente assunto anche un respiro



sovranaazionale. Infatti, in coerenza con le politiche europee, il Ministero dell'Ambiente, attraverso l'elaborazione di una proposta di **"Linee di indirizzo per una strategia della mobilità sostenibile in Italia"**, ha recentemente individuato otto misure di azione, che recepiscono in gran parte le politiche finora messe in atto dal Ministero stesso, al fine di ridurre le emissioni inquinanti, associando i benefici economici a quelli ambientali, lo stimolo della crescita con il miglioramento della qualità della vita.

Tali misure recepiscono in gran parte le politiche finora messe in atto dal Ministero dell'Ambiente:

1. *Regolamentazione dell'accesso ai centri urbani delle auto e dei veicoli di trasporto delle merci.*
2. *Politiche urbane a favore della mobilità ciclistica e del potenziamento di servizi integrativi al trasporto pubblico locale.*
3. *Produzione e diffusione di auto ad alta efficienza e basse emissioni (elettriche, ibride plug-in, a gas naturale) in sostituzione delle auto circolanti immatricolate prima del 2001.*
4. *Sviluppo dei carburanti alternativi.*
5. *Estensione dei sistemi regionali di trasporto rapido di massa.*
6. *Sostituzione, ovvero miglioramento delle prestazioni, degli autobus e dei camion immatricolati prima del 2000.*
7. *Trasferimento su treno e cabotaggio del trasporto merci per l'attraversamento delle grandi aree metropolitane.*
8. *Integrazione delle politiche nazionali e regionali con le linee di indirizzo comunitarie, e acquisizione delle buone pratiche di mobilità sostenibile realizzate a livello europeo.*

Nel dicembre del 2010, poi, è stato istituito il "Tavolo tecnico per la mobilità sostenibile", richiesto dal Ministero dell'Ambiente alla Conferenza Stato-Città ed Autonomie Locali, al fine di avviare un confronto tra il Ministero, i Comuni e le istituzioni competenti sulle politiche di mobilità urbana sostenibile, allo scopo di favorire lo scambio di buone pratiche, divulgare le priorità politiche dei Comuni sul settore della mobilità urbana, condividere le modalità per la valutazione dell'efficacia degli interventi. E' stato individuato un primo set di indicatori per la valutazione ex post dell'efficacia in termini ambientali delle singole tipologie di interventi di mobilità sostenibile. In prima analisi è stato condiviso che la scelta degli indicatori sia funzionale al raggiungimento di obiettivi ambientali ed in generale di miglioramento della



qualità della vita nelle città. Tale iniziativa si inserisce tra le attività di valutazione a livello europeo sulle politiche di mobilità urbana.

Gli obiettivi e gli indicatori ambientali previsti, come riportato nella scheda, sono:

a) *Riduzione delle emissioni in atmosfera*

b) *Riduzione dei consumi energetici*

c) *Miglioramento della sicurezza stradale*

d) *Riduzione delle emissioni di gas serra*

e) *Riduzione della congestione*

Tipologia	Indicatori ambientali
<b>Tipologia 1 – Realizzazione di servizi e infrastrutture che favoriscano l'uso del mezzo pubblico e riducano l'uso di veicoli privati</b>	
di cui 1.A - Realizzazione fermate TPL	Numero dei passeggeri-km percorsi in autobus in sostituzione dell'utilizzo dell'autovettura privata
di cui 1.B - Corsie preferenziali	Numero dei passeggeri-km percorsi in autobus in sostituzione dell'utilizzo dell'autovettura privata
di cui 1.C - ZTL	Numero di km evitati all'autovettura privata
di cui 1.D - Preferenziamenti semaforici	Incremento della velocità commerciale dei mezzi
di cui 1.E - Monitoraggio traffico e inquinamento atmosferico	Numero di km evitati all'autovettura privata a seguito di azioni di comunicazione ambientale
di cui 1.F - Linea tranviaria e filovia	Riduzione di numero di km percorsi con autobus vetusti a seguito della loro dismissione
<b>Tipologia 2 – Potenziamento e sostituzione con veicoli a basso impatto ambientale della flotta dei veicoli del trasporto pubblico locale e potenziamento dei servizi di infomobilità</b>	
di cui 2.A - Mezzi a basso impatto ambientale destinati al TPL	Riduzione di numero di km percorsi con autobus vetusti a seguito della loro dismissione
di cui 2.B - Infomobilità e centrali del traffico	Numero di km evitati all'autovettura privata
<b>Tipologia 3 - Distribuzione delle merci in ambito urbano</b>	Riduzione di km percorsi da veicoli commerciali privati alimentati a benzina e gasolio
<b>Tipologia 4 - Parcheggi di interscambio</b>	Numero di km evitati alle autovetture private a seguito dell'utilizzo del parcheggio di interscambio
<b>Tipologia 5 - Carburanti b.i.a.</b>	Numero di km evitati dai mezzi motorizzati inquinanti
<b>Tipologia 6 - Mobility management</b>	Numero di Km evitati alla vettura privata a seguito delle azioni di Mobility management
<b>Tipologia 7 - Servizi integrativi TPL</b>	Numero di km percorsi su base annuale con il servizio di car sharing o di trasporto pubblico a chiamata
<b>Tipologia 8 – Promozione della mobilità ciclistica</b>	
di cui 8.A - Piste ciclabili	Numero di km percorsi in bicicletta nell'area interessata dall'intervento
di cui 8.B - Bike-sharing	Numero di km percorsi su base annuale con il servizio di bike sharing
<b>Tipologia 9 - Sicurezza utenti deboli</b>	Riduzione numero incidenti relativi a pedoni e ciclisti; Incremento del numero di km percorsi a piedi

Concludendo, nell'ambito della mobilità sostenibile, il Ministero dell'Ambiente ha supportato, sin dagli ultimi anni del passato decennio ad oggi, la realizzazione di oltre

556 interventi, per una spesa complessiva di più di 600 milioni di euro, finalizzati alla progressiva riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato ed a favore di modalità di trasporto orientate alla salvaguardia dell'ambiente, ed in particolar modo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico veicolare.

Molti Comuni hanno beneficiato dei programmi di cofinanziamento ed hanno potuto usufruire negli anni di un sostegno aggiuntivo per la realizzazione delle proprie politiche di mobilità sostenibile, con l'obiettivo di massimizzare i benefici ambientali.



UFFICIO COMUNE DI PIANO  
Ambito Territoriale Sociale n. 5 Trani – Bisceglie



I.G.&P. - Ingegneri Guadagnuolo & Partners S.r.l

Con i numerosi programmi avviati, il Ministero ha perciò perseguito obiettivi quali il potenziamento del trasporto pubblico locale, la messa in circolazione di veicoli a basso impatto ambientale, la promozione di sistemi di mobilità alternativi quali la bicicletta, la razionalizzazione dei processi di distribuzione delle merci in ambito urbano, la promozione di servizi di trasporto flessibile, la diffusione del servizio di car sharing.



## 2.2 Le politiche sociali regionali

Nell'ambito della ricerca, per meglio affinare gli strumenti di analisi, si è, poi, indagato nell'ambito delle politiche regionali.

In tema di politiche regionali alcune premesse si rendono necessarie per meglio comprendere il nucleo concettuale e metodologico, attorno al quale si è costruito il sistema dei Piani dei Tempi e degli Orari, che risulti essere efficace e incisivo quanto a miglioramento reale della qualità del tempo e, dunque, della vita quotidiana di tutti i cittadini cui il Piano è destinato.

Focus principale sono le politiche sociali. Fondamentale è, in tal senso, il Piano Regionale delle Politiche Sociali 2009-2011, che ci mostra come nell'ultimo quinquennio le dinamiche demografiche rilevate per la popolazione pugliese hanno offerto gli elementi necessari a confermare il consolidamento di tendenze molto rilevanti per la domanda potenziale di servizi, ma anche i sintomi di fenomeni che, se non gestiti nelle fasi iniziali, possono produrre effetti negativi sulla spesa sociale direttamente a carico delle famiglie, così come sulla sostenibilità della spesa a carico dei bilanci comunali.

Natalità, disabilità, disagio, extracomunitari e soprattutto la famiglia - e tutto a cui essa fa riferimento - sono solo i principali fenomeni socio-demografici rispetto ai quali negli ultimi anni sono stati compiuti i maggiori sforzi di conoscenza e di analisi statistica, sia da parte della Regione che delle Amministrazioni Provinciali e Comunali.

Il PRPS sottolinea, inoltre, che in taluni casi è ancora insufficiente il quadro di conoscenze che il sistema regionale può vantare, e che, tuttavia, occorre muovere da questa prima istantanea per fissare più puntualmente gli obiettivi di presa in carico, per individuare i valori target degli indicatori di risposta del welfare regionale.

Il welfare pugliese sceglie – attraverso le strategie previste all'interno di questo Piano – di sostenere e potenziare gli sforzi di protezione e di promozione sociale delle persone che vivono in condizioni di fragilità e di disagio/marginalità, in alternativa ad un generale e dispersivo obiettivo di contrasto al disagio puramente economico. Disagio che, invece, può essere aggredito e contrastato tanto meglio quanto più mirate siano le politiche di intervento in relazione alle cause che lo determinano. In altri termini, il welfare pugliese è chiamato oggi più che mai ad occuparsi di quella parte del disagio economico, e delle fragilità che ne derivano, che appare strettamente connesso alla carenza di servizi. Ma che è, in larga misura, anche acuito dalla presenza di barriere nell'accesso alle opportunità di inserimento sociolavorativo.

L'idea dominante del Piano, quindi, è quella di rimuovere le cause che determinano povertà e rischio di esclusione e marginalità per quei nuclei familiari e quelle persone che, a causa della carenza di servizi, in specifiche fasi della vita o in presenza di particolari situazioni di bisogno,



sono sovraesposte rispetto al rischio delle nuove povertà: giovani coppie con bambini, famiglie con anziani non autosufficienti, presenza di persone con disabilità, fragilità nello svolgimento del ruolo genitoriale, nuclei familiari immigrati. Il welfare pugliese sceglie di puntare tutto sui servizi e i percorsi di inclusione sociale piuttosto che sui sussidi economici non finalizzati.

Si tratta di scelte che si riveleranno tanto più forti e tanto più efficaci quanto più saranno state esplicitate, concertate, condivise, partecipate su un territorio dei 258 Comuni pugliesi e dei 45 ambiti territoriali sociali.

Il sistema regionale di welfare si configura, quindi, come *"un sistema a responsabilità condivise, che necessita dell'intervento coordinato dei diversi attori istituzionali e sociali presenti sul territorio per esprimere in modo efficace le capacità di risposta alla domanda di servizi dei cittadini. Ognuno di questi attori ha responsabilità precise e deve esercitare in modo leale e collaborativo la propria funzione, con l'obiettivo comune di contribuire allo sviluppo e al corretto funzionamento del sistema locale di servizi sociali e sociosanitari"*.

Naturalmente, i Comuni sono gli attori principali di questo sistema. A loro è affidata la titolarità della funzione amministrativa in materia di servizi sociali e il ruolo di regia e coordinamento dell'azione relativa all'organizzazione del sistema locale dei servizi, secondo le indicazioni dell'art. 16 della legge regionale 19/2006. Le Province, invece, tra le altre attività, coordinano istituzionalmente, con una funzione mediativa e conciliativa degli interessi, i ruoli e le competenze dei diversi attori, nel rispetto delle indicazioni fornite dalla stessa legge regionale e dal regolamento di attuazione, e collaborano, come tutti gli altri enti istituzionali del territorio, alla programmazione e all'organizzazione del sistema locale dei servizi.

Di certo la gestione associata del welfare è il più importante percorso da seguire per dare attuazione al principio di sussidiarietà tra Enti Locali di dimensioni diverse e al principio di pari opportunità, per tutti i cittadini residenti in un ambito territoriale, qualunque sia la dimensione demografica e la complessità organizzativa del Comune di residenza.

Nonostante gli evidenti vantaggi e le rilevanti economie di spesa che la gestione associata comporta, è stato subito evidente - anche agli organi di governo ed amministrativi dei Comuni facenti parte dell'Ambito - che la stessa gestione associata avrebbe rappresentato una delle più rilevanti difficoltà da superare. E così è stato.

La spinta verso la gestione associata – secondo il principio di leale collaborazione, di recente inquadramento nel nostro ordinamento costituzionale, con riferimento ai rapporti tra i diversi livelli dello stato – rimane un processo fondamentale, nonostante le resistenze incontrate. E' necessario che il sistema delle autonomie locali sostenga questo cambiamento culturale, non



più rinviabile se si vogliono perseguire obiettivi di efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa a livello locale nel sistema del welfare.

Questo sistema di welfare diviene cornice ad un impianto programmatico legislativo dove l'attenzione verso la qualità della vita ed i processi partecipati per ottenerla risultano centrali.

Anche per quanto riguarda le politiche regionali si presenta una sintesi.

### **2.2.1 Il Cammino legislativo regionale verso il Piano del Tempo e degli Spazi**

A cavallo tra i due Piani Regionali per le Politiche Sociali, troviamo la Legge Regionale del 10 luglio 2006, n. 19 "Disciplina del sistema integrato dei servizi sociali per la dignità e il benessere delle donne e degli uomini in Puglia", con cui la Regione Puglia prende il carico di definire sul territorio un sistema integrato d'interventi e servizi sociali per le persone, le famiglie e i nuclei di persone, al fine di garantire la qualità della vita, le pari opportunità, la non discriminazione e i diritti di cittadinanza, operando per prevenire, eliminare o ridurre gli ostacoli alla piena inclusione sociale derivante da condizioni di disabilità, di bisogno e di disagio individuale e familiare, da inadeguatezza di reddito, difficoltà sociale e condizioni di non autonomia, in coerenza con gli articoli 2, 3 e 38 della Costituzione.

La finalità principale di tale Legge risulta essere il "*favorire l'integrazione e l'inclusione sociale per costruire comunità solidali*" ispirandosi prioritariamente al principio di domiciliarità.

L'elemento di evidenza con le tematiche legate al Piano dei Tempi e degli Spazi si presenta con l'art. 23 punto 1 lett. g) che definisce quale obiettivo quello di "*conciliare e armonizzare i tempi di vita e di lavoro, riconoscendo il diritto delle donne e degli uomini ad assolvere agli impegni di cura senza rinunciare all'attività lavorativa, anche sostenendo iniziative di mutualità tese allo sviluppo della solidarietà e al miglioramento del rapporto tra le generazioni*", oltre sostenere la nascita di nuove famiglie, la cura dei progetti di vita delle progenie, la lotta alle condizioni di disagio, l'aiuto alle persone anziane, alla corresponsabilità dei genitori nel compito educativo dei figli, la promozione di reti di solidarietà.

Ma è l'art. 28 che diviene centrale. Infatti, dopo aver affermato al punto 1 la promozione di iniziative sperimentali per favorire la stipula di accordi tra le organizzazioni imprenditoriali e le organizzazioni sindacali e i soggetti del privato sociale, che consentano forme di articolazione dell'attività lavorativa capaci di sostenere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro (in conformità a quanto previsto nella suddetta Legge n. 53/2000), definisce nel punto 2 che "*La Regione promuove iniziative sperimentali, di concerto con le amministrazioni locali, volte a sostenere percorsi per l'armonizzazione dei tempi e degli orari delle città con i tempi di cura della famiglia, con specifico riferimento all'organizzazione dei tempi delle attività*



*amministrative al servizio dei cittadini, all'attivazione di centri di conciliazione e all'incentivazione della costituzione di banche del tempo e altre forme di auto-organizzazione e mutualità familiari", destinandone anche i fondi di utilizzo.*

Un anno dopo, la Legge Regionale n. 7 del 21 marzo 2007 "Norme per le politiche di genere e i servizi di conciliazione vita-lavoro in Puglia" all'art. 3 specifica che la Regione Puglia favorisce la qualificazione di programmi di azione per lo sviluppo economico, lo sviluppo urbano sostenibile e l'inclusione sociale, *"promuovendo il coordinamento dei tempi e degli orari nonché il monitoraggio sulla qualità progettuale e gestionale degli spazi delle città"*, al fine di sostenere le pari opportunità fra generi e di favorire la qualità della vita attraverso la conciliazione dei tempi di lavoro, di relazione, di cura parentale, di formazione e del tempo per sé delle persone che risiedono sul territorio regionale, anche temporaneamente, e promuove l'uso del tempo per fini di solidarietà sociale, impegno sociale e politico.

Entrando, quindi, nel dettaglio, l'art. 9 al punto 1. specifica che siano i Comuni, nel rispetto della L. 53/2000, a realizzare il coordinamento e l'amministrazione degli orari dei servizi pubblici, di pubblico interesse o generale, compresi gli uffici centrali e periferici delle amministrazioni pubbliche, gli esercizi commerciali e i pubblici esercizi, le attività di trasporto, socio-sanitarie, di formazione e istruzione, culturali, sportive, turistiche e di spettacolo, ed al punto 2. ne identifica i criteri generali specificando quali obiettivi:

- accessibilità e fruibilità temporale dei servizi pubblici e privati, promuovendo il coordinamento tra orari e localizzazione dei servizi, favorendo la pluralità di offerta, agevolando l'accesso all'informazione con particolare riguardo alle aree urbane e alle aree a rischio di spopolamento;
- accessibilità e fruibilità degli orari dei servizi socio-educativi, assistenziali e sanitari, per durata media e per articolazione giornaliera, funzionali agli orari delle attività lavorative prevalenti sul territorio, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento regionale 18 gennaio 2007, n. 4, attuativo della l.r. 19/2006;
- corrispondenza degli orari e della frequenza dei trasporti pubblici con le esigenze di razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, anche attraverso l'utilizzo di forme di mobilità alternative all'uso dell'auto privata;
- organizzazione degli orari di biblioteche, musei ed enti culturali in modo da consentirne un'ampia fruizione, mediante l'aumento della durata giornaliera di apertura, anche con estensione alle fasce serali, e della durata settimanale di tutti i mesi dell'anno;
- riqualificazione degli spazi urbani per migliorare i circuiti di socialità e promuovere percorsi di mobilità attenti alle pratiche di vita quotidiana delle diverse fasce di età,



anche attraverso l'utilizzo della progettazione partecipata quale buona prassi per il recupero di aree periferiche e/o degradate e per un nuovo organico rapporto tra cittadinanza e territorio;

- l'uso del tempo per fini di reciproca solidarietà e interesse, favorendo e promuovendo, in particolare, la costituzione di associazioni per la gestione delle "banche del tempo".

Con l'art. 10 si definisce poi che è il piano territoriale degli orari lo strumento, a livello comunale, di indirizzo strategico per la realizzazione del coordinamento e dell'amministrazione degli orari, ed i suoi punti cardine (art.11) sono focalizzati:

- nel favorire l'accessibilità delle informazioni e dei servizi della pubblica amministrazione, anche attraverso la semplificazione delle procedure e l'introduzione di servizi informatizzati e connessi in rete;
- nel coinvolgimento del sistema scolastico e nella definizione di nuove articolazioni degli orari di apertura e chiusura e di utilizzo degli spazi, anche con il supporto delle famiglie, con l'obiettivo ulteriore di combattere la dispersione scolastica, favorire l'inclusione sociale, prevenire forme di violenza giovanile;
- nella promozione della partecipazione al recupero di aree urbane periferiche e/o degradate da parte di bambini, anziani, nuclei familiari;
- nella promozione di una nuova articolazione degli orari e di utilizzo degli spazi attraverso la valorizzazione delle differenze nelle abilità e nelle culture;
- nella creazione di strutture permanenti per l'informazione sulle politiche dei tempi della città/ambito territoriale e sui servizi per le politiche di pari opportunità quali ad esempio i centri di conciliazione;
- nella previsione di interventi a favore di piccoli Comuni e territori a rischio di spopolamento;
- nella realizzazione di progetti che, attraverso politiche temporali, contribuiscano alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti.

Ma lo strumento specifico di realizzazione è di certo il Regolamento Regionale 11 novembre 2008, n. 21 "Regolamento per la predisposizione e l'attuazione dei piani territoriali degli orari e degli spazi e per la costituzione, la promozione e il sostegno delle banche dei tempi ai sensi della L.R. n. 7 del 21 marzo 2007 e della Legge 8 marzo 2000, n. 53, per la concessione ai Comuni ed agli Ambiti territoriali di contributi regionali".

Precursore temporalmente del Piano dei Servizi Sociali prima presentato, questo Regolamento identifica e definisce il Piano tutte le sue caratteristiche.



All'art. 2 infatti dice che: *"Il Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi si configura come uno specifico strumento di pianificazione territoriale, volto a razionalizzare l'organizzazione dei tempi della città e a migliorare le condizioni di fruizione quotidiana dei servizi, attraverso la qualificazione dei programmi di azione per lo sviluppo economico, lo sviluppo urbano sostenibile e l'inclusione sociale, al fine di sostenere le pari opportunità fra uomini e donne e di favorire la qualità della vita attraverso la conciliazione dei tempi di lavoro, di relazione, di cura parentale, di formazione e del tempo per sé delle persone che risiedono sul territorio regionale, anche temporaneamente".*

Il PTTS interviene a regolare, quindi, i tempi e le modalità di gestione e di fruizione degli spazi delle città, guardando almeno ai seguenti ambiti:

- servizi pubblici comunali e delle altre istituzioni pubbliche;
- servizi sociali e sociosanitari, di cura, di aggregazione, socio-educativi, di conciliazione;
- servizi commerciali pubblici e privati;
- contesti produttivi nei settori primario, secondario e terziario;
- servizi di trasporto e per la mobilità lenta e sostenibile nelle città;
- servizi culturali e ludico-ricreativi per le diverse fasce di età;
- servizi dell'istruzione e formativi.

A tale scopo il Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi deve risultare compatibile con i principi ed i criteri della programmazione comunitaria e nazionale nonché essere riconducibile e coerente con i seguenti strumenti di programmazione approvati in sede definitiva:

- Piani Urbanistici Generali e di attuazione
- Piano del traffico e della mobilità urbana
- Piani Sociali di Zona e Piani di attuazione territoriale per i servizi sanitari (PAT)
- Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale
- Piani strategici di area vasta
- Programmi di Iniziativa Comunitaria
- Piani e programmi in materia di sviluppo turistico

Il Piano, come previsto dall'art. 15, deve uniformarsi ai criteri generali di cui all'art. 9 della l.r. 21 marzo 2007 n. 7, con particolare riguardo ai seguenti:

a) accessibilità e fruibilità temporale dei servizi pubblici e privati, promuovendo il coordinamento tra orari e localizzazione dei servizi, favorendo la pluralità di offerta, agevolando l'accesso all'informazione con particolare riguardo alle aree urbane e alle aree a rischio di spopolamento;



- b) accessibilità e fruibilità degli orari dei servizi socio-educativi, assistenziali e sanitari, per durata media e per articolazione giornaliera, funzionali agli orari delle attività lavorative prevalenti sul territorio, nel rispetto di quanto previsto dal regolamento regionale 18 gennaio 2007, n. 4, attuativo della l.r. 19/2006;
- c) corrispondenza degli orari e della frequenza dei trasporti pubblici con le esigenze di razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, anche attraverso l'utilizzo di forme di mobilità alternative all'uso dell'auto privata;
- d) organizzazione degli orari di biblioteche, musei ed enti culturali in modo da consentirne un'ampia fruizione, mediante l'aumento della durata giornaliera di apertura, anche con estensione alle fasce serali, e della durata settimanale di tutti i mesi dell'anno;
- e) riqualificazione degli spazi urbani per migliorare i circuiti di socialità e promuovere percorsi di mobilità attenti alle pratiche di vita quotidiana delle diverse fasce di età, anche attraverso l'utilizzo della progettazione partecipata quale buona prassi per il recupero di aree periferiche e/o degradate e per un nuovo organico rapporto tra cittadinanza e territorio.

### **2.2.2 Politiche di genere e di conciliazione vita-lavoro**

La Regione Puglia si è dotata di un quadro normativo organico sulle politiche di genere e sulla conciliazione vita-lavoro, per offrire una base normativa certa per servizi e iniziative in grado di garantire condizioni effettive di pari opportunità tra gli uomini e le donne pugliesi.

L'8 marzo 2007 la Regione Puglia approvava la – già citata – legge “Norme per le politiche di genere e la conciliazione vita–lavoro in Puglia”. Una data non casuale, sette anni dopo la pubblicazione della legge 8 marzo 2000 n. 53 “Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città”.

La legge si compone di 5 titoli e si presenta con un alto profilo di innovazione sia nei contenuti che nella modalità di elaborazione. Il testo è stato prodotto nell'ambito di una campagna di ascolto del territorio, premiato a Bruxelles nel marzo del 2009 come buona pratica europea.

Gli ambiti di intervento della legge sono:

- le politiche di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e l'utilizzo del tempo per fini di solidarietà sociale e impegno civile;
- interventi a sostegno del valore sociale della maternità e della paternità e per la redistribuzione del lavoro di cura tra i sessi;
- la previsione di un sistema di governo regionale e territoriale delle politiche di genere;



- azioni positive per la rappresentanza e la partecipazione delle donne nella vita economica, sociale e politica.

L'obiettivo è quello di integrare la dimensione di genere nella programmazione, attuazione e valutazione delle politiche di sviluppo a garanzia della piena partecipazione delle donne alla vita politica, economica, sociale, culturale e civile della comunità regionale e delle comunità locali quale fattore di democrazia sostanziale e rimuovendo ogni forma di violenza e abuso contro le donne.

A solo 4 anni di distanza si sono raggiunti traguardi di notevole levatura.

Sono state istituite una serie di strutture (il Garante di Genere, il Centro Risorse Regionale per le donne, il Gruppo Interassessorile di Coordinamento per favorire l'integrazione delle politiche di genere, il Tavolo Permanente di Partenariato sulla conciliazione vita-lavoro nelle politiche di sviluppo regionale), con la finalità di integrare la dimensione genere e di fornire valutazioni e input di merito sui programmi e gli atti di indirizzo generali, con riferimento all'applicazione dei principi di pari opportunità e della dimensione di genere in tutti i principali atti sia regionali che europei

Sono stati, poi, attivati: 15 Patti Sociali di Genere (accordi territoriali fra settore pubblico e privato per attivare e diffondere azioni a sostegno della maternità e paternità e sperimentare formule di organizzazione dell'orario di lavoro che favoriscano la ri-conciliazione tra vita professionale e vita privata e promuovano un'equa distribuzione del lavoro di cura tra i sessi), Azioni di sistema in favore dell'associazionismo familiare, Misure economiche per il sostegno alla genitorialità e alla conciliazione vita-lavoro. Sono presenti anche iniziative quali: il Marchio di Genere per promuovere responsabilità sociale orientata al genere nel sistema imprenditoriale pugliese; interventi per prevenire e contrastare la violenza di genere 2009-2011; l'avvio del Forum Regionale e dell'Osservatorio permanente sulla salute ed il benessere delle donne e del Programma Regionale per la riorganizzazione della rete consultoriale pugliese.

Oltre a questo, nel Piano Regionale del Lavoro, approvato a gennaio 2011, è stata riservata un'attenzione particolare all'occupazione femminile, elemento fondante la parità. È stato previsto uno stanziamento di oltre 30 milioni di euro per offrire alle donne più posti di lavoro e garantire migliori condizioni di vita, prevedendo una gamma di azioni specifiche per donne occupate, disoccupate e donne imprenditrici con 6 misure distinte tarate ai bisogni determinati dal diverso status.



### 2.2.3 Le politiche regionali della mobilità

Le aree urbane si vanno sempre qualificando come più ambienti dove si lavora, ci si muove, si fanno affari e dove la vita è regolata dalla funzionalità dei servizi pubblici ma anche dai nuovi stili di vita dei singoli cittadini legati ad esempio al tempo libero.

La mobilità urbana è diventata una delle più grandi opportunità di sviluppo e nel contempo fonte di problemi della vita contemporanea, il cui maggiore fattore strutturale è legato ai cambiamenti della morfologia urbana e alle trasformazioni dell'intero sistema urbano nel suo complesso.

Il traffico urbano è senza dubbio uno dei principali problemi dei nostri giorni e le sue conseguenze si ripercuotono su molteplici aspetti della vita degli individui.

I "costi esterni" pagati dalla comunità, generati dal traffico urbano, possono infatti essere tradotti in termini di: emissioni di gas serra, inquinamento atmosferico, inquinamento acustico, congestione da traffico, incidentalità, consumi energetici.

Il traffico delle nostre città, quindi, rappresenta un problema:

- economico, perché distrugge risorse non reintegrabili, come il carburante e, soprattutto, come il tempo;
- ambientale, perché genera effetti negativi in termini di emissioni inquinanti con ripercussioni sulla salute del pianeta e della popolazione;
- sociale perché incide gravemente sulla qualità della vita e sulla sicurezza dei cittadini.

Ma quali sono, quindi, le politiche regionali che riguardano la gestione di questo problema?

Nel 2001, il Piano Regionale dei Trasporti utilizza le indicazioni provenienti dal PGTL definite al Paragrafo 2.1, specificando nel paragrafo della Mobilità nelle Aree Urbane quanto segue: *"Per affrontare il problema della mobilità anche nelle aree urbane, si prevede l'introduzione di un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti attraverso la realizzazione di un sistema, sia individuale che collettivo, con reti intermodali e interconnesse. Tale realizzazione deve essere preceduta da scelte e decisioni riconducibili innanzitutto ai Piani Urbani della Mobilità (PUM), fondati su un insieme di investimenti e innovazioni organizzativo-gestionali. Nell'ambito dei PUM il trasporto viene considerato nella sua globalità di servizi collettivi e modalità individuali, infrastrutture, gestione e regolamenti. Le Amministrazioni - nella richiesta di finanziamenti all'Autorità centrale - non saranno quindi vincolate nella scelta degli investimenti dalla sussistenza o meno di risorse per specifiche infrastrutture di trasporto (metro, tramvie, strade, ecc.). Potranno invece decidere liberamente quali interventi siano preferibili nell'ambito urbano di competenza. Alle*



*Amministrazioni locali verrà dunque assegnato un fondo unico destinato a interventi che saranno autonomamente identificati dalle Amministrazioni, a patto che gli stessi siano funzionali al raggiungimento di obiettivi prestabiliti e compatibili con i vincoli finanziari. I finanziamenti saranno quindi non più per opere, ma per obiettivi".*

L'attuale Piano Regionale dei Trasporti evidenzia all'art 3 (Rapporti del Piano con altri strumenti di pianificazione regionali e subordinati) comma 3 quanto segue: *"Il PRT e il Piano Attuativo costituiscono il riferimento per la programmazione dei trasporti di livello comunale relativamente ai temi di interesse regionale sviluppati in seno ai Piani Urbani della Mobilità (PUM) di cui all'art. 12 della LR 18/2002, ai Piani Strategici di Area Vasta e ai Piani Urbani del Traffico (PUT)".*

Qualche anno dopo, il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 presenta una serie di priorità che devono essere seguite dalle politiche regionali affinché le amministrazioni possano operare sugli effettivi fabbisogni delle singole aree territoriali attraverso una programmazione ed una progettazione integrata: una di queste priorità è costituita dal miglioramento e la valorizzazione delle reti e dei collegamenti per la mobilità. In particolare l'attenzione è focalizzata su due punti principali:

- continuare l'azione di miglioramento dei livelli di accessibilità ai fini della mobilità di persone e merci all'interno del territorio regionale, nell'ottica di miglioramento della qualità della vita;
- rendere più incisiva l'azione di riequilibrio modale al fine di innalzare la sostenibilità e la competitività del sistema di trasporto regionale, in funzione dello sviluppo delle reti di trasporto trans-europee (multimodalità e interoperabilità).

La Regione Puglia ha recepito le direttive del Quadro Strategico Nazionale e le ha fatte proprie includendole nel documento strategico regionale.

In particolare, dal punto di vista dei trasporti, viene riconosciuta l'importanza della collocazione geografica della regione nel più ampio bacino del Mediterraneo ed in alcune direttrici internazionali di sviluppo che dall'Est conducono verso i mercati più sviluppati del Nord Europa.

Gli obiettivi generali della politica per lo sviluppo della Regione Puglia nel periodo 2007-2013 fanno riferimento a quanto già delineato nei più specifici orientamenti comunitari:

- rafforzare i fattori di attrattività del territorio, migliorando l'accessibilità, garantendo servizi di qualità e salvaguardando le potenzialità ambientali;
- promuovere l'innovazione, l'imprenditoria e lo sviluppo dell'economia della conoscenza anche attraverso la valorizzazione del lavoro competente e dei distretti produttivi;



- realizzare condizioni migliori di occupabilità, di coesione ed inclusione sociale.

Il raggiungimento di questi obiettivi può essere perseguito utilizzando determinate politiche prioritarie che agiscono strategicamente sui territori regionali e dunque:

- le politiche di contesto;
- le politiche di ricerca e di innovazione dei sistemi produttivi;
- le politiche dell'inclusione sociale, del lavoro, della formazione e del welfare.

Ai fini, quindi, della redazione di un prossimo Piano dei Tempi e degli Spazi che coinvolga tutti gli strumenti e gli elementi utili ad una completa visione del sistema, risulta importante conoscere le politiche di contesto utilizzate per il perseguimento degli obiettivi regionali prefissati dalla Regione Puglia nel documento programmatico regionale.

Per quanto riguarda la mobilità, l'analisi del sistema dei trasporti in Puglia evidenzia un grado di infrastrutturazione ancora inadeguato rispetto sia ai livelli di accessibilità e qualità ancora migliorabili, anche alla luce dell'evoluzione delle esigenze connesse sia agli insediamenti produttivi locali sia delle strutture socio assistenziali e sociosanitarie, sia alle dinamiche della domanda ed alle prospettive dell'innovazione tecnologica.

L'esigenza principale del sistema dei trasporti è una vera e propria integrazione. Naturalmente il territorio regionale presenta anche delle forti potenzialità determinate dalla collocazione geografica che pone la regione in un crocevia privilegiato rispetto alle direttrici di comunicazione nazionali ed internazionali, agli investimenti in atto ed a quelli programmatici.

Le linee d'azione principali per il perseguimento degli obiettivi generali definiti nel quadro strategico nazionale, riportano:

- interventi per l'accessibilità interna;
- sviluppo delle reti di trasporto urbano ed extraurbano sostenibili ed accessibili;
- interventi per il riequilibrio modale e il potenziamento dei collegamenti con le direttrici nazionali ed internazionali di trasporto;
- sviluppo dei sistemi di controllo e monitoraggio della qualità dei servizi e delle performance delle dotazioni infrastrutturali
- sviluppo delle infrastrutture di movimentazione e logistica delle produzioni.

Nel 2007, la Regione Puglia, ed in particolare l'Assessorato alla Programmazione Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici, attraverso l'atto NVVIP n° 151 del 15.5.2007, rende pubbliche le linee guida per la Pianificazione Strategica Territoriale dell'Area Vasta.



In questo documento, è possibile infatti constatare che lo strumento che consente di definire un "progetto di sistema" - all'interno di un processo di pianificazione integrato del sistema complessivo trasporti-territorio, basato su uno scenario di assetto futuro del quadro strutturato su di un insieme di investimenti e di innovazioni organizzativo/gestionali di carattere strategico da attuarsi nel medio-lungo periodo alle possibili scale urbane, metropolitane e sovra-comunali - è proprio il Piano Urbano della Mobilità.

Il trasporto e, quindi, il sistema della mobilità vanno considerati nella loro globalità e complessità, sia dal lato dell'offerta, sia dal lato della domanda. Per quanto attiene all'offerta, vanno considerati la fornitura dei servizi collettivi e la gestione della mobilità individuale, le infrastrutture, la gestione e i regolamenti, mentre per quanto riguarda la domanda è necessario considerare non solo la quantità del servizio richiesto, ma anche la qualità e la distribuzione dei flussi espressi dall'assetto territoriale e socio-economico al fine di meglio configurare l'assetto attuale e futuro dei bisogni di mobilità. La contestuale e sinergica predisposizione del Piano Strategico e del PUM scaturisce, secondo l'obiettivo generale del raggiungimento di traguardi reali di competitività degli ambiti sovra-comunali, dalle relazioni d'interdipendenza tra i due strumenti. In particolare:

- al Piano Strategico spetta declinare gli obiettivi e le azioni di medio-lungo periodo atti a rafforzare sia il sistema territoriale come nodo di eccellenza della rete infrastrutturale di rango nazionale ed europeo, sia le specifiche linee di azione locali;
- al Piano della Mobilità spetta definire l'insieme di interventi sul sistema della mobilità, funzionali a ottimizzare le modalità di governo dei flussi esistenti e previsti in funzione delle scelte adottate dal Piano Strategico.

I principali obiettivi da perseguire mediante l'attuazione degli scenari di Piano attengono:

- al soddisfacimento e allo sviluppo dei fabbisogni di mobilità (incremento di accessibilità delle aree d'intervento mediante la riduzione del costo generalizzato di trasporto);
- al risanamento ambientale (diminuzione, almeno entro i limiti previsti dagli accordi internazionali sottoscritti, dell'inquinamento atmosferico);
- all'innalzamento dei livelli di sicurezza del trasporto (variazione della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico, riduzione della velocità, riduzione dei punti di conflitto tra correnti veicoli e tra questi ultimi e le utenze deboli, proteggere le utenze deboli);
- alla qualità del servizio (fornire un livello di servizio soddisfacente alla mobilità interna al territorio in esame e nei suoi collegamenti esterni);
- alla riduzione dei consumi energetici;



- all'aumento equilibrato di capacità del sistema dei trasporti in relazione alla domanda attuale e futura, espressa e generata, principalmente attraverso l'ottimizzazione dell'utilizzo delle diverse modalità di trasporto esistenti;
- alla promozione dell'utilizzo del trasporto collettivo.

Obiettivo, in sostanza, è di estrarre, partendo dai bisogni, l'assetto infrastrutturale e dei servizi di Piano che consenta un disegno complessivo efficiente e sostenibile di politica dei trasporti per il medio e lungo periodo, e che contenga un'analisi sia della domanda attuale, che dell'offerta attuale e futura (trasporto individuale, trasporto pubblico, sosta etc.), che delle previsioni di pianificazione territoriale ed urbanistica e progettazione in rapporto allo specifico tema della mobilità. Inoltre, il Piano dovrà contenere l'individuazione delle criticità; la definizione e confronto di scenari alternativi con relative soluzioni di intervento, anche con valutazioni quantitative e qualitative, in relazione con le previsioni territoriali, urbanistiche ed ambientali, la definizione del programma di interventi definiti a livello di fattibilità con indicazione dei tempi e dei costi di realizzazione, e, infine, la valutazione dell'effettivo livello di raggiungimento dei singoli obiettivi di Piano.

Anche in questo caso la concertazione diviene fondamentale. Il consenso sulle scelte di Piano costituisce un elemento base sulla attuabilità del Piano stesso, specie nel caso in cui le scelte modifichino fortemente l'assetto dei trasporti nell'area e, quindi, i comportamenti dei residenti nei propri spostamenti quotidiani. In particolare, data la complessità e il numero degli attori presenti sul Territorio con competenze di intervento infrastrutturale e gestionale sul sistema della mobilità, appare importante avviare una concertazione ristretta, avente come interlocutori i suddetti attori, ed eventualmente alcuni altri soggetti selezionati come portatori di opinioni, dato che si tratta di problemi a scala urbana e sovracomunale.

Il PUM, per poter perseguire al meglio gli obiettivi posti, deve tener conto degli strumenti di pianificazione strategica, generale ed esecutiva, ed essere coordinato con gli altri piani di settore, quali i piani del traffico urbano e della viabilità extraurbana, i piani di azione, di risanamento e di mantenimento della qualità dell'aria e dell'ambiente e per la riduzione dei livelli di emissione sonora, igienico-sanitari, energetici, quelli urbanistico-territoriali sia generali che attuativi, in specie quelli relativi alle attività produttive e alle attività ricreative e residenziali (piano per insediamenti produttivi, centri direzionali, zone e centri commerciali, zone per il tempo libero etc.) e con la pianificazione dei servizi sociali ed i piani municipali di welfare, dei tempi e degli orari. Peraltro, il PUM deve essere progettato in coerenza con gli strumenti della programmazione e della pianificazione regionale. In particolare, il PUM dovrà correlarsi con gli strumenti urbanistici comunali.



Inoltre, in coerenza a quanto prima detto ed in linea con i nostri obiettivi rispetto alla conciliazione delle politiche di armonizzazione della qualità della vita con quelle legate alla mobilità sostenibile, anche l'art. 32 della Legge Regionale n. 19/2006 promuove i programmi di riqualificazione urbana, gli investimenti per accrescere la dotazione di infrastrutture sociali del territorio oggetto dell'intervento, la qualità e l'offerta di soluzioni abitative per i residenti, la dotazione di verde urbano e di aree attrezzate a servizi per favorire l'aggregazione sociale, la rete del trasporto urbano e la dotazione di piste ciclabili e pedonali, gli impianti semaforici e segnaletica dedicata al fine di favorire la mobilità accessibile e sicura nei contesti urbani per diversamente abili, bambini e ragazzi, persone anziane.

Infine, concludendo, anche l'art. 9 della L.R. n. 7/2007 al punto 2 prevede tra gli obiettivi la corrispondenza degli orari e della frequenza dei trasporti pubblici con le esigenze di razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, anche attraverso l'utilizzo di forme di mobilità alternative all'uso dell'auto privata.



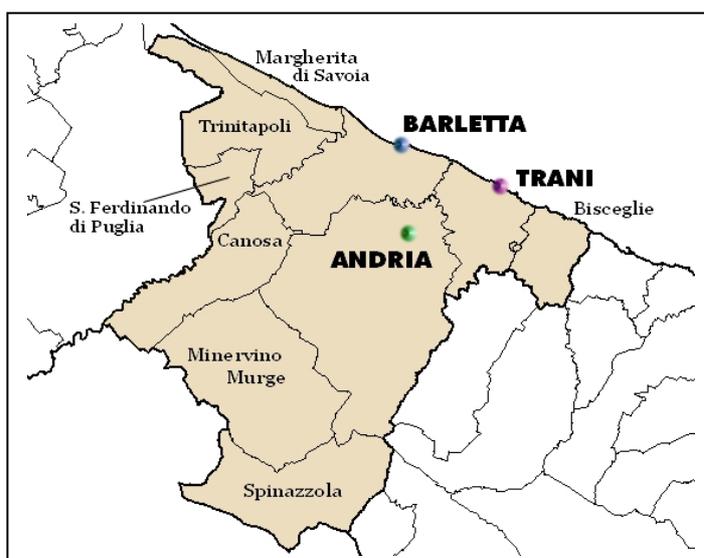
### 3. ANALISI

Tale sezione è dedicata all'indagine desk, basata sull'approfondimento dei dati sul territorio, per la definizione del contesto, inteso quale "tempo e spazio" dell'azione dello studio.

#### 3.1 Territorio e popolazione

Il territorio dell'Ambito Sociale N. 5, situato nella Provincia di BAT e costituito dai Comuni di Trani e Bisceglie, ha una superficie totale pari a 170,56 kmq ed una popolazione residente al 31/12/2010 pari a 108.787 abitanti, con una densità di 637,8 abitanti per kmq.

Il Comune di Bisceglie, pur presentando una estensione territoriale pari a poco più della metà di quello di Trani (68,48 kmq rispetto a 102,08 kmq), riporta dei valori di popolazione residente



sostanzialmente equivalente. Tale elemento si è rivelato essenziale nella successiva indagine condotta, sia per efficacia dei risultati, sia per risultati ottenuti.

Tab. 1A - Popolazione nel 2010

	Maschi Trani	Maschi Bisceglie	Femmine Trani	Femmine Bisceglie	Totale Trani	Totale Bisceglie	Totale Ambito
Popolazione al 1° Gennaio	26402	26982	27453	27545	53855	54527	108382
Nati	284	301	285	263	569	564	1133
Morti	211	221	207	190	418	411	829
Saldo Naturale	73	80	78	73	151	153	304
Iscritti da altri Comuni	255	316	265	266	520	582	1102
Iscritti dall'estero	100	74	90	131	190	205	395
Altri iscritti	12	9	11	5	23	14	37
Cancellati per altri Comuni	383	280	363	289	746	569	1315
Cancellati per l'estero	19	21	10	18	29	39	68
Altri cancellati	16	20	8	6	24	26	50
Saldo Migratorio e per altri motivi	-51	78	-15	89	-66	167	101
Popolazione residente in famiglia	26338	26750	27270	27252	53608	54002	107610
Popolazione residente in convivenza	86	390	246	455	332	845	1177
Unità in più/meno dovute a variazioni territoriali	0	0	0	0	0	0	0
Popolazione al 31 Dicembre	26424	27140	27516	27707	53940	54847	108787



**Tab. 2A – Popolazione di Ambito e di Provincia al 31/12/2010**

	Maschi Trani	Maschi Bisceglie	Maschi BAT	Femmine Trani	Femmine Bisceglie	Femmine BAT	Totale Trani	Totale Bisceglie	Totale BAT
Popolazione al 1° Gennaio	26402	26982	193153	27453	27545	198353	53855	54527	391506
Nati	284	301	1964	285	263	1900	569	564	3864
Morti	211	221	1473	207	190	1451	418	411	2924
Saldo Naturale	73	80	491	78	73	449	151	153	940
Iscritti da altri Comuni	255	316	1464	265	266	1428	520	582	2892
Iscritti dall'estero	100	74	575	90	131	686	190	205	1261
Altri iscritti	12	9	53	11	5	29	23	14	82
Cancellati per altri Comuni	383	280	1742	363	289	1751	746	569	3493
Cancellati per l'estero	19	21	88	10	18	70	29	39	158
Altri cancellati	16	20	103	8	6	64	24	26	167
Saldo Migratorio e per altri motivi	-51	78	159	-15	89	258	-66	167	417
Popolazione residente in famiglia	26338	26750	193171	27270	27252	198077	53608	54002	391248
Popolazione residente in convivenza	86	390	632	246	455	983	332	845	1615
Unità in più/meno dovute a variazioni territoriali	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Popolazione al 31 Dicembre	26424	27140	193803	27516	27707	199060	53940	54847	392863

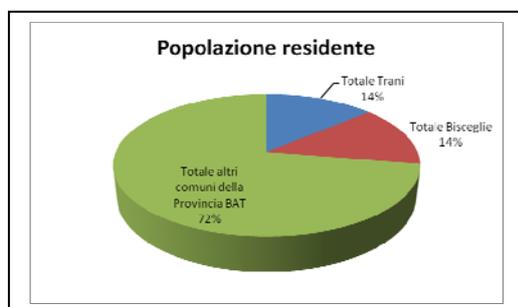
**Tab. 3A - Percentuali popolazione di Ambito sul totale della popolazione residente nella Provincia al 31/12/2010**

	Maschi Trani	Maschi Bisceglie	Maschi BAT	Femmine Trani	Femmine Bisceglie	Femmine Bat	Totale Trani	Totale Bisceglie	Totale BAT
Popolazione al 1° Gennaio	6,74%	6,89%	49,34%	7,01%	7,04%	50,66%	13,76%	13,93%	100,00%
Nati	7,35%	7,79%	50,83%	7,38%	6,81%	49,17%	14,73%	14,60%	100,00%
Morti	7,22%	7,56%	50,38%	7,08%	6,50%	49,62%	14,30%	14,06%	100,00%
Saldo Naturale	7,77%	8,51%	52,23%	8,30%	7,77%	47,77%	16,06%	16,28%	100,00%
Iscritti da altri Comuni	8,82%	10,93%	50,62%	9,16%	9,20%	49,38%	17,98%	20,12%	100,00%
Iscritti dall'estero	7,93%	5,87%	45,60%	7,14%	10,39%	54,40%	15,07%	16,26%	100,00%
Altri iscritti	14,63%	10,98%	64,63%	13,41%	6,10%	35,37%	28,05%	17,07%	100,00%
Cancellati per altri Comuni	10,96%	8,02%	49,87%	10,39%	8,27%	50,13%	21,36%	16,29%	100,00%
Cancellati per l'estero	12,03%	13,29%	55,70%	6,33%	11,39%	44,30%	18,35%	24,68%	100,00%
Altri cancellati	9,58%	11,98%	61,68%	4,79%	3,59%	38,32%	14,37%	15,57%	100,00%
Saldo Migratorio e per altri motivi	-12,23%	18,71%	38,13%	-3,60%	21,34%	61,87%	-15,83%	40,05%	100,00%
Popolazione residente in famiglia	6,73%	6,84%	49,37%	6,97%	6,97%	50,63%	13,70%	13,80%	100,00%
Popolazione residente in convivenza	5,33%	24,15%	39,13%	15,23%	28,17%	60,87%	20,56%	52,32%	100,00%
Popolazione al 31 Dicembre	6,73%	6,91%	49,33%	7,00%	7,05%	50,67%	13,73%	13,96%	100,00%



**Tab. 4A - Percentuali popolazione di Ambito sui totali di singolo genere della popolazione residente nella Provincia al 31/12/2010**

	Maschi Trani	Maschi Bisceglie	Maschi BAT	Femmine Trani	Femmine Bisceglie	Femmine Bat	Totale Trani	Totale Bisceglie	Totale BAT
Popolazione al 1° Gennaio	13,67%	13,97%	100,00%	13,84%	13,89%	100,00%	13,76%	13,93%	100,00%
Nati	14,46%	15,33%	100,00%	15,00%	13,84%	100,00%	14,73%	14,60%	100,00%
Morti	14,32%	15,00%	100,00%	14,27%	13,09%	100,00%	14,30%	14,06%	100,00%
Saldo Naturale	14,87%	16,29%	100,00%	17,37%	16,26%	100,00%	16,06%	16,28%	100,00%
Iscritti da altri Comuni	17,42%	21,58%	100,00%	18,56%	18,63%	100,00%	17,98%	20,12%	100,00%
Iscritti dall'estero	17,39%	12,87%	100,00%	13,12%	19,10%	100,00%	15,07%	16,26%	100,00%
Altri iscritti	22,64%	16,98%	100,00%	37,93%	17,24%	100,00%	28,05%	17,07%	100,00%
Cancellati per altri Comuni	21,99%	16,07%	100,00%	20,73%	16,50%	100,00%	21,36%	16,29%	100,00%
Cancellati per l'estero	21,59%	23,86%	100,00%	14,29%	25,71%	100,00%	18,35%	24,68%	100,00%
Altri cancellati	15,53%	19,42%	100,00%	12,50%	9,38%	100,00%	14,37%	15,57%	100,00%
Saldo Migratorio e per altri motivi	-32,08%	49,06%	100,00%	-5,81%	34,50%	100,00%	-15,83%	40,05%	100,00%
Popolazione residente in famiglia	13,63%	13,85%	100,00%	13,77%	13,76%	100,00%	13,70%	13,80%	100,00%
Popolazione residente in convivenza	13,61%	61,71%	100,00%	25,03%	46,29%	100,00%	20,56%	52,32%	100,00%
Popolazione al 31 Dicembre	13,63%	14,00%	100,00%	13,82%	13,92%	100,00%	13,73%	13,96%	100,00%



La popolazione dell'Ambito 5 Trani - Bisceglie, assorbe ben il 28% di tutti residenti nella Provincia BAT, considerando, inoltre, che Trani è uno dei tre Comuni Capoluogo.

La popolazione femminile risulta al 31/12/2010 superiore di qualche centinaio di unità, singolarmente e per entrambi i Comuni, alla popolazione maschile.

Questa lieve tendenza ad una maggiore numerosità della popolazione femminile è costante in tutta la Provincia, con il 50,67% del totale dei residenti. Vedremo, però, nella sezione Economia, come questo andamento percentuale non sia sostenuto positivamente in termini lavorativi.

Trani e Bisceglie nell'ultimo anno hanno accolto oltre 1000 nuovi nati, con un saldo naturale di oltre 300 unità. Questo risulta fondamentale in un periodo, ormai a livello europeo, dove tale fattore risulta sempre negativo.

Di spiccato interesse appaiono i dati sul saldo migratorio. Parametrando a livello provinciale, Trani presenta un saldo negativo pari al 15,83%, suddiviso in maniera non egualitaria: la percentuale, sempre negativamente per entrambi, è pari nel settore maschile, al 12,23% ed in quello femminile al 3,60%. Al contrario, Bisceglie accusa un saldo totale pari al 40,05%. In



questo Comune si invertono i ruoli: per le donne il saldo è maggiore ed è pari 21,34%, mentre per gli uomini è del 18,71%.

**Tab. 5A – Popolazione residente per tipologia di stato di famiglia al 31/12/2010**

	Maschi				Totale Maschi	Femmine				Totale Femmine	Maschi + Femmine
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi		Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove		
Italia Merid.	3143602	3524568	47959	163572	6879701	2823858	3573936	83307	805231	7286332	14166033
Puglia	882863	1037514	14203	46322	1980902	807272	1050151	23730	221980	2103133	4084035
Foggia	142902	160172	1964	7691	312729	127924	161645	3191	35402	328162	640891
Bari	272362	321190	4823	13805	612180	245618	325041	8206	63416	642281	1254461
Taranto	123161	149208	2146	6546	281061	110497	152026	3902	33039	299464	580525
Brindisi	86149	101306	1412	4558	193425	81291	102447	2447	23486	209671	403096
Lecce	170963	205055	2934	9402	388354	164917	207450	4542	48293	425202	813556
BAT	87326	100583	924	4320	193153	77025	101542	1442	18344	198353	391506
Bisceglie	12191	14046	172	573	26982	10606	14147	253	2539	27545	54527
Trani	12080	13546	207	569	26402	10745	13855	364	2489	27453	53855

**Tab. 6A – Percentuale popolazione residente per tipologia di stato di famiglia per genere al 31/12/2010**

	Maschi				Totale Maschi	Femmine				Totale Femmine
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi		Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove	
Italia Meridionale	45,69%	51,23%	0,70%	2,38%	100,00%	38,76%	49,05%	1,14%	11,05%	100,00%
Puglia	44,57%	52,38%	0,72%	2,34%	100,00%	38,38%	49,93%	1,13%	10,55%	100,00%
BAT	45,21%	52,07%	0,48%	2,24%	100,00%	38,83%	51,19%	0,73%	9,25%	100,00%
Bisceglie	45,18%	52,06%	0,64%	2,12%	100,00%	38,50%	51,36%	0,92%	9,22%	100,00%
Trani	45,75%	51,31%	0,78%	2,16%	100,00%	39,14%	50,47%	1,33%	9,07%	100,00%

**Tab. 7A – Percentuale popolazione residente per tipologia di stato di famiglia per popolazione totale al 31/12/2010**

	Maschi				Totale Maschi	Femmine				Totale Femmine	Maschi + Femmine
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi		Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove		
Italia Meridionale	22,19%	24,88%	0,34%	1,15%	48,56%	19,93%	25,23%	0,59%	5,68%	51,44%	100,00%
Puglia	21,62%	25,40%	0,35%	1,13%	48,50%	19,77%	25,71%	0,58%	5,44%	51,50%	100,00%
BAT	22,31%	25,69%	0,24%	1,10%	49,34%	19,67%	25,94%	0,37%	4,69%	50,66%	100,00%
Bisceglie	22,36%	25,76%	0,32%	1,05%	49,48%	19,45%	25,94%	0,46%	4,66%	50,52%	100,00%
Trani	22,43%	25,15%	0,38%	1,06%	49,02%	19,95%	25,73%	0,68%	4,62%	50,98%	100,00%

Interessante risulta – in linea con l'andamento generale su scala nazionale, regionale e provinciale – il valore delle nubili confrontato con i celibi. Tale valore risulta nettamente inferiore per le donne che per gli uomini di quasi 7 punti percentuali. Trani apporta un picco sopra la media con un valore del 39,14% per le nubili e del 45,75% per i celibi; Bisceglie assume valori sottomedio con il 38,50% delle donne e il 45,18% per gli uomini. Al contrario, il valore degli uomini coniugati rispetto alle donne risulta più alto, riportando sempre Trani sopra



media e Bisceglie sotto, sulla linea di pochi decimi di scarto. Tale propensione ai rapporti matrimoniali duraturi negli uomini è ancora confermata nella percentuale di divorziati, inferiore a quella delle donne.

La longevità delle donne è, invece, confermata dal notevole scarto tra la percentuale di vedove e di vedovi, tra cui si crea un gap di oltre 8 punti percentuali nei confronti delle prime.

**Tab. 8A – Popolazione residente nei Comuni della Provincia BAT per tipologia di stato di famiglia al 31/12/2010**

	Maschi				Totale Maschi	Femmine				Totale Femmine	Maschi + Femmine
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi		Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove		
Andria	21873	25986	160	1049	49068	19872	26203	224	4145	50444	99512
Barletta	21750	23957	224	974	46905	18524	24233	339	4088	47184	94089
<b>Bisceglie</b>	<b>12191</b>	<b>14046</b>	<b>172</b>	<b>573</b>	<b>26982</b>	<b>10606</b>	<b>14147</b>	<b>253</b>	<b>2539</b>	<b>27545</b>	<b>54527</b>
Canosa di Puglia	6852	7925	32	387	15196	6105	8008	58	1708	15879	31075
Margherita di Savoia	2614	3356	24	160	6154	2260	3360	49	727	6396	12550
Minervino Murge	2144	2380	28	135	4687	1857	2366	26	689	4938	9625
San Ferd. di Puglia	3178	3936	36	230	7380	2740	3912	62	728	7442	14822
Spinazzola	1434	1791	14	82	3321	1332	1791	22	483	3628	6949
<b>Trani</b>	<b>12080</b>	<b>13546</b>	<b>207</b>	<b>569</b>	<b>26402</b>	<b>10745</b>	<b>13855</b>	<b>364</b>	<b>2489</b>	<b>27453</b>	<b>53855</b>
Trinitapoli	3210	3660	27	161	7058	2984	3667	45	748	7444	14502

**Tab. 9A – Percentuale popolazione residente nei Comuni della Provincia BAT per tipologia di stato di famiglia al 31/12/2010**

	Maschi				Totale Maschi	Femmine				Totale Femmine	Maschi + Femmine
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi		Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove		
Andria	21,98%	26,11%	0,16%	1,05%	49,31%	19,97%	26,33%	0,23%	4,17%	50,69%	100,00%
Barletta	23,12%	25,46%	0,24%	1,04%	49,85%	19,69%	25,76%	0,36%	4,34%	50,15%	100,00%
<b>Bisceglie</b>	<b>22,36%</b>	<b>25,76%</b>	<b>0,32%</b>	<b>1,05%</b>	<b>49,48%</b>	<b>19,45%</b>	<b>25,94%</b>	<b>0,46%</b>	<b>4,66%</b>	<b>50,52%</b>	<b>100,00%</b>
Canosa di Puglia	22,05%	25,50%	0,10%	1,25%	48,90%	19,65%	25,77%	0,19%	5,50%	51,10%	100,00%
Margherita di Savoia	20,83%	26,74%	0,19%	1,27%	49,04%	18,01%	26,77%	0,39%	5,79%	50,96%	100,00%
Minervino Murge	22,28%	24,73%	0,29%	1,40%	48,70%	19,29%	24,58%	0,27%	7,16%	51,30%	100,00%
San Ferd. di Puglia	21,44%	26,56%	0,24%	1,55%	49,79%	18,49%	26,39%	0,42%	4,91%	50,21%	100,00%
Spinazzola	20,64%	25,77%	0,20%	1,18%	47,79%	19,17%	25,77%	0,32%	6,95%	52,21%	100,00%
<b>Trani</b>	<b>22,43%</b>	<b>25,15%</b>	<b>0,38%</b>	<b>1,06%</b>	<b>49,02%</b>	<b>19,95%</b>	<b>25,73%</b>	<b>0,68%</b>	<b>4,62%</b>	<b>50,98%</b>	<b>100,00%</b>
Trinitapoli	22,13%	25,24%	0,19%	1,11%	48,67%	20,58%	25,29%	0,31%	5,16%	51,33%	100,00%
<b>TOTALE</b>	<b>22,31%</b>	<b>25,69%</b>	<b>0,24%</b>	<b>1,10%</b>	<b>49,34%</b>	<b>19,67%</b>	<b>25,94%</b>	<b>0,37%</b>	<b>4,69%</b>	<b>50,66%</b>	<b>100,00%</b>



**Tab. 10A – Percentuale popolazione residente nei Comuni della Provincia BAT per tipologia di stato di famiglia al 31/12/2010**

	Maschi				Totale Maschi	Femmine				Totale Femmine	Maschi + Femmine
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi		Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove		
Andria	5,59%	6,64%	0,04%	0,27%	12,53%	5,08%	6,69%	0,06%	1,06%	12,88%	25,42%
Barletta	5,56%	6,12%	0,06%	0,25%	11,98%	4,73%	6,19%	0,09%	1,04%	12,05%	24,03%
Bisceglie	3,11%	3,59%	0,04%	0,15%	6,89%	2,71%	3,61%	0,06%	0,65%	7,04%	13,93%
Canosa di Puglia	1,75%	2,02%	0,01%	0,10%	3,88%	1,56%	2,05%	0,01%	0,44%	4,06%	7,94%
Margherita di Savoia	0,67%	0,86%	0,01%	0,04%	1,57%	0,58%	0,86%	0,01%	0,19%	1,63%	3,21%
Minervino Murge	0,55%	0,61%	0,01%	0,03%	1,20%	0,47%	0,60%	0,01%	0,18%	1,26%	2,46%
San Ferdinando di Puglia	0,81%	1,01%	0,01%	0,06%	1,89%	0,70%	1,00%	0,02%	0,19%	1,90%	3,79%
Spinazzola	0,37%	0,46%	0,00%	0,02%	0,85%	0,34%	0,46%	0,01%	0,12%	0,93%	1,77%
Trani	3,09%	3,46%	0,05%	0,15%	6,74%	2,74%	3,54%	0,09%	0,64%	7,01%	13,76%
Trinitapoli	0,82%	0,93%	0,01%	0,04%	1,80%	0,76%	0,94%	0,01%	0,19%	1,90%	3,70%
TOTALE	22,31%	25,69%	0,24%	1,10%	49,34%	19,67%	25,94%	0,37%	4,69%	50,66%	100,00%

Il confronto tra Comuni della provincia non lascia emergere grosse diversità. Nonostante questo, Trani mostra la più bassa percentuale di uomini sia divorziati con lo 0,38% sia coniugati con il 25,15%. Al contrario, le donne di Trani fanno registrare la più alta voce di divorziate con lo 0,68%. Bisceglie, invece, riporta la più alta percentuale di donne coniugate con il 25,94%.

Dai dati presenti sul "Rapporto sull'inclusione Sociale. Prima Indagine sulle politiche di inclusione sociale dell'area Nord Barese Ofantina" e sul "Piano di Zona 2009-2011" si registra nei Comuni un sostanziale parallelismo nelle fasce di popolazione.

**Tab. 11A – Totale popolazione residente al 31.12.08 per fasce d'età**

Popolazione residente per fasce d'età	Trani	Bisceglie	Ambito 5
Minori 0-3	1712	2271	3983
Minori 4-18	9477	2912	12389
19-64 anni	34505	46617	81122
65 anni e oltre	8131	2533	10664
Totale	53825	54333	108158

I gap presenti nella fascia d'età 4-18 anni ed in quella per gli over 65 tendono a creare uno sbilanciamento a favore della città di Trani. Tale dato, in considerazione della specificità delle fasce d'età, si ritiene debba essere tenuto presente in relazione all'analisi delle esigenze sociali nella definizione del Piano.



**Tab. 12A – Totale popolazione residente al 31.12.08 per fasce d'età per % sul totale della popolazione**

Popolazione residente per fasce d'età	Trani %	Bisceglie %	Ambito 5 %
Minori 0-3	3,18	4,18	3,68
Minori 4-18	17,61	5,36	11,45
19-64 anni	64,11	85,80	75
65 anni e oltre	15,11	4,66	9,86

Nel complesso le persone anziane rappresentano il 9,86% della popolazione residente nell'Ambito ed il 37,65% di questi è composto da anziani che vivono soli. Se in termini assoluti è il Comune di Trani a far rilevare il maggior numero di anziani residenti (8.131), è nel Comune di Bisceglie che si rileva la più alta incidenza degli anziani che vivono soli (79,19%) sul totale degli anziani residenti.

Ulteriore fenomeno di studio è l'immigrazione.

Come riportato nel III Rapporto sulla Povertà della Caritas L'immigrazione in Puglia e nel Piano di Zona 2009-2011, l'immigrazione nella nostra Regione continua ad essere un fenomeno difficile da leggere e analizzare, e presenta alcune peculiarità che la caratterizzano con appena il 2% di stranieri regolari sul totale dei soggiornanti in Italia nel 2008. Tra questi vi è uno sviluppo crescente di attività imprenditoriali e, quindi, uno spostamento della loro posizione sociale e di bisogno.

**Tab. 13A - Popolazione straniera residente al 1° Gennaio 2010 per età e sesso**

	Maschi	Femmine	Totale
Italia	2063407	2171652	4235059
Italia Meridionale	174739	219316	394055
Puglia	39517	44803	84320
Trani	805	817	1622
Bisceglie	341	453	794

Tra la popolazione residente nell'Ambito, al 31/12/2010 gli stranieri risultano essere 2.416, provenienti da Albania, Marocco, Romania, Algeria, e Cina. Data la complessità del fenomeno e la necessità di una lettura il più possibile rappresentativa, a questi, regolarmente censiti, si dovranno aggiungere gli stranieri irregolari che entrano legalmente, ma che successivamente non fanno richiesta di permesso di soggiorno o non lo rinnovano, e i clandestini privi di titoli di soggiorno validi entrati clandestinamente sul territorio nazionale.

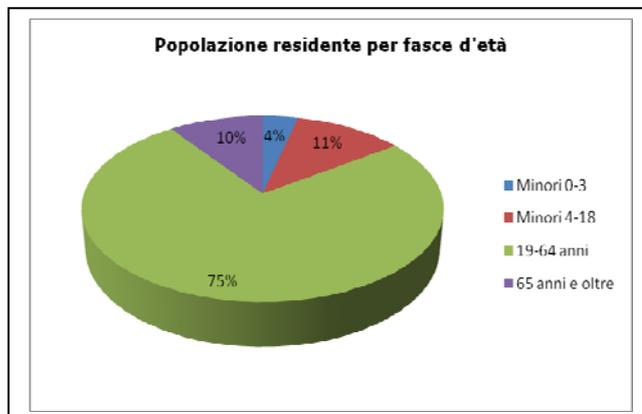
Naturalmente, l'esistenza degli immigrati stranieri, così come la loro presenza nelle scuole, costituisce una realtà nuova che conduce ad una riflessione, anch'essa forse inedita, per quanti operano in una società sempre più complessa ed interetnica.



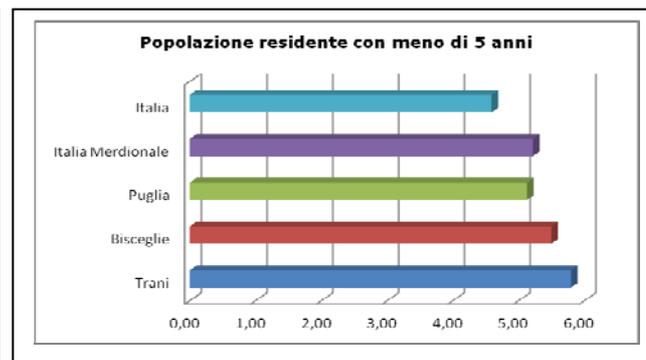
### 3.2 La popolazione giovanile e la scolarizzazione

Analizzando la percentuale di bambini in età prescolare, si individua una differenza tra i Comuni di Ambito, rispetto agli andamenti demografici delle famiglie. Sembra infatti che la popolazione in età prescolare tenda ad essere maggiormente incidente rispetto alla media provinciale e regionale.

Se si considera la media di Ambito pari al 5,65%, la stessa risulta superiore rispetto alla media provinciale del 5,4% e inferiore al valore regionale del 10,1%.



Popolazione residente con meno di 5 anni	
Trani	5,80
Bisceglie	5,50
Puglia	5,13
Italia Merdionale	5,22
Italia	4,59



Fondamentale in questo studio di prefattibilità è risultata, poi, l'analisi delle strutture scolastiche e del sistema dell'istruzione nei Comuni dell'Ambito.

Tab. 1B - Numerosità scuole Ambito 5

	Scuole Statali				Scuola privata
	Scuola dell'infanzia	Scuola primaria	Scuola secondaria di 1° grado	Scuola secondaria di 2° grado	Scuola dell'infanzia
Trani	10	7	5	8	6
Bisceglie	9	4	3	5	3
Totale	19	11	8	13	9

Le 28 scuole dell'infanzia (statali e parificate) assicurano la completa copertura delle fasce di età dei più piccoli. Tale numerosità potrebbe essere conseguente quale effetto sia del non gran numero di componenti per classe, vista la maggiore cura destinata a tale popolazione infantile, sia dalla possibilità offerta (più spesso dagli istituti parificati) di una varietà di orari per una migliore gestione della giornata dei genitori secondo le esigenze lavorative. Le scuole primarie e secondarie di 1° grado sostengono il peso della prima fase reale di educazione ed il loro numero segue l'estensione territoriale dei due Comuni.



Le scuole secondarie di 2° grado, infine, presentano un'offerta molto diversificata. A Bisceglie sono presenti un Liceo Scientifico, un Istituto Tecnico Commerciale, un Istituto per i Servizi Commerciali (sezione Associata) ed un Istituto Professionale Industria ed Attività Marinare. Inoltre, ITC Dell'Olio offre anche corsi serali. A Trani troviamo un I.I.S.S. I.P.S.C.T. Ipsia, un Istituto Tecnico Commerciale, un Liceo Classico ed uno Scientifico, un Istituto Professionale per i Servizi Commerciali (Sezioni Associata), un Istituto Professionale Industria ed Artigianato, oltre a due corsi Serali offerti dall'ITC e dal Liceo Classico ma come IPSIA. La diversificazione offre, quindi, stimolo alla crescita del territorio ed alla sua popolazione giovanile.

<b>Scuole a Bisceglie</b>	
<b>Scuole Statali</b>	
<b>A. di Bari 3 C.D. Bisceglie</b>	Scuola dell'infanzia
<b>Carrara Gioia II</b>	Scuola dell'infanzia
<b>Carrara Reddito</b>	Scuola dell'infanzia
<b>Prefabb. Carrara Gioia</b>	Scuola dell'infanzia
<b>Via Corte Preziosa I</b>	Scuola dell'infanzia
<b>Via Corte Preziosa II</b>	Scuola dell'infanzia
<b>Via Guarini</b>	Scuola dell'infanzia
<b>Via Martiri di Via Fani</b>	Scuola dell'infanzia
<b>Via XXV Aprile</b>	Scuola dell'infanzia
<b>A. di Bari 3 C.D. Bisceglie</b>	Scuola dell'infanzia
<b>De Amicis 1 C.D. Bisceglie</b>	Scuola dell'infanzia
<b>Don Tonino Bello 2 C.D. Bisceglie</b>	Scuola primaria
<b>Prof. Arc. Caputi 2 C.D. Bisceglie</b>	Scuola primaria



<b>Sergio Cosmai 4 C.D. Bisceglie</b> Scuola primaria
<b>V.Amando Vescovo 3 C.D. Bisceglie</b> Scuola primaria
<b>Via Fani 2 C.D. Bisceglie</b> Scuola primaria
<b>Via Salnitro 4 C.D. Bisceglie</b> Scuola primaria
<b>1 C.D. De Amicis Bisceglie</b> Scuola primaria
<b>3 C.D. S. Giovanni Bosco Bisceglie</b> Scuola primaria
<b>4 C.D. Don P. Uva Bisceglie</b> Scuola primaria
<b>4 C.D. Prof. Arc. Caputi Bisceglie</b> Scuola primaria
<b>Cesare Battisti</b> Scuola secondaria di I grado
<b>R. Monterisi</b> Scuola secondaria di I grado
<b>S.M.S. Galileo Ferraris</b> Scuola secondaria di I grado
<b>G. Dell'Olio</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Tecnico Commerciale
<b>Leonardo da Vinci</b> Scuola secondaria di II grado Liceo Scientifico
<b>G. Bovio</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Professionale per i Servizi Commerciali - Sezione Associata
<b>I.P.S.I.A.</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Professionale Industria e Attività Marinare - Sezione Associata
<b>G. Dell'Olio</b> Scuola secondaria di II grado Corsi serali: Istituto Tecnico Commerciale
<b>Scuole Private</b>
<b>Gesù Fanciullo S. Andrea</b> Scuola dell'infanzia – Paritaria
<b>Sacro Cuore Villa Giulia</b> Scuola dell'infanzia – Paritaria
<b>San Vincenzo Dè Paoli</b>



Scuola dell'infanzia – Paritaria

## Scuole a Trani

### Scuole Statali

**Brig. A. Cezza**

Scuola dell'infanzia

**Gianni Rodari 3 C.D.**

Scuola dell'infanzia

**Istituto S. Paolo**

Scuola dell'infanzia

**Madre Teresa di Calcutta 3 C.D.**

Scuola dell'infanzia)

**Maria Montessori**

Scuola dell'infanzia

**Nicola Fabiano**

Scuola dell'infanzia

**Prof. Giuseppe Dell'Olio**

Scuola dell'infanzia

**Sandro Pertini**

Scuola dell'infanzia

**Via Papa Giovanni XXIII**

Scuola dell'infanzia

**Via Rubini**

Scuola dell'infanzia

**Brig. A. Cezza 2 C.D. Trani**

Scuola primaria

**Carcere Giudiziario 3 C.D. Trani**

Scuola primaria

**D'Annunzio 3 C.D. Trani**

Scuola primaria

**Edmondo de Amicis 1 C.D. Trani**

Scuola primaria

**G. Beltrani 4 C.D. Trani**

Scuola primaria

**Mons Petronelli 2 C.D. Trani**

Scuola primaria

**Via Papa Giovanni 3 C.D. Trani**

Scuola primaria



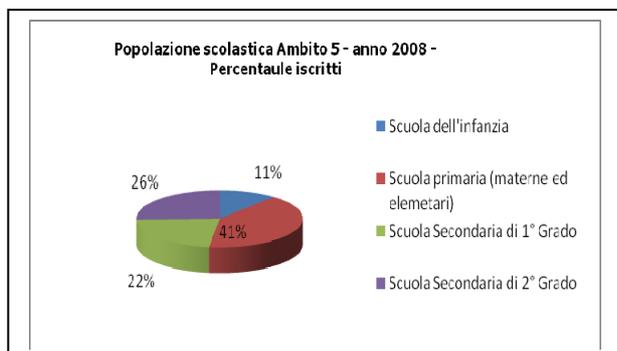
<b>2 C.D.M. Petronelli Trani</b> Scuola primaria
<b>3 C.D. D'Annunzio Trani</b> Scuola primaria
<b>C.D. 4 ° C.D. Trani</b> Scuola primaria
<b>C.D. Edmondo de Amicis</b> Scuola primaria
<b>Giustina Rocca</b> Scuola secondaria di I grado
<b>Palumbo</b> Scuola secondaria di I grado
<b>S.M.S. Bovio</b> Scuola secondaria di I grado
<b>S.M.S. Gen. E. Baldassarre</b> Scuola secondaria di I grado
<b>Casa Circondariale</b> Scuola secondaria di II grado - Sezione Associata
<b>I.I.S.S. I.P.S.C.T. Ipsia</b> Scuola secondaria di II grado
<b>Aldo Moro</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Tecnico Commerciale
<b>Trani</b> Scuola secondaria di II grado: Liceo Classico
<b>Valdemaro Vecchi</b> Scuola secondaria di II grado: Liceo Scientifico
<b>G. Bovio</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Professionale per i Servizi Commerciali - Sezione Associata
<b>I.P.S.I.A.</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Professionale Industria e Artigianato - Sezione Associata
<b>Aldo Moro</b> Scuola secondaria di II grado Corsi serali: Istituto Tecnico Commerciale
<b>Trani</b> Scuola secondaria di II grado Corsi serali: Istituto Professionale Industria e Artigianato
<b>Scuole Private</b>
<b>Anna Angela Dragonetti</b> Scuola dell'infanzia - Paritaria
<b>Il Marsupio</b>



dell'infanzia - Paritaria
<b>L'Albero Azzurro</b> dell'infanzia - Paritaria
<b>Padre Annibale di Francia</b> dell'infanzia - Paritaria
<b>S. Paolo</b> dell'infanzia - Paritaria
<b>Suore Piccole Operaie del Sacro Cuore</b> dell'infanzia - Paritaria

**Tab. 2B - Popolazione scolastica anno 2008**

Popolazione scolastica	Trani		Bisceglie		Ambito	
	Alunni	% su tot. Popolazione scolastica	Alunni	% su tot. Popolazione scolastica	Alunni	% su tot. Popolazione scolastica
Scuola dell'infanzia	290	2,99	1790	20,65	2080	11,32
Scuola primaria	4644	47,83	2848	32,85	7492	40,76
Scuola Secondaria di 1° Grado	2158	22,22	1960	22,61	4118	22,41
Scuola Secondaria di 2° Grado	2618	26,96	2071	23,89	4689	25,51
Totale popolazione scolastica	9710		8669		18379	



La popolazione scolastica complessiva dell'Ambito è di 18.379 alunni. Il 52% sono alunni di scuole di Trani, il restante 48% di Bisceglie.

La popolazione più numerosa risulta essere quella delle scuole primarie con il 41% degli alunni, seguita dagli studenti delle scuole secondarie di 2° grado, poi da quelle di 1°

grado, concludendo con l'11% dei fanciulli della scuola dell'infanzia.

Guardando i dati presentati (Tab. 2B) dal Piano Sociale di Zona 2009-2011 per l'Ambito, emergono rilievi interessanti per valutare la differenza tra i singoli Comuni. Primo tra tutti è il notevole gap definito tra gli alunni della scuola dell'infanzia. Bisceglie ha oltre 1.790 alunni, racchiudendo il 20,65% dell'intera popolazione scolastica comunale, mentre Trani solo 290, con una percentuale pari al 2,99%. Al contrario, tale divario si inverte con un gap più significativo per le scuole primarie (quasi pari al 22% degli iscritti sul totale), per poi procedere per le scuole secondarie di 1° e 2° grado.



**Tab. 3B - Disabilità e scuole 2008 – Ambito 5**

	Scuola	Alunni con disabilità grave	Alunni con disabilità sensoriale	N. ore settimanali assegnate
BISCEGLIE	I° Circolo	7		25
	II° Circolo	11		40
	III° Circolo	5		18
	IV° Circolo	6	1 videoleso	25
	Sc. Media Battisti	6		22
	Sc. Media Ferraris	1		12
	Sc. Media Monterisi	7	2 audiolesi 1 videoleso	36
	Totale	43		178
TRANI	I° Circolo	6	3 videolesi 1 audioleso	29
	II° Circolo	11	1 videoleso 1 audioleso	38
	III° Circolo	3	2 videolesi	14
	IV° Circolo	9	3 videolesi 2 audiolesi	41
	Sc. Media Bovio	3	1 ipovedente 1 non vedente	14
	Sc. Media Baldassare	4	1 videoleso 1 audioleso	14
	Sc. Media Palumbo	3	1 videoleso 1 audioleso	11
	Sc. Media Rocca	5		14
	Totale	44		175

Ulteriore dato emergente, come previsto dal Piano Sociale di Zona 2009-2011, riguarda la disabilità e la scuola dell'obbligo. La Tab.3B riporta il numero di soggetti disabili regolarmente iscritti nelle scuole dell'Ambito 5 e per i quali è stato erogato un servizio di Assistenza Specialistica per l'Autonomia e la Comunicazione.

I Comuni di Trani e Bisceglie gestiscono 87 alunni con disabilità grave e 21 alunni con disabilità sensoriale. Per questi è stato previsto – oltre a tutte le tutele previste dalla normativa esistente - il finanziamento per la fornitura gratuita, totale o parziale, dei libri di testo per gli alunni frequentanti le scuole secondarie di I° e II° grado.

Inoltre, per gli alunni appartenenti a famiglie che vivono situazioni di disagio, oltre che la disabilità, è stato previsto un piano finanziario di aiuti per la parità scolastica e il diritto allo studio e all'istruzione per l'erogazione di borse di studio.

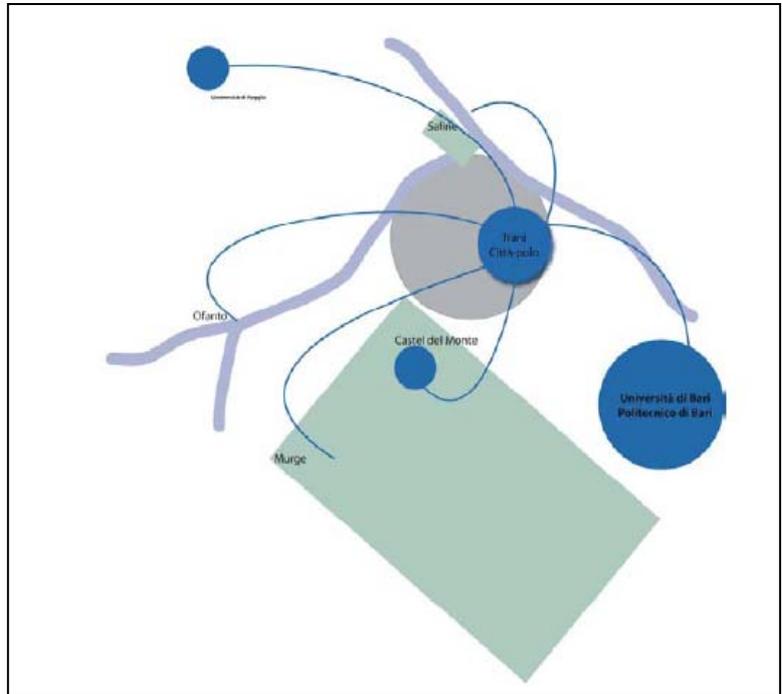
Superata ora l'analisi della scuola dell'obbligo, guardando a più alti gradi di istruzione, si evidenzia che in questo territorio manchi l'Università, ma la sua identità culturale lo candida ad essere un centro della nuova armatura culturale e di ricerca di cui la giovane Provincia necessita.



Non si tratta di replicare il modello di decentramento universitario fin qui realizzato nel nostro Paese, ma di innovarlo profondamente nella direzione di un forte radicamento sul territorio attraverso le attività di ricerca e sviluppo, attraverso le attività di *spin-off* e di incubazione d'impresa.

La presenza di attività di formazione e ricerca non può essere distribuita sul territorio con un rapporto unidirezionale con le Università esistenti, disperdendo le forze e indebolendo gli effetti, ma deve

poter contare sulla presenza di un *hub* che smisti tutte le relazioni, che faccia da centro di servizi e di spesa e che agevoli la localizzazione sul territorio delle attività.





### 3.3 Arte, cultura, natura

Trani e Bisceglie sono due cittadine colme di storia, le loro architetture e geometrie rievocano tempi antichissimi e ancestrali popolazioni. Nel territorio di Bisceglie si conservano alcuni dolmen: il Dolmen della Chianca, databile al Bronzo medio (XVI - XIV secolo a.C. ), è il dolmen più importante in Europa per dimensioni e bellezza, in ottimo stato di conservazione. Tutto il materiale litico impiegato è in calcare proveniente dal territorio circostante. Il corridoio - lungo 7,50 m - è formato da lastroni piatti, infissi verticalmente nel terreno, di altezza notevolmente inferiore rispetto a quelli della cella. Pertanto, la lunghezza totale è poco meno di 10 m ed ha l'ingresso rivolto ad est; il Dolmen Frisari, di cui si è salvato ben poco, si affaccia ai primi declivi della sponda sinistra della caratteristica incisione carsica di Lama dell'Aglio, in prossimità del crocevia di confine con i territori di Molfetta e Ruvo di Puglia, non molto distante dal Casale detto Torre Navarrino, passato alla storia per un cruento episodio ivi consumatosi nel 1600; il Dolmen di Albarosa, sulla strada Bisceglie-Ruvo di Puglia; il Dolmen di Giano, così detto perché si trovava nelle immediate vicinanze del "tempio di Giano", antica costruzione che taluni fanno risalire ai tempi pre-cristiani, seriamente minacciata dalla costruzione di nuove strade complanari durante la costruzione della nuova Strada Statale 16 Adriatica. Di questo Dolmen non resta più niente, se non minutissimi frammenti di roccia.

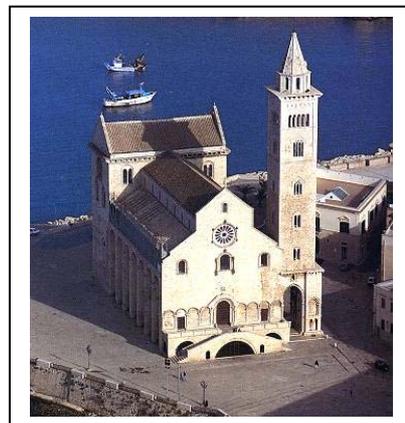
Passando a tempi a noi più vicini, fondamentali sono le architetture religiose e civili. A Bisceglie troviamo:

- la Concattedrale di San Pietro Apostolo, edificata fra il 1073 e il 1295, che è una costruzione romanico-pugliese, anche se la facciata è stata rimaneggiata con l'apertura di tre finestre in stile barocco;
- la Chiesa di Santa Margherita, costruita in stile romanico nel 1197 con evidente cupola centrale e contenente ai lati le Tombe dei Falconi - gli unici del genere nell'Italia meridionale - con tendenze gotiche;
- la Chiesa di Sant'Adoeno, edificata nel 1074, che è la chiesa più antica di Bisceglie;
- la Chiesa di San Domenico, edificata nel XII secolo e concessa ai frati Domenicani;
- la Chiesa di San Luigi, edificata nei primi del cinquecento sui ruderi del tempio di San Ludovico, luogo di sepoltura di Luigi I d'Angiò;
- la Basilica di San Giuseppe, costruita in stile del tutto romanico all'inizio del XX secolo;
- Palazzo Tupputi, degno di menzione tra le architetture civili, risalente al XVI secolo e caratterizzato dalla facciata a bugne.



Non si può invece, menzionando la città di Trani, non ricordare la Cattedrale. Conosciuta anche come duomo di Trani e, talvolta, come Cattedrale di San Nicola Pellegrino, oggi sede della cattedra dell'arcivescovo di Trani-Barletta-Bisceglie, è un esempio di architettura romanica pugliese. La sua costruzione è legata alle vicende di san Nicola Pellegrino, risalenti all'epoca della dominazione normanna.

Iniziata nel 1099, la chiesa fu edificata sulla base di quella più vecchia di Santa Maria, dove secondo la leggenda sarebbe morto il santo e fu dedicata alla Madonna Assunta, mentre le reliquie di San Nicola sarebbero state sistemate nella parte inferiore della chiesa. La cattedrale fu poi consacrata prima ancora del completamento. La fase decisiva della costruzione si ebbe presumibilmente tra il



1159 e il 1186, mentre verso il 1200 il completamento era da considerarsi raggiunto, eccezion fatta per il campanile.

La costruzione, importante dal punto di vista urbanistico, vanta una posizione relativamente isolata rispetto agli edifici circostanti e si trova nelle immediate vicinanze della costa, con l'effetto di creare un chiaro punto di riferimento sia a chi la guardi dalla città sia a chi la guardi dal mare.

Assieme alla cattedrale, degno di nota è anche il castello svevo.

La costruzione fu iniziata nel 1233 e le opere di fortificazione furono completate nel 1249, secondo il progetto di Filippo Cinardo, conte di Acquaviva e Conversano, gran conestabile e ingegnere militare dell'imperatore, e a cura di Stefano di Romoaldo Carabarese, con fortificazioni "davanti e intorno al castello".

Sotto il dominio angioino, vi furono fatte aggiunte e modifiche ad opera dell'architetto militare francese Pierre d'Angicourt. Nel 1268 si tennero nel castello le nozze tra Carlo I d'Angiò e Margherita di Borgogna e nel 1271 quelle del secondogenito di Carlo, Filippo (1254-1277), con Isabelle de Villehardouin (1263-1312), principessa d'Acaia.



Passato sotto il dominio spagnolo, sotto Carlo V, nel 1533, subì notevoli trasformazioni, per adeguarlo alle nuove esigenze difensive sorte in seguito all'invenzione della polvere da sparo. L'intervento prevede il rafforzamento del lato meridionale, verso la terraferma, e la



realizzazione di due bastioni a partire da due delle torri angolari: quadrangolare a nord-est e "a punta di lancia" a sud-ovest.

Nel periodo tra il 1586 e il 1677 fu sede del tribunale regio per la provincia della Terra di Bari ("Sacra regia udienza").

A partire dal 1832 subì una serie di lavori per la trasformazione in carcere centrale provinciale, aperto nel 1844; mantenne questa funzione fino al 1974 e nel 1976 venne consegnato alla Soprintendenza ai beni ambientali e artistici della Puglia. Venne successivamente sottoposto a lavori di restauro a partire dal 1979 ed è stato aperto al pubblico dal 1998.

Oltre questi, sono da ricordare:

- la Chiesa del Carmine, che presenta forme barocche ed al suo interno si conservano manufatti di notevole interesse come la tavola di tarda fattura bizantina, che rappresenta la Madonna della Fonte;
- la Chiesa del Miracolo Eucaristico o Cappella di San Salvatore, comunemente chiamata dell'Ebreja;
- la Chiesa di Santa Chiara, edificata alla fine del '300, la cui facciata ha conservato la sua originaria bellezza per la linearità sobria accentuata dal bugnato rustico in maniera singolare;
- la Chiesa di Sant'Anna, che era una delle quattro sinagoghe tranesi, visto anche che il suo ingresso è posto ad oriente e tuttora conserva una iscrizione ebraica all'interno;
- la Chiesa di San Domenico, che fu costruita nel 1763 e concessa ai Padri Domenicani sull'area ricavata dalla demolizione di quella di Santa Croce del sec. XIII a cui era annesso un monastero (attuale carcere femminile);
- la Chiesa di San Giacomo, appartenente alla prima metà del sec. XII, che è uno dei più importanti esemplari dell'architettura romanica pugliese;
- la Chiesa di San Luigi, eretta nel 1753 ed affacciata sulla splendida piazza Mazzini riaperta al pubblico nel dicembre 2004 come spazio culturale, dove si tengono convegni, presentazioni librarie nonché piccole mostre;
- la Chiesa di San Martino, inedita e poco conosciuta, ma di estremo interesse culturale, situata a circa due metri sotto il livello stradale, che ha sofferto per lunghissimo tempo i mali dell'abbandono e del degrado;
- la Chiesa di San Toma, costruita nell'anno 1838 utilizzando materiali provenienti dalla demolita chiesa dell'Annunziata;



- la Chiesa di Ognissanti o dei Templari, costruita nella prima metà del XII nel cortile dell'Ospitale dei Templari ai quali appartenne fino alla soppressione di quest'ordine (1312);
- la Chiesa di Sant'Antonio Abate e Fortino, edificata, secondo la tradizione, per voto dal capitano di una nave il quale, trovandosi in una tempesta, aveva offerto di innalzare una chiesa al Santo nel punto in cui avrebbe toccato terra;
- la Chiesa di San Donato e Torre dell'Orologio, la cui chiesa originaria con il nome di San Salvatore non ha età, mentre quella attuale di San Donato fu parzialmente rifatta nel 1847 essendovi crollato il soffitto;
- la Chiesa di San Francesco, in origine detta della SS. Trinità, che fu edificata nel 1176 dall'abate Domenico Benincasa dell'ordine dei Benedettini e consacrata nel 1184 dall'arcivescovo Bertrando;
- la Chiesa di San Giovanni, costruita nel XV secolo ad opera della nobildonna tranese Antonella Palagano Vedova Lionello, che venne totalmente restaurata nel 1770;
- la Chiesa di San Nicola Piccinino, che era la stalla di un certo Sabino il quale, mosso a pietà per le condizioni in cui si trovava, alloggiò un giovane pellegrino di nome Nicola in viaggio verso Roma;
- la Chiesa di San Rocco, eretta nel corso di una pestilenza, nel 1528, per volontà del governatore veneto di Trani Vittorio Superanzio, così come riportato da una iscrizione sull'architrave dell'ingresso principale;
- la Chiesa Santa Maria Scolanova (sec. XIII), che è stata una delle quattro sinagoghe esistenti nel quartiere ebraico della città;
- la Chiesa di Santa Teresa, costruita tra il 1754 ed il 1768 sul luogo della demolita chiesa di San Marco, inglobando parte di essa che tuttora funge da sacrestia;
- la Chiesa di Sant'Agostino, eretta nel 1503 in tempo di peste in onore di San Sebastiano, di cui si può vedere ancora oggi la statua allocata nella nicchia del prospetto, sui ruderi della preesistente chiesa di San Salvatore;
- la Chiesa di Sant'Andrea, eretta nei primi decenni del sec. XII, che è una delle più antiche cappelle ad una cupola della intera Regione Pugliese;
- Monastero di Colonna, fondata, con l'attiguo monastero, tra la fine del sec XI e l'inizio del XII, dal nobile tranese Goffredo Siniscalco.

I due Comuni offrono ancora ulteriori possibilità. Come il sistema museale e bibliotecario:

- Museo diocesano (Trani)



La sede del museo è il Palazzo Lodispoto, che comprende numerosi reperti recuperati dalla cattedrale e dalle varie chiese cittadine. Nasce nel 1975 per volontà dell'Arcivescovo Giuseppe Carata, al fine di dare una più adeguata sistemazione al materiale lapideo e scultorio proveniente da demolizioni operate nella Cattedrale ed in altre chiese della città di Trani. Nel corso degli anni il suo patrimonio si è notevolmente arricchito di opere e reperti di grande valore artistico e storico.

- Museo ebraico (Trani)

Situato presso la sinagoga di sant'Anna, raccoglie opere e testimonianze della storia ebraica cittadina, ed è l'unico museo ebraico del sud Italia.

- Pinacoteca Ivo Scaringi (Trani)

Ha sede nel palazzo Beltrani e raccoglie una collezione di opere del pittore tranese Ivo Scaringi, donata dalla famiglia.

- Museo delle carrozze (Trani)

Ha sede presso il palazzo Antonacci in piazza Quercia, ove sono ospitate circa 40 carrozze appartenute ai duchi Telesio e divise di cocchieri e finimenti per i cavalli.

- Museo Civico Archeologico Francesco Saverio Majellaro (Bisceglie);
- Museo Diocesano (Bisceglie).

ed ancora:

- la biblioteca comunale Giovanni Bovio (Trani);
- la biblioteca diocesana (Trani);
- la biblioteca Parrocchiale "Don Michele Carfagna" (Bisceglie);
- la biblioteca Comunale P. Sarnelli (Bisceglie).

Forme diverse si esprimono anche nei contenitori culturali esistenti, quali:

- Cinema Impero (Trani);
- Teatro Garibaldi (Bisceglie);
- Cinema Politeama (Bisceglie);
- Cinema Nuovo (Bisceglie);
- Arena del Mare (Bisceglie).

Superando i limiti cittadini, si aprono ulteriori possibilità legate all'ambito ambientale. È possibile scoprire nella fascia interna del territorio, descritto spesso e un po' semplicisticamente come uniforme e pieno di ulivi, un paesaggio morfologicamente molto vario e comprendente ambienti naturali assai diversi, risultato di mille stratificazioni che legano in un



indissolubile connubio componenti naturali e storia dell'uomo. E ognuna di queste stratificazioni ha lasciato i suoi segni.

Il paesaggio interno degli ulivi e dei vigneti risale solo all'inizio dell'800, la storia più antica si legge, invece, nei segni dei tratturi di transumanza (le antiche vie delle greggi) e di tutta l'organizzazione territoriale ad essa associata, nelle imponenti opere di bonifica delle paludi costiere e negli interventi di riforma agraria avviati nel '700 e completati nel secolo scorso. Splendidi e enormi jazzi (i recinti a cielo aperto per le pecore, delimitati da muretti in pietra a secco) si incontrano frequentemente, e altre lunghissime siepi a secco tagliano geometricamente le alture e sezionano le colline, disegnando e regolando il sistema dei "parchi" e delle "mezzane".

In tal senso è interessante la Zona Pantano-Ripalta. Tale località, che occupa un'area pari a 685 ettari lungo la costa fra Bisceglie e Molfetta, è definita di interesse naturalistico nel Decreto Ministeriale n. 30 del 1° agosto 1985, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del 06/02/1986. Essa rappresenta, a seguito della sua sostanziale integrità paesaggistica, un elemento morfologico e strutturale di grande importanza per la definizione olistica del paesaggio costiero e carsico pugliese. Il paesaggio vegetale, guardato nel suo insieme, è caratterizzato da campi agricoli: dominano l'olivo, il mandorlo, i vigneti con impianto a tendone e gli orti disalberati, segno evidente che la mano dei coltivatori ha contribuito non poco a trasformare il luogo, un tempo completamente ricoperto da vegetazione tipica delle zone umide e della macchia mediterranea. Lo scenario, come riporta la Proloco, è inesorabilmente destinato a cambiare in quanto i campi coltivati sono progressivamente abbandonati e sostituiti da ampie distese di erbacce o da villini abbelliti da piante ornamentali di pregio, ma estranee all'ambiente tipico del litorale pugliese.

Altra zona di notevole interesse è la Grotta di Santa Croce. Lunga 100 metri, al suo interno è stretta verso l'alto e si allarga progressivamente sino a formare ambienti molto ampi verso il basso. Nella grotta – individuata nel 1937 da Francesco Saverio Majellaro – sono state rinvenute concrezioni e stalattiti e reperti risalenti all'industria litica musteriana: 2.200 punte, raschiatoi e schegge. All'Epigravettiano finale (11.000 anni fa) è riferibile l'industria litica del Paleolitico superiore: bulini e grattatoi; di grandissima importanza il ritrovamento di un femore di Homo Sapiens Neanderthalensis nel 1955.



### 3.4 Economia del territorio

Contestualizzando il lavoro di ricerca, si è scelto di definire la situazione economica territoriale attraverso una rielaborazione dei dati definitivi dell' 8° censimento generale dell'industria e dei servizi del 2001. Le tavole forniscono, quindi, un'immagine delle principali caratteristiche strutturali rilevate per le imprese, le istituzioni e per le relative unità locali; con informazioni sulle forme giuridiche e le attività svolte; sul numero di addetti; sull'occupazione, sotto la forma strutturata (lavoratori dipendenti e indipendenti) e i lavoratori esterni (collaboratori coordinati e continuativi, interinali, volontari), per genere.

Per meglio comprendere le tabelle riportate di seguito, riprendendo quanto detto all'interno dei dati definitivi del censimento, si è riportata quale unità di rilevazione, definita dal censimento generale dell'industria e dei servizi, l'unità locale, ossia il luogo fisico in cui le unità giuridico-economiche esercitano una o più attività economiche.

L'unità giuridico-economica è un'entità organizzativa per la produzione di beni e servizi che fruisce di una certa autonomia decisionale, in particolare, per quanto attiene alla destinazione delle sue risorse correnti. Le unità giuridico-economiche esercitano una o più attività economiche in uno o più luoghi.

Nel caso di attività esercitate in un solo luogo, o in forma itinerante, si è in presenza di una *unità giuridico-economica unilocalizzata*, mentre nel caso di attività esercitate in più luoghi si è in presenza di una *unità giuridico-economica plurilocalizzata*.

L'unità locale corrisponde ad un'unità giuridico-economica o ad una parte dell'unità giuridico-economica, situata in una località topograficamente identificata.

Le unità giuridico-economiche sono distinte in imprese, istituzioni pubbliche e istituzioni nonprofit.

Tra le imprese rientrano le imprese individuali, le società di persone, le società di capitali, le società cooperative, le aziende speciali di Comuni, Province o Regioni. Sono assimilati alle imprese anche i lavoratori autonomi ed i liberi professionisti.

Per *lavoratore autonomo* si intende una persona che nel contratto d'opera "si obbliga a compiere, attraverso un corrispettivo, un'opera o un servizio, con lavoro prevalentemente proprio e senza vincolo di subordinazione nei confronti del committente" (art. 2222 CC.). Le modalità, il luogo e il tempo di esecuzione del bene o del servizio sono controllate liberamente dallo stesso lavoratore.

Per *libero professionista* si intende chi esercita in conto proprio una professione o arte liberale (notaio, avvocato, medico, ingegnere, eccetera). Si definiscono liberi professionisti coloro che sono iscritti agli Albi riconosciuti in Italia.



Le istituzioni si suddividono in istituzioni pubbliche ed istituzioni nonprofit. Per le istituzioni pubbliche le risorse principali sono costituite da prelevamenti obbligatori effettuati presso le famiglie, le imprese e le istituzioni nonprofit o da trasferimenti a fondo perduto ricevuti da altre istituzioni dell'amministrazione pubblica; le istituzioni nonprofit, private e pubbliche, sono costituite principalmente da associazioni, riconosciute e non riconosciute, da fondazioni e da cooperative sociali.

**Tab 1C - Imprese, istituzioni, unità locali e addetti per Comune**

Comuni	Imprese		Istituzioni	Unità locali								Addetti ogni 100 abitanti		
				Delle imprese				Delle istituzioni		Totale				
	Totale	di cui artigiane		Totale		Di cui artigiane		N.	Addetti	N.	Addetti		N.	Addetti
				N.	Addetti	N.	Addetti							
Bisceglie	3.182	872	112	3.370	8.889	910	2.488	169	3.675	3.539	12.564	24,30		
Trani	3.488	970	110	3.736	11.399	1.013	3.028	168	2.912	3.904	14.311	26,90		
Totale	6.670	1.842	222	7.106	20.288	1.923	5.516	337	6.587	7.443	26.875	25,60		

Con un totale di oltre 6.600 aziende, l'economia, seppur in periodo di crisi, risulta prospera. L'artigianato con 1.842 imprese assume ancora una rilevante importanza sul territorio.

**Tab: 2C - Imprese per settore di attività economica e Comune**

Attività economiche comuni	Bisceglie	Trani
Agricoltura e Pesca	22	15
Industria estrattiva	1	15
Industria manifatturiera	550	631
Energia, gas e acqua	0	2
Costruzioni	231	288
Commercio e riparazioni	1.352	1.230
Alberghi e pubblici esercizi	177	254
Trasporti e comunicazioni	60	101
Credito e assicurazioni	45	58
Altri servizi	744	894
Totale	3.182	3.488

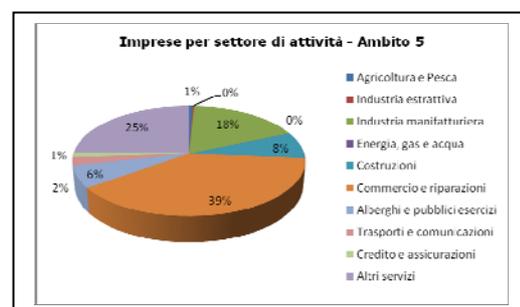
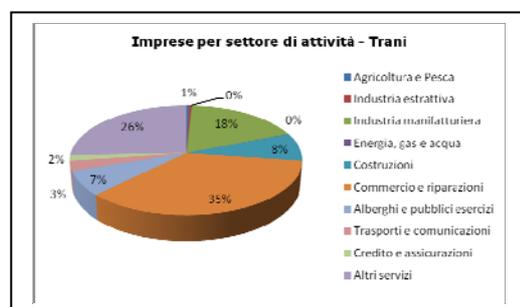
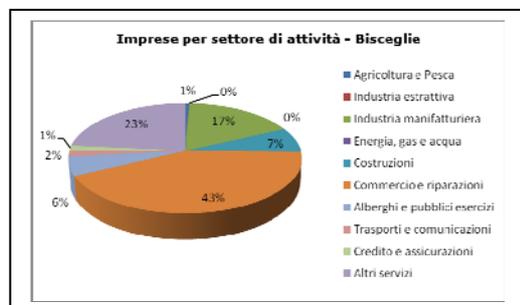
Approfondendo ancora, con maggiori dettagli di ricerca, l'economia biscegliese si fonda soprattutto sull'agricoltura/manifatturiero, sul terziario e sul commercio dei prodotti della pesca. L'agro è coltivato a olivi, mandorli e viti; rinomate sono le uve da pasto, con la varietà «Cardinale» e «Regina», e le ciliege.



Il commercio ortofrutticolo vanta alcuni pionieri nel settore, che effettuano le prime spedizioni

di frutta nel Nord e in Germania. Tra le industrie ricordiamo: l'industria molitoria, un tempo assai fiorente, con numerosi frantoi; l'industria vinicola, alcune imprese edili, marmifere, di abbigliamento e di lavorazione del legno. E' nota la pesca del pesce azzurro, che viene esportato in Italia e all'estero. L'artigianato è poco fiorente. In passato, erano artigiani tipici i cordai, che fabbricavano i «fiscoli», involucri a borsa per spremere l'olio dalle olive. Benemerita istituzione che ha sorretto e promosso lo sviluppo dell'economia locale è stata la Banca di Bisceglie, fondata nel 1913.

Per quanto riguarda Trani, la vocazione marinara della città è testimoniata dalla sua flotta peschereccia, che conta oltre 50 imbarcazioni e rende la pesca un elemento di primo piano nell'economia cittadina. L'agricoltura è imperniata principalmente sull'olivicoltura e la produzione vinicola: il moscato di Trani, che prende il nome dalla città ma è prodotto da uve coltivate anche nei Comuni vicini, è un vino dolce naturale che gode della denominazione d'origine controllata.



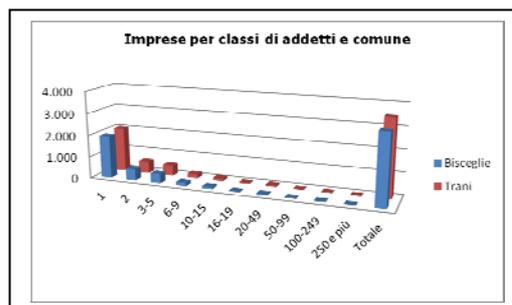
Da non dimenticare è che l'economia della città è legata da sempre all'estrazione della tipica pietra locale detta pietra di Trani. Gravitano intorno a questo settore un gran numero di attività dedite all'estrazione e all'esportazione di questo prodotto, sono presenti sul territorio un buon numero di cave e segherie. Oltre all'estrazione, anche il settore dell'edilizia è molto importante per la città. Inoltre, è da segnalare la presenza di molte imprese dedite alla lavorazione di calzature da donna (per lo più tomaifici) e dei capi di abbigliamento (maglifici). Infine, in ascesa è il terziario ed il commercio. Un tempo legato soprattutto alla presenza del tribunale, è oggi rivolto principalmente al turismo. Alle numerose strutture alberghiere, per lo più a conduzione familiare, si accompagnano numerosi locali che rendono il centro cittadino uno dei poli di attrazione per la Puglia centro-settentrionale.



**Tab 3C - Imprese per classe di addetti e Comune**

Classe di addetti Comuni	1	2	3-5	6-9	10-15	16-19	20-49	50-99	100-249	250 e più	Totale
Bisceglie	1.949	508	419	151	93	18	38	5	1	0	3.182
Trani	2.036	549	496	181	109	38	65	11	3	0	3.488

Pochissime sono le aziende (un totale di 4) che hanno un numero di addetti tra le 100 e le 249 unità. Il sistema territoriale, infatti, dimostra un'attenzione ed una propensione maggiore nei confronti della microimpresa. Tale fenomeno risulta evidente quando, rifacendoci alla tabella 3C, il nucleo forte si presenta nelle aziende con 1 solo addetto, fino a ad un peso specifico ancora rilevante nelle aziende che hanno fino a 5 operatori. Tale fenomeno potrebbe dimostrare uno sviluppo delle aziende familiari o comunque un senso di prossimità ancora molto spiccato.



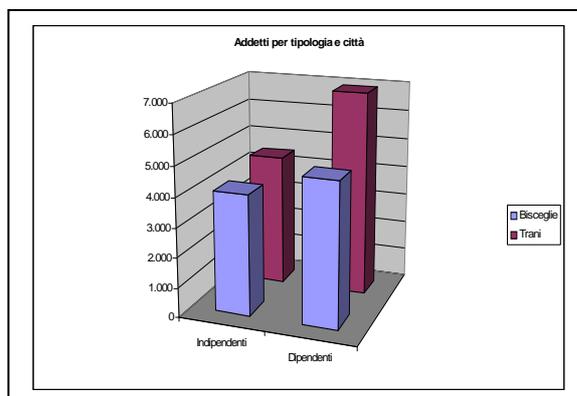
**Tab. 4C - Addetti alle unità locali delle imprese e delle istituzioni distinti tra indipendenti e dipendenti per sesso**

COMUNI	Indipendenti		Dipendenti				Addetti		M/MF *100
			delle unità locali delle imprese		delle unità locali delle istituzioni				
	MF	M	MF	M	MF	M	MF	M	
B	4.061	3.214	4.828	3.126	3.675	1.427	12.564	7.767	61,8
T	4.463	3.461	6.936	5.255	2.912	1.629	14.311	10.345	72,3

Ampliando lo sguardo non alle sole imprese, ma anche alle loro unità locali, il fattore assume una rilevanza maggiore. Infatti, le imprese divengono oltre 7.100, con totale di addetti pari alle 20.000 unità.

Stimando per valori assoluti il totale dei lavoratori del settore privato, sia maschi che femmine, suddividendoli per Comuni, ne emerge che i lavoratori dipendenti registrino il loro margine

migliore nella città di Trani, seguiti da quelli di Bisceglie. Ai gradini inferiori si pongono gli indipendenti con un gap molto più sottile rispetto alla prima categoria.





Esaminando più in profondità tali elementi, valutando le percentuali di appartenenza, si nota che nel confronto tra città le differenze divengono più significative.

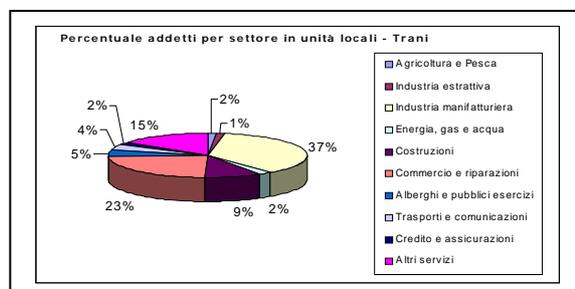
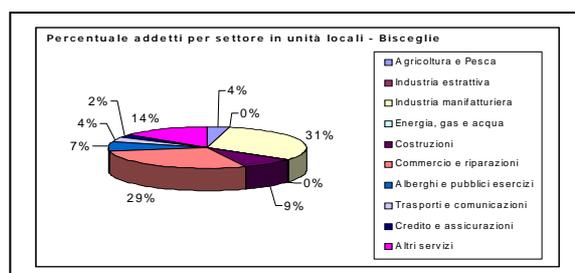
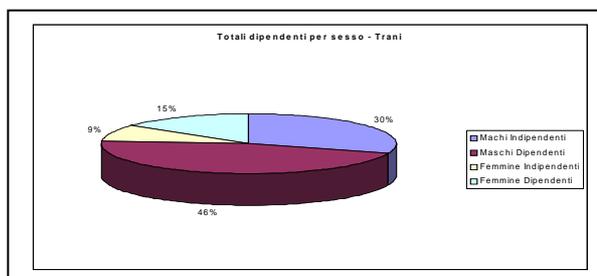
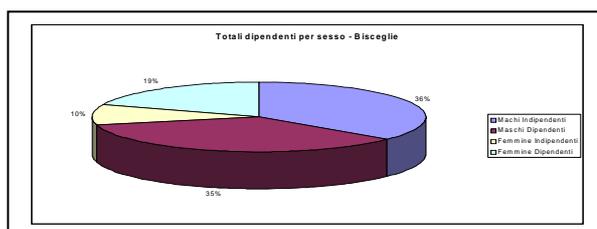
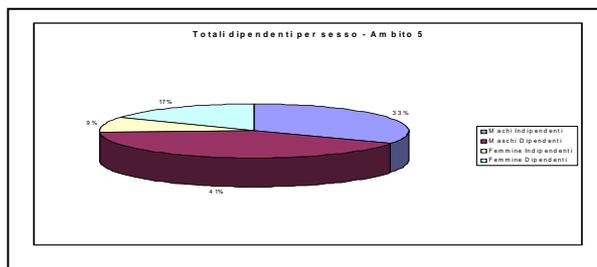
Dal grafico si evince che per tutto l'Ambito 5 abbiamo che il 74% della popolazione lavorativa è maschile e che solo il 26% è femminile. Di questa divisione i principali valori sono legati al lavoro dipendente con una percentuale maschile del 41% e femminile del 17%.

La differenza percentuale di donne lavoratrici tra Bisceglie e Trani è di oltre 5 punti. Infatti, per Trani il rapporto è del 76% per gli uomini e del 24% per le donne, per Bisceglie, invece, è del 71% per i primi e del 29% per le seconde: in questo caso, quindi, quasi un lavoratore su tre è "rosa".

Interessante è scoprire che gli indipendenti a Bisceglie sono pari al 46% mentre a Trani sono il 39%. Tutto ciò dimostra una maggiore propensione all'impresa, seppure singola che sia. Guardando alle donne indipendenti, si nota invece una percentuale (intorno al 9%) molto simile: questo potrebbe significare che tale propensione sia maggiormente maschile e, forse, molto contestualizzata alle attività tipiche del territorio e tramandate per generazione.

Di conseguenza, vediamo come i maschi dipendenti di Bisceglie siano soltanto il 35%, mentre per Trani siano il 46%. Tale situazione potrebbe essere definita da una minore quantità di imprese di medie dimensioni in Bisceglie (Tab.

5 - 6), che, al contrario, sono maggiormente presenti in Trani e, quindi, con una più significativa capacità di attrazione e mantenimento di lavoratori dipendenti. Per le donne il dato





si inverte ancora. Come emerge dal confronto dei grafici, le donne lavoratrici dipendenti in Trani sono il 15%, mentre per Bisceglie sono il 19%. Tale dato potrebbe portarci a considerare, al contrario di quanto detto per gli uomini, che le imprese e le unità locali diffuse in questo Comune necessitano di mansioni più vicine alle donne per tradizione o vocazione territoriale (Tab. 7C).

**Tab. 5C - Addetti alle unità locali delle imprese per settore di attività economica e Comune**

Attività economiche comuni	Bisceglie	Trani
Agricoltura e Pesca	323	174
Industria estrattiva	7	130
Industria manifatturiera	2.758	4.149
Energia, gas e acqua	28	276
Costruzioni	768	1.047
Commercio e riparazioni	2.557	2.636
Alberghi e pubblici esercizi	643	591
Trasporti e comunicazioni	316	428
Credito e assicurazioni	217	260
Altri servizi	1.272	1.708
Totale	8.889	11.399

**Tab. 6C - Unità locali delle imprese e delle istituzioni per classe di addetti e Comune**

Classe di addetti Comuni	1	2	3-5	6-9	10-15	16-19	20-49	50-99	100-249	250 e più	Unità senza addetti	Totale
B	2.099	542	427	175	107	26	48	13	3	2	97	3.539
T	2.224	590	527	201	132	44	69	23	4	2	88	3.904

**Tab. 7C - Unità locali delle imprese per settore di attività economica e Comune**

Attività economiche comuni	Bisceglie	Trani
Agricoltura e Pesca	22	15
Industria estrattiva	1	17
Industria manifatturiera	577	677
Energia, gas e acqua	4	5
Costruzioni	242	294
Commercio e riparazioni	1.429	1.336
Alberghi e pubblici esercizi	195	263
Trasporti e comunicazioni	67	116
Credito e assicurazioni	62	80
Altri servizi	771	933
Totale	3.370	3.736

Capitolo di ulteriore interesse lo raccolgono le istituzioni.



**Tab. 8C - Unità locali delle istituzioni pubbliche per forma istituzionale e Comune**

Forme istituzionali comuni	Bisceglie	Trani
Ministero o organo costituzionale	25	33
Ente locale	13	6
Ente sanitario pubblico	3	5
Ente di previdenza	0	0
Altra istituzione pubblica	3	13
Totale	44	57

**Tab. 9C - Unità locali delle istituzioni nonprofit per forma istituzionale e Comune**

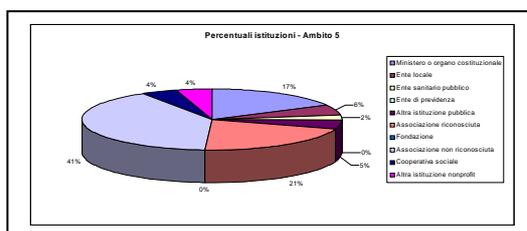
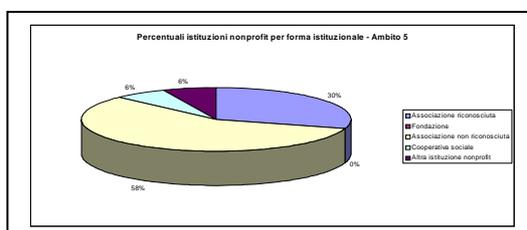
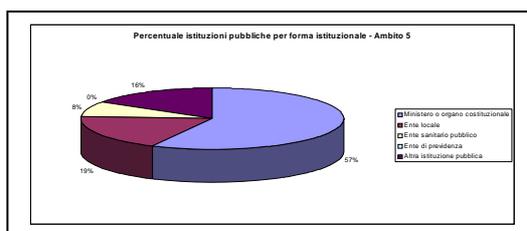
Forme istituzionali comuni	Bisceglie	Trani
Associazione riconosciuta	34	36
Fondazione	0	0
Associazione non riconosciuta	72	64
Cooperativa sociale	11	4
Altra istituzione nonprofit	8	7
Totale	125	111

Il numero delle istituzioni, pari a 222, è suddiviso in misura pressoché eguale tra i due Comuni e queste assorbono un numero di 6.587 addetti: il peso delle istituzioni risulta, perciò, rilevantisimo. Confrontando, infatti, il numero degli addetti nelle imprese con quello delle istituzioni, quest'ultimo risulta superiore di 600 unità.

A queste vanno poi aggiunte le unità locali, come mostrano le tabelle 8 e 9 ed i grafici indicati.

Con il 62% è il mondo associazionistico che potrebbe determinare numericamente una porta di accesso importante al lavoro nei territori dell'ambito. Il 41% presentato dalle associazioni non riconosciute ed il 21% di quelle riconosciute lavorano su tematiche più vicine alla comunità ed alle sue reali esigenze (sociale, ambiente, cultura, ... ). Le cooperative occupano lo spazio solo del 4%, forse per una mancanza di formazione in tale settore. Il pubblico (Ministeri, Organi costituzionali, enti locali e sanitari), rappresenta graficamente solo il 25% di tutte le attività istituzionali.

Questi dati vanno però confrontati con il numero degli addetti e le possibilità occupazionali offerte da queste istituzioni.





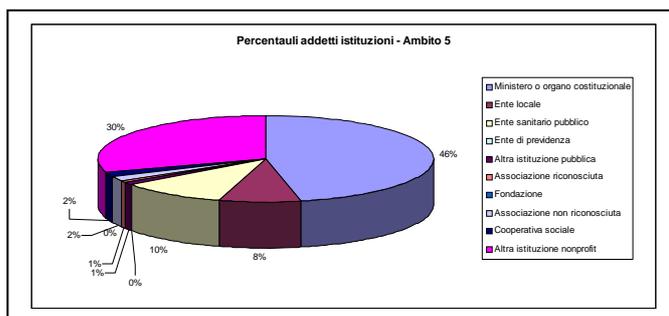
**Tab. 10C - Addetti alle unità locali delle istituzioni pubbliche per forma istituzionale e Comune**

Forme istituzionali comuni	Bisceglie	Trani
Ministero o organo costituzionale	891	2.179
Ente locale	260	263
Ente sanitario pubblico	371	297
Ente di previdenza	0	0
Altra istituzione pubblica	16	52
Totale	1.538	2.791

**Tab. 11C - Addetti alle unità locali delle istituzioni nonprofit per forma istituzionale e Comune**

Forme istituzionali comuni	Bisceglie	Trani
Associazione riconosciuta	24	21
Fondazione	0	0
Associazione non riconosciuta	89	32
Cooperativa sociale	85	32
Altra istituzione nonprofit	1.939	36
Totale	2.137	121

Il risultato occupazionale capovolge i risultati numerici di presenza sul territorio. Il 64% degli addetti è occupato nel settore pubblico, precisando ancor meglio che il 46% lavora presso uffici del Ministero o in un Organo Costituzionale. Da notare è che il 70% di questi occupati abbia sede di



lavoro in Trani o in unità locali della stessa. Considerando che tali dati sono provenienti dal censimento nazionale del 2000, bisogna considerare che, con l'istituzione della sesta Provincia BAT, tale popolazione lavorativa possa essere aumentata.

Al contrario, le associazioni non riconosciute – che per numerosità occupano il 41% - prevedono solo il 2% degli addetti. Particolare, in questo caso, è invece il caso delle "altre istituzioni nonprofit di Bisceglie". Infatti, le 3 presenti a Bisceglie creano un circolo occupazionale di 1.939 unità, pari al 30% degli addetti nelle istituzioni dell'Ambito 5. Tale dato dà grande forza al nonprofit e spinge a condurre azioni a sostegno del settore.

Concludendo, i due Comuni coprono una popolazione di occupati di ambito pubblico e privato (Tab. 1) di 26.875 unità, con una percentuale di addetti ogni 100 abitanti pari al 25,60%. I numeri di Trani sono – considerando anche la dimensione cittadina maggiore, così come la sua popolazione – naturalmente maggiori: si raccolgono infatti 3.904 aziende e 14.311 lavoratori, con percentuale di addetti ogni 100 abitanti del 26,90% rispetto al 24,30% di Bisceglie.



### 3.5 Il mercato del lavoro femminile

Data la caratteristica demografica della popolazione di Ambito con la presenza rilevante nei nuclei familiari di bambini in età prescolare, è facilmente intuibile come la dinamica demografica occupazionale della donna risenta dell'abbandono all'occupazione in presenza di almeno due figli piccoli. Infatti, secondo una indagine multiscopo dell'Istat, i percorsi lavorativi femminili osservati in un arco temporale limitato a 10 anni dal primo impiego fanno emergere che il numero di figli avuti "condiziona fortemente la capacità di gestire la famiglia e mantenere il proprio lavoro". Nella sezione sulle "difficoltà di (re)ingresso e permanenza nel mercato del lavoro delle donne", si spiega che a dieci anni dal primo impiego "se si tiene conto anche del vissuto familiare in termini di figli avuti, si osserva che tra le casalinghe è minore la quota di chi si ferma al più al primo figlio (20,5%) rispetto al 41,4% delle occupate a 10 anni dall'ingresso nel mercato del lavoro". Le casalinghe, infatti, nel 55,1% dei casi hanno raggiunto il secondo figlio entro 10 anni dal primo lavoro, contro il 42,4% di quelle che mantengono l'occupazione. Si tratta di un aspetto cruciale per il nostro Paese, caratterizzato da un moderato tasso di partecipazione femminile al mercato del lavoro e, contemporaneamente, da un basso livello di fecondità.

Il rapporto presentato nel febbraio 2010 da Manageritalia indica come in Italia oltre un quarto delle donne occupate abbandonino il lavoro dopo la maternità. Ma mentre "in tutti i Paesi europei l'occupazione delle neomamme mostra un percorso a U, con una forte discesa nei primi tre anni di vita del bambino e un graduale ritorno al lavoro in seguito", solo in Italia "il tasso d'occupazione delle donne continua a calare al crescere dell'età dei figli".

E' proprio l'abbandono del posto di lavoro dopo la nascita del primo o del secondo figlio, rileva il rapporto di Manageritalia, a mantenere bassissimo in Italia il tasso di occupazione femminile. Infatti "oggi in Italia se prima della nascita del figlio lavorano 59 su 100, dopo la maternità ne continuano a lavorare solo 43, con un tasso di abbandono pari al 27,1 per cento". Una decisione sulla quale non incidono solo le esigenze di cura dei figli, aggravate dalla mancanza di servizi sociali adeguati, ma spesso anche il fatto che "molto spesso il rientro in azienda dopo la maternità costituisce un momento particolarmente critico del rapporto impresa-dipendente, con il rischio di una eventuale mobbizzazione se non una definitiva induzione a lasciare il lavoro".

La dinamica nazionale sembra confermata se si analizzano nel dettaglio i dati relativi al territorio di Ambito.



Il tasso di occupazione femminile (inteso come il rapporto occupati/popolazione) nei Comuni di Ambito è di gran lunga inferiore al tasso di occupazione maschile, come è evidenziato nella successiva tabella.

**Tab. 1D - Tasso di occupazione ISTAT 2001**

	Uomini Occupati	Donne Occupate	Totale
Trani	53,65%	19,50%	36,07%
Bisceglie	51,21%	22,74%	36,67%
Regione Puglia	49,28%	21,77%	34,96%
Italia Meridionale	47,17%	22,11%	32,93%
Italia	54,82%	32,01%	42,94%

Il tasso di occupazione femminile medio di Ambito (21,12%) è sostanzialmente in linea con le dinamiche provinciali e regionali e più basso a livello nazionale (-4% a livello provinciale; -3% a livello regionale; -34% a livello nazionale).

Se si considera il tasso di attività, si evidenzia anche una marcata tendenza della popolazione femminile in età attiva (15-64 anni) a non ricercare un lavoro. Il tasso di attività è inteso, infatti, come il rapporto tra forza lavoro, ossia come somatoria tra occupati e persone in cerca di lavoro, e popolazione con più di 15 anni. La media d'Ambito (28,80) conferma il deficit che si registra a livello provinciale e regionale rispetto alla media nazionale (-7,5% a livello provinciale; -8,8% a livello regionale; -26,8% a livello nazionale) con un certo peggioramento del fenomeno.

**Tab. 2D - Tasso di attività ISTAT 2010**

	Maschi	Femmine	Totale
Trani	63,84%	27,62%	45,20%
Bisceglie	60,63%	29,98%	44,98%
Regione Puglia	58,45%	30,17%	43,73%
Italia Meridionale	57,53%	31,35%	43,96%
Italia	60,51%	37,57%	48,56%

Di contro, se si considera la scolarizzazione femminile (possesso di diploma di scuola superiore nella popolazione tra 19 e 34 anni), essa risulta maggiore rispetto a quella maschile, pur con una tendenziale dequalificazione della popolazione di Ambito se confrontata con le altre medie territoriali (maggiore tasso di abbandono nel proseguimento degli studi oltre la scuola dell'obbligo).



**Tab. 3D - Indice di possesso di diploma di scuola secondaria di 2° grado (19-34 anni) – ISTAT 2010**

	Maschi	Femmine	Totale
Trani	43,04%	46,78%	44,91%
Bisceglie	38,89%	45,85%	42,34%
Regione Puglia	46,69%	51,93%	49,31%
Italia Meridionale	49,54%	54,38%	51,96%
Italia	50,09%	57,93%	53,97%

E' evidente la necessità di incentivare il lavoro femminile nei Comuni di Ambito, anche con riferimento al supporto della cura parentale in presenza di figli minori ed alla conciliazione dei tempi vita-lavoro, con particolare riferimento alle vocazioni occupazionali del territorio, che dovrebbero essere maggiormente indagate.

Se si guarda nel dettaglio l'occupazione femminile, con riferimento ai settori produttivi, è evidente una forte concentrazione dell'occupazione femminile nel settore del commercio e nell'industria manifatturiera per entrambi i Comuni, come evidenziato nelle successive tabelle. Sono inoltre a forte specializzazione femminile, sul totale degli addetti, il settore della produzione tessile, l'agricoltura e i servizi di istruzione e sanità.

Trani	Addetti femmine	Addetti	% donne per settore	% settore femminile
A- AGRICOLTURA, CACCIA E SILVICOLTURA	3	10	30,00%	0,11%
B - PESCA, PESCOLTURA E SERVIZI CONNESSI	7	164	4,27%	0,26%
CB - ESTRAZIONE DI MINERALI NON ENERGETICI	7	130	5,38%	0,26%
DA - INDUSTRIE ALIMENTARI, DELLE BEVANDE E DEL TABACCO	54	250	21,60%	2,01%
DB - INDUSTRIE TESSILI DELL'ABBIGLIAMENTO	190	465	40,86%	7,08%
DC - INDUTRIE CONCIARIE, FABBRICAZIONE DI PRODOTTI IN CUOI, PELLE E SIMILARI	522	1.662	31,41%	19,46%
DD - INDUSTRIA DEL LEGNO E DEI PRODOTTI IN LEGNO	14	122	11,48%	0,52%
DE - FABBRICAZIONE DI PASTA-CARTA, CARTA E PRODOTTI DI CARTA; STAMPA ED EDITORIA	32	140	22,86%	1,19%
DG - FABBRICAZIONE DI PRODOTTI CHIMICI E FIBRE SINTETICHE ED ARTIFICIALI	1	22	4,55%	0,04%
DH - FABBRICAZIONE DI ARTICOLI DI GOMMA E MATERIE PLASTICHE	2	33	6,06%	0,07%
DI - FABBRICAZIONE DI PRODOTTI DELLA LAVORAZIONE DI MINERALI NON METALLIFERI	57	1.008	5,65%	2,12%
DJ - PRODUZIONE DI METALLO E FABBRICAZIONE DI PRODOTTI DI METALLO	10	174	5,75%	0,37%
DK - FABBRICAZIONE MACCHINE ED APPARECCHI MECCANICI; INSTALLAZIONE E RIPARAZIONE	10	150	6,67%	0,37%
DL - FABBRICAZIONE MACCHINE ELETTRICHE ED APPARECCHIATURE ELETTRICHE ED OTTICHE	8	55	14,55%	0,30%
DM - FABBRICAZIONE MEZZI DI TRASPORTO	1	2	50,00%	0,04%
DN - ALTRE INDUSTRIE MANIFATTURIERE	12	66	18,18%	0,45%
E - PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA, GAS E ACQUA	60	276	21,74%	2,24%
F - COSTRUZIONI	60	1.047	5,73%	2,24%



G - COMMERCIO INGROSSO E DETTAGLIO; RIPARAZIONE DI AUTO, MOTO E BENI PERSONALI	742	2.636	28,15%	27,66%
H - ALBERGHI E RISTORANTI	163	591	27,58%	6,08%
I - TRASPORTI, MAGAZZINAGGIO E COMUNICAZIONI	72	428	16,82%	2,68%
J - INTERMEDIAZIONE MONETRAIA E FINANZIARIA	96	260	36,92%	3,58%
K - ATTIVITA' IMMOBILIARI, NOLEGGIO, INFORMATICA, RICERCA, PROFESS. ED IMPRENDITORI	279	1.047	26,65%	10,40%
M - ISTRUZIONE	8	21	38,10%	0,30%
N - SANITA' E ALTRI SERVIZI SOCIALI	114	239	47,70%	4,25%
O - ALTRI SERVIZI PUBBLICI, SOCIALI E PERSONALI	159	401	39,65%	5,93%
TOTALE	2683	11399		100,00%

BISCEGLIE	Addetti femmine	Addetti	% donne per settore	% settore femminile
A- AGRICOLTURA, CACCIA E SILVICOLTURA	1	3	33,33%	0,04%
B - PESCA, PESCOLTURA E SERVIZI CONNESSI	11	320	3,44%	0,43%
CB - ESTRAZIONE DI MINERALI NON ENERGETICI	0	7	0,00%	0,00%
DA - INDUSTRIE ALIMENTARI, DELLE BEVANDE E DEL TABACCO	80	314	25,48%	3,14%
DB - INDUSTRIE TESSILI DELL'ABBIGLIAMENTO	968	1.392	69,54%	37,98%
DC - INDUTRIE CONCIARIE, FABBRICAZIONE DI PRODOTTI IN CUOI, PELLE E SIMILARI	14	37	37,84%	0,55%
DD - INDUSTRIA DEL LEGNO E DEI PRODOTTI IN LEGNO	11	216	5,09%	0,43%
DE - FABBRICAZIONE DI PASTA-CARTA, CARTA E PRODOTTI DI CARTA; STAMPA ED EDITORIA	33	114	28,95%	1,29%
DH - FABBRICAZIONE DI ARTICOLI DI GOMMA E MATERIE PLASTICHE	0	2	0,00%	0,00%
DI - FABBRICAZIONE DI PRODOTTI DELLA LAVORAZIONE DI MINERALI NON METALLIFERI	7	111	6,31%	0,27%
DJ - PRODUZIONE DI METALLO E FABBRICAZIONE DI PRODOTTI DI METALLO	18	255	7,06%	0,71%
DK - FABBRICAZIONE MACCHINE ED APPARECCHI MECCANICI; INSTALLAZIONE E RIPARAZIONE	14	182	7,69%	0,55%
DL - FABBRICAZIONE MACCHINE ELETTRICHE ED APPARECCHIATURE ELETTRICHE ED OTTICHE	7	50	14,00%	0,27%
DM - FABBRICAZIONE MEZZI DI TRASPORTO	6	6	100,00%	0,24%
DN - ALTRE INDUSTRIE MANIFATTURIERE	10	79	12,66%	0,39%
E - PRODUZIONE E DISTRIBUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA, GAS E ACQUA	0	28	0,00%	0,00%
F - COSTRUZIONI	55	768	7,16%	2,16%
G - COMMERCIO INGROSSO E DETTAGLIO; RIPARAZIONE DI AUTO, MOTO E BENI PERSONALI	521	2.557	20,38%	20,44%
H - ALBERGHI E RISTORANTI	181	643	28,15%	7,10%
I - TRASPORTI, MAGAZZINAGGIO E COMUNICAZIONI	73	316	23,10%	2,86%
J - INTERMEDIAZIONE MONETRAIA E FINANZIARIA	61	217	28,11%	2,39%
K - ATTIVITA' IMMOBILIARI, NOLEGGIO, INFORMATICA, RICERCA, PROFESS. ED IMPRENDITORI	235	760	30,92%	9,22%
M - ISTRUZIONE	7	17	41,18%	0,27%
N - SANITA' E ALTRI SERVIZI SOCIALI	99	220	45,00%	3,88%
O - ALTRI SERVIZI PUBBLICI, SOCIALI E PERSONALI	137	275	49,82%	5,37%
TOTALE	2549	8889		100,00%

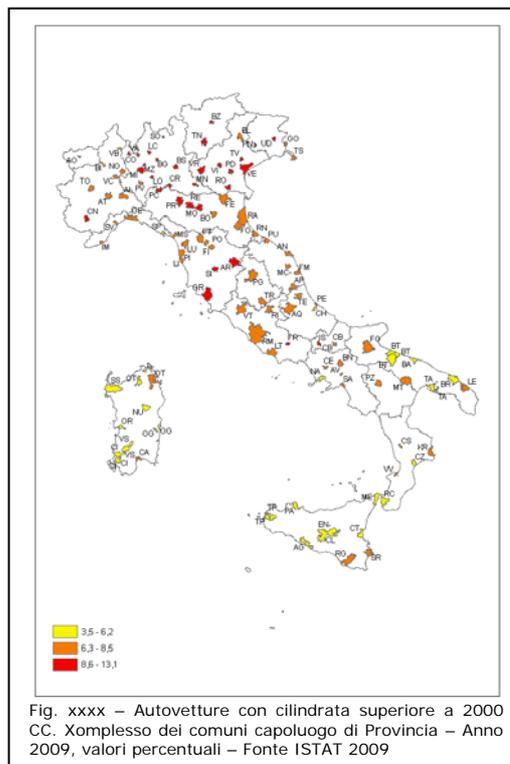
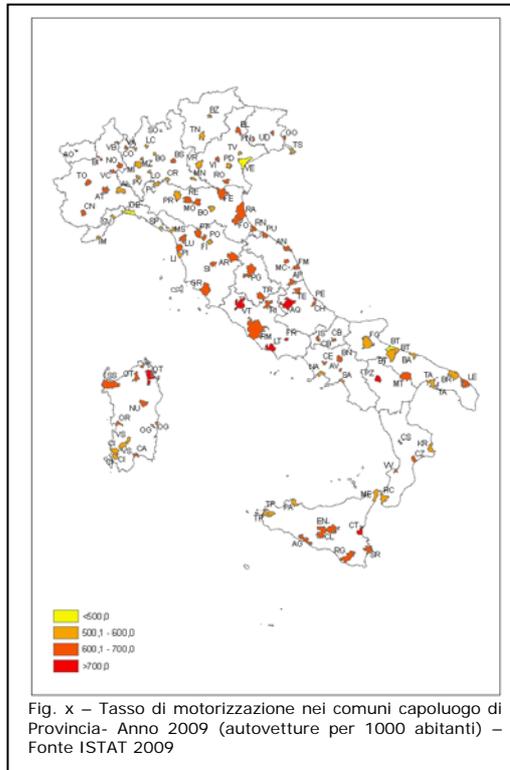


### 3.6 Mobilità e trasporti

Il tasso di motorizzazione, come riportato dall'analisi sui Trasporti Urbani dell'ISTAT del 2011, risulta elevato quasi ovunque: sono, infatti, 77 i Comuni capoluogo di provincia con più di 600 autovetture per mille abitanti. I valori più bassi di tale indicatore si riscontrano a Barletta (496,5), Genova (468,6) e Venezia (413,8) a causa della loro tipica struttura urbanistica e territoriale.

Nel 2009 nei Comuni capoluogo di provincia si rileva un tasso di motorizzazione (numero di autovetture per mille abitanti) pari a 611,2 (-0,6% sul 2008). Per far fronte agli effetti delle emissioni di sostanze nocive i cittadini stanno passando progressivamente a veicoli meno inquinanti. Nel 2009 la quota di autovetture meno inquinanti, con standard emissivi euro 4 e euro 5, raggiunge il 38,6%, in aumento di 5,6 punti rispetto all'anno precedente, e si avvicina molto, pur senza superarla, alla percentuale (39,8%) di veicoli più vecchi ed inquinanti (euro 0, euro 1 ed euro 2), considerando anche la cilindrata e l'anzianità medie del parco quali indicatori della potenzialità delle autovetture di diffondere sostanze inquinanti. Inoltre, alla fine del 2009 resta elevata (46,2%) ed in aumento (1,1 punti percentuali rispetto al 2008) la quota di autovetture con un'età non inferiore a otto anni.

Nel 2010 il tasso di motorizzazione (numero di autovetture per mille abitanti) dei Comuni capoluogo di provincia è stato pari a 614,8, con un aumento dello 0,6% rispetto all'anno precedente e una variazione media annua, nel periodo 2000-2010, dello 0,1%. Nei rimanenti Comuni italiani tale indicatore si attesta a un livello inferiore (602,5), ma la crescita sul 2009 è la stessa (+0,6%).





La difficoltà nel trovare parcheggio, la congestione del traffico urbano e le limitazioni alla circolazione dei veicoli nelle zone cittadine sono tutti fattori che hanno fatto salire il numero dei motocicli (127,7 per mille abitanti nel 2009, +3,2% sul 2008). In particolare, si è assistito ad una maggiore diffusione dei veicoli a due ruote destinati al trasporto di persone, che sono aumentati del 76,4% dal 2000 al 2009 (con un tasso di crescita medio annuo del 6,5%). Nel 2009 risulta ancora alta (52,1%) la quota di motocicli a emissioni più elevate (euro 0 ed euro 1), benché si registri, rispetto al 2008, una riduzione di 4,9 punti percentuali. Di contro, nei Comuni capoluogo di provincia, si mantiene su livelli molto bassi la frazione di motocicli euro 3 (24,1%), sebbene in aumento di 5,8 punti percentuali sul 2008.

Nel 2010 il numero degli stessi per mille abitanti è pari a 130,7 (+2,4% sul 2009). Fin dal 2000 si assiste, infatti, a una maggior diffusione dei veicoli a due ruote destinati al trasporto di persone, aumentati, rispetto al 2000, dell'80,6%, con una variazione media annua del 6,1%. Le difficoltà del trasporto privato sono confermate ancora di più dal confronto con i restanti Comuni, nei quali il numero dei motocicli per mille abitanti è pari a 92,7 con un aumento del 2,9% rispetto al 2009.

Il trasporto pubblico urbano, invece, rappresenta l'insieme delle modalità di trasporto (autobus, tram, filobus, metropolitana, vaporette, scale mobili, ascensori, ecc.) che, su scala urbana, consente l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini mediante l'uso di mezzi non di proprietà. Una delle principali risposte per ridurre gli impatti ambientali e sanitari derivanti dal traffico veicolare privato consiste nell'incentivare l'uso dei diversi sistemi modali di trasporto collettivo al fine di attrarre domanda di mobilità sottraendola alla componente individuale. Nel 2010 i mezzi pubblici del complesso dei Comuni capoluogo di provincia hanno trasportato 228,6 viaggiatori per abitante, con un aumento sul 2009 dello 0,6%.

Nel 2009 la domanda di trasporto pubblico urbano (autobus, tram, filobus, metropolitana e funicolare) è

stata pari a 228,7 passeggeri per abitante (-0,7% rispetto al 2008). È invece aumentata l'offerta di trasporto pubblico: in particolare, sono aumentati i posti-km (+0,6%). Risulta in

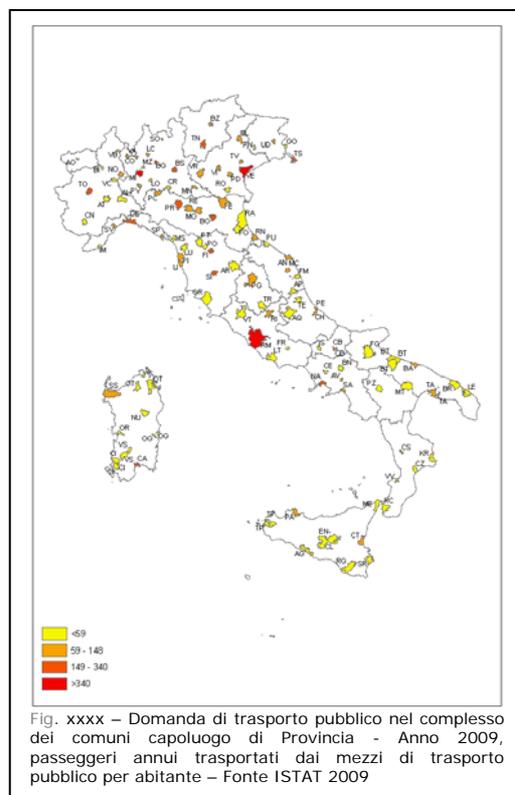


Fig. xxxx - Domanda di trasporto pubblico nel complesso dei comuni capoluogo di Provincia - Anno 2009, passeggeri annui trasportati dai mezzi di trasporto pubblico per abitante - Fonte ISTAT 2009



aumento anche la densità delle reti percorse dagli autobus (+2,0%), mentre è stabile la densità di fermate ed è in diminuzione la disponibilità di autobus a seguito della rottamazione di quelli più vecchi (-0,9%).

Un indicatore dell'offerta di infrastrutture di trasporto pubblico è dato dalla densità delle reti. Nel 2009 il complesso dei Comuni capoluogo di provincia dispone di 115,3 km di linee percorse dagli autobus per 100 km<sup>2</sup> (+2,0% rispetto al 2008).

Trani, capoluogo di provincia e cittadina facente parte dell'Ambito, mostra ad esempio un tessuto urbano della città distinguibile in tre zone. Il primissimo nucleo racchiude la zona del porto e comprende la giudecca o quartiere ebraico, che con porta vassalla e porta aurea racchiudono la prima murazione della città. Successivamente le mura furono ampliate, esse correvano lungo l'attuale via Mario Pagano fino alla Piazza della Repubblica dove sorgeva l'antica porta di Bisceglie, per poi proseguire verso il mare, scendendo l'attuale corso Cavour fino alla villa comunale. Queste mura sono rimaste in piedi fino agli inizi dell'Ottocento, furono abbattute per l'esigenza espansionistica della città. Nasce così il borgo ottocentesco formato da due strade principali che si intersecano presso piazza della Repubblica, via Cavour e corso Vittorio Emanuele. A ridosso di queste due direttrici si espandono le altre vie dritte e intersecate tra di loro e tutte parallele. Agli inizi del novecento, con la costruzione della stazione ferroviaria si iniziano a sviluppare le nuove zone, si costruiscono così le periferie formate da vie ampie e palazzi moderni. I nuovi quartieri seguono le direttrici del borgo ottocentesco, quindi la città appare lineare nelle sue vie e nel suo sviluppo urbanistico. Di recente espansione è il quartiere Capiro verso Corato, zona residenziale composta per la maggior parte da villette monofamiliari.

A questa situazione urbanistica, molto simile a quella di Bisceglie, si è risposto con un'ottima ed efficiente rete stradale. E' attraversata dalla ss 16 Adriatica (che per Trani funge anche da Tangenziale e la collega con le città di Barletta, Bari e Foggia) e dalla ss 16 bis, servita dall'autostrada A14. La stazione FFSS corre lungo la direttrice adriatica Lecce-Bologna, è costituita da 3 binari e costituisce un nodo passante. La gestione del trasporto urbano pubblico è ad opera di Amet s.p.a. con tre linee di autobus. La gestione del trasporto pubblico extraurbano viene effettuata attraverso la S.T.P. Società Trasporti Provinciale, tra le province di Bari e Barletta-Andria-Trani e con città anche della Provincia di Foggia.

Nel processo di pianificazione e governo del sistema dei trasporti urbani, in linea con gli indirizzi normativi nazionali si è, quindi, provato a migliorare le condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, a ridurre l'inquinamento acustico-atmosferico e il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e, infine,



nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi, quali il verde urbano.

Il verde urbano fa riferimento al patrimonio di aree verdi o terrestri di particolare interesse ed è gestito, direttamente o indirettamente, da enti pubblici. Valori elevati degli indicatori sono, in generale, da imputare alla presenza nel territorio comunale di vasti parchi naturali, zone boschive, aree protette e riserve naturali. Nel 2010, per quanto definito nel Report sugli Indicatori Ambientali dell'ISTAT del 2011, la densità di verde urbano (percentuale di verde pubblico sulla superficie comunale), relativa al complesso dei Comuni capoluogo di provincia, risulta pari al 9,3%, sostanzialmente stabile rispetto al 2009 (+0,03 punti percentuali).

La progettazione e la realizzazione delle aree verdi sono strettamente associate alla pianificazione urbanistica delle città. La presenza del verde migliora, infatti, il paesaggio urbano e rende più gradevole la permanenza in città, per cui diventa fondamentale favorire un'integrazione fra elementi architettonici e verde nell'ambito della programmazione urbanistica. In particolare, fra le più importanti funzioni della vegetazione, in termini di miglioramento ambientale, si annoverano la mitigazione del clima urbano, la filtrazione e purificazione dell'aria dalle polveri e dagli inquinanti, l'attenuazione dei rumori e delle vibrazioni, la protezione del suolo.

Ma nella progettazione di una città, oltre al verde, vanno inserite una serie di ulteriori variabili, per il miglioramento della qualità della vita urbana. A livello nazionale, nei Comuni capoluogo di provincia sono state create nuove aree pedonali (+0,3% rispetto al 2008) e sono state ampliate le zone a traffico limitato (+4,3%). In aumento del 5,2% è anche la disponibilità degli stalli di sosta in parcheggi di scambio, volti a favorire l'uso del mezzo pubblico nel centro cittadino. Per gli stalli di sosta a pagamento l'aumento è pari all'1,3%. Da segnalare, infine, l'incremento del 6,1%, della densità delle piste ciclabili.

Proprio rispetto a quest'ultimo concetto, sul lungomare di Trani è stato realizzato un tratto di percorso ciclabile facente parte del più ampio progetto della costruenda Ciclovía Adriatica che, una volta completata, collegherà tutte le località costiere dell'Adriatico, con benefici sulla mobilità sostenibile locale, sul turismo balneare e sul cicloturismo di lunga percorrenza che a queste latitudini è praticabile tutto l'anno. Nel giugno 2011 sono state installate 4 stazioni di *bike sharing* nei pressi della villa comunale, del castello, sulla penisola di colonna e alla stazione.





Concludendo, riteniamo necessario offrire dei dati sulla mobilità, specie extraurbana. Lo spostamento abituale della popolazione di Ambito registra una ridotta mobilità verso l'esterno del territorio comunale rispetto alle altre medie territoriali. I dati ISTAT analizzati fanno riferimento alle persone residenti che si spostano giornalmente da un luogo di partenza (alloggio di dimora abituale) ad uno di arrivo (luogo di studio o di lavoro) e che hanno dichiarato di rientrare giornalmente nello stesso alloggio di partenza.

Questa tendenza appare più marcata per la popolazione maschile, come evidenziato nelle successive tabelle, per ciascun Comune dell'Ambito.

**Tab. 1E - Spostamenti popolazione femminile**

Popolazione femminile totale	Nello stesso Comune di dimora abituale	Fuori dal Comune	Totale
Trani	7.362	1.404	8766
Bisceglie	7.425	1.463	8888
Puglia	525.012	151.253	676265
Italia meridionale	1.722.680	662.856	2385536
Italia	7.677.033	3.961.251	11638284

**Tab. 2E - Spostamenti popolazione maschile**

Popolazione maschile totale	Nello stesso Comune di dimora abituale	Fuori dal Comune	Totale
Trani	11.859	2.952	14.811
Bisceglie	10.119	2.836	12.955
Puglia	729.491	260.830	990.321
Italia meridionale	2.285.260	1.093.775	3.379.035
Italia	9.402.165	5.723.912	15.126.077

**Tab. 3E - Spostamenti popolazione**

Popolazione totale	Nello stesso Comune di dimora abituale	Fuori dal Comune	% di donne nello stesso Comune	% di donne fuori dal Comune	% totale nello stesso Comune	% totale fuori dal Comune
Trani	19.221	4.356	38,3	32,2	81,52	18,48
Bisceglie	17.544	4.299	42,3	34	80,32	19,68
Puglia	1.254.503	412.083	41,9	36,7	75,27	24,73
Italia meridionale	4.007.940	1.756.631	43	37,7	69,53	30,47
Italia	17.079.198	9.685.163	44,9	40,9	63,81	36,19

Di contro si evidenzia una forte mobilità interna alla città rispetto al pendolarismo fuori porta, elemento che dimostra la necessità di incentivare sistemi di mobilità lenta e sostenibile, in quanto più facilmente realizzabili nell'ambito comunale, ovvero di sostegno al trasporto pubblico locale cittadino (linee di trasporto urbano).



L'elevata mobilità interna, infatti, determina una maggiore propensione alla congestione veicolare.

In particolare se si analizza nel dettaglio la mobilità interna della città con riferimento alle caratteristiche dei mezzi utilizzati, sono valutabili ulteriori elementi.

Le successive tabelle individuano le caratteristiche della mobilità interna per ciascun Comune con riferimento ai mezzi utilizzati, al tempo di percorrenza ed alla fascia oraria di uscita.

	mezzi utilizzati	percentuale su totale
nd	883	3,75%
treno	954	4,05%
tram	12	0,05%
metro	0	0,00%
autobus urbano	697	2,96%
autobus extraurbano	823	3,49%
bus scolastico/aziendale	619	2,63%
auto privata conducente	8.190	34,74%
auto privata passeggero	3.483	14,77%
moto	434	1,84%
mobilità lenta	7.482	31,73%
TOTALE	23.577	100,00%

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	883	3,75%
fino a 15'	16.976	72,00%
da 16' a 30'	3.688	15,64%
da 31' a 60'	1.617	6,86%
oltre 60'	413	1,75%
TOTALE	23.577	100,00%

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	883	3,75%
prima delle 7,15	7.342	72,00%
dalle 7,15 alle 8,14	9.826	15,64%
dalle 8,14 alle 9,14	5.121	6,86%
dopo le 9,14	405	1,75%
TOTALE	23.577	100,00%

	mezzi utilizzati	percentuale su totale
--	------------------	-----------------------



nd	667	3,05%
treno	916	4,19%
tram	15	0,07%
metro	0	0,00%
autobus urbano	356	1,63%
autobus extraurbano	707	3,24%
bus scolastico/aziendale	342	1,57%
auto privata conducente	7.801	35,71%
auto privata passeggero	3.306	15,14%
moto	590	2,70%
mobilità lenta	7.143	32,70%
TOTALE	21.843	100,00%

**Tab. 8E - Tempi di percorrenza Bisceglie**

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	667	3,05%
fino a 15'	16.149	73,93%
da 16' a 30'	3.087	14,13%
da 31' a 60'	1.647	7,54%
oltre 60'	293	1,43%
TOTALE	21.843	100,00%

**Tab. 9E - Orari di percorrenza Bisceglie**

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	667	3,05%
prima delle 7,15	6.999	32,04%
dalle 7,15 alle 8,14	9.303	42,59%
dalle 8,14 alle 9,14	4.487	20,54%
dopo le 9,14	387	1,77%
TOTALE	21.843	100,00%

Il dato evidente è che esiste una elevata percentuale di persone che si spostano a piedi o in bicicletta (Trani 31,73% - Bisceglie 32,70%). D'altro canto l'utilizzo dell'auto privata (solo conducente) è la prima modalità (Trani 34,74% - Bisceglie 32,71%), mentre è evidente lo scarso utilizzo di mezzi pubblici urbani (Trani 2,96% - Bisceglie 1,63%) anche se in misura nettamente superiore a Trani. La tendenza allo spostamento intracomunale è confermato anche dal tempo di percorrenza medio che è prevalente per i Comuni di Ambito nei 15 minuti. Con riferimento alla fascia oraria mattutina, invece, si registra il picco per entrambi i Comuni tra le 7,15 e le 8,14 (tendenzialmente l'orario di ingresso nelle scuole).



#### 4. IL PERCORSO DI CONCERTAZIONE E DI PROGRAMMAZIONE PARTECIPATA

L'Ambito territoriale Sociale N.5 dei Comuni di Trani e Bisceglie, in ottemperanza con quanto stabilito dalla Legge Regionale N. 19/2006, dal Regolamento Regionale 11 novembre 2008, n. 21 "Regolamento per la predisposizione e l'attuazione dei piani territoriali degli orari e degli spazi e per la costituzione, la promozione e il sostegno delle banche dei tempi ai sensi della L.R. n. 7 del 21 marzo 2007 e della Legge 8 marzo 2000, n. 53, per la concessione ai Comuni ed agli Ambiti territoriali di contributi regionali" e dal programma esecutivo per la redazione di uno Studio di fattibilità per la progettazione del Piano dei tempi e degli spazi, finanziato dalla Regione Puglia – Assessorato alla Solidarietà - Area Politiche per la Promozione della salute delle persone e delle pari opportunità - Servizio Sistema Integrato Servizi Sociali - mediante Avviso pubblico per il finanziamento di Studi di fattibilità per la progettazione dei Piani dei Tempi e degli Spazi (D.G.R. 1267/09), ha dato avvio, nel mese di Aprile del 2011, al processo di pianificazione nel quale sono stati coinvolti dapprima l'Ufficio di Ambito e le pubbliche amministrazioni in esso ricomprese, con la società di assistenza tecnica, e successivamente gli istituti scolastici, le forze dell'ordine per la mobilità, i cittadini, le famiglie, le istituzioni.

Il processo di concertazione, a seguito della redazione del programma esecutivo dello Studio di Fattibilità, è stato avviato con l'indizione di un "Gruppo Interassessorile" e del "Tavolo Mutipartners" di apertura dei lavori con la partecipazione dei rappresentanti delle istituzioni, degli istituti scolastici e delle forze dell'ordine, tenutasi il giorno 4 Maggio 2011 presso il Comune di Trani.

Durante tale workshop, si è presentato il programma esecutivo per la redazione dello studio di fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi, evidenziandolo come un meta-piano, quindi con una strutturazione trasversale attraverso cui armonizzare azioni diverse, riconducendole, però, ad una programmazione di respiro più generale. Inoltre, è stato illustrato il questionario di indagine. In questo primo processo concertativo si sono individuati e condivisi sia le finalità che gli obiettivi del Piano.

Dal confronto è emerso, oltre che confermato, che il progetto deve:

- 1) individuare i problemi temporali della vita individuale, sociale ed economica dei cittadini dell'area obiettivo;
- 2) indicare le finalità per ogni politica di indirizzo;
- 3) promuovere, attraverso l'istituzione dell'Ufficio Tempi, la costruzione istituzionale del Piano;
- 4) avviare un processo di decisione pubblica sulle politiche temporali;



5) individuare e definire alcuni progetti pilota.

Anche gli obiettivi specifici del progetto hanno raggiunto una visione condivisa e partecipata sintetizzandoli nel:

- migliorare la vivibilità della città anche attraverso una riorganizzazione dei tempi e degli orari dei servizi pubblici e privati;
- contribuire alla riduzione della congestione da traffico e del conseguente inquinamento atmosferico ed acustico attraverso una più razionale distribuzione delle attività durante la giornata e attraverso l'eliminazione degli spostamenti inutili;
- coordinare gli orari delle attività e dei servizi nell'ottica di una città permanentemente attiva ed aperta;
- favorire l'accesso alle opportunità offerte dall'area obiettivo alle categorie più sensibili, in una logica di efficienza riferita in particolar modo alle esigenze del mondo scuola, delle nuove generazioni e delle loro famiglie.

Il workshop, nella fase di concertazione preliminare dello studio di fattibilità, è stato guidato dalla Dirigente dell'Ufficio di Piano e dai facilitatori dell'assistenza tecnica. I Facilitatori hanno condotto i diversi gruppi di lavoro utilizzando metodologie di discussione e progettazione partecipata, finalizzate a dare a ciascuno dei partecipanti la possibilità di portare il proprio contributo attivo e di dividerlo con tutti gli attori presenti.

In particolare, questa metodologia di lavoro ha consentito, con il supporto dei facilitatori e partendo dall'individuazione delle criticità relative a ciascun ambito tematico, attraverso il confronto delle varie opinioni e opzioni, di giungere ad una proposta condivisa quale espressione di un'elaborazione collettiva fondata sull'esperienza e sulle competenze di ciascun partecipante con l'attivazione di una serie di attività quali:

- Tavolo virtuale di confronto permanente "Tempi, Spazi, Orari Scolastici e Mobilità Urbana Sostenibile", quale prosieguo del Tavolo Multipartners;
- definizione di un processo di condivisione degli obiettivi con la cittadinanza, attraverso la definizione, prima, e l'effettuazione, dopo, di una indagine – mediante la somministrazione di un questionario a struttura semi aperta – all'interno degli istituti scolastici dei Comuni dell'Ambito.

Il percorso di concertazione e di programmazione partecipata ha previsto, quindi, l'istituzione di un Tavolo virtuale di confronto Permanente "Tempi, Spazi, Orari Scolastici e Mobilità Urbana Sostenibile", strutturato per attività di condivisione continua delle informazioni con l'Ufficio di Piano dell'Ambito 5, ed avente le priorità strategiche previste dal programma esecutivo per la redazione dello studio di fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi.



La costituzione di questo confronto permanente ha permesso, in questa fase di concertazione, di costruire un momento di incontro-confronto tra soggetti pubblici e, in particolar modo, con gli istituti scolastici. Da tale confronto è emerso che molti istituti portano avanti da tempo attività legate ai processi di tutela dell'ambiente e di mobilità sostenibile. A seguito dello scambio avvenuto con i responsabili e le funzioni interessate sono emerse una serie di attività sicuramente implementabili, attraverso l'aiuto dello strumento in definizione.

Scuola	Comune	Titolo Progetto	Attività
SMS Giustina Rocca	Trani	Cicloattivi	Spostamento degli alunni in bicicletta: sta per essere avviato in collaborazione con l'Associazione ciclisti per guidare in bici in un percorso guidato da scuola a casa 30 ragazzi del II e III anno.
IISS Cosmai	Bisceglie	Micromobilità sostenibile	Obiettivo del corso è stato quello di promuovere la cultura della mobilità sostenibile e di creare un pool di esperti della mobilità sostenibile interno alla scuola con possibili mansioni e responsabilità. Si pensa di continuare l'esperienza iniziata l'anno scorso, magari trattando anche l'utilizzo di veicoli elettrici, le loro applicazioni e problematiche, visto la tipologia dell'Istituto ad indirizzo tecnico professionale per il settore elettrico e meccanico.
Liceo scientifico	Bisceglie	Bici day	Progetto sullo spostamento in bicicletta; l'idea che vorrebbero realizzare è il Bici day per stimolare l'uso della bici per il raggiungimento della scuola con l'obiettivo di scoraggiare l'uso degli scooter; hanno il problema della mancanza delle rastrelliere.
SMS "Monterisi"	Bisceglie	Bicibus, a scuola in bici	Sensibilizzare gli alunni all'uso della bicicletta quale mezzo di locomozione abituale per gli spostamenti casa-scuola.
SMS "Monterisi"	Bisceglie	Ciclofficina	Laboratorio di ciclo meccanica in cui gli alunni imparano a riconoscere ogni singolo ingranaggio della bicicletta e a comprenderne il funzionamento.
SMS "Monterisi"	Bisceglie	Liberiamo le piste ciclabili	Sensibilizzazione con volantaggio e "multe morali" sulle piste ciclabili della città.

A seguito di queste preliminari attività di concertazione è stata avviata l' "Indagine sulla mobilità nei pressi delle scuole nei due Comuni di ambito", il cui obiettivo è provare a rileggere, da un lato, le dinamiche presenti nel tessuto produttivo, sociale e culturale della città, dall'altro, la definizione di proposte concrete di intervento sugli aspetti di rilevanza temporale, con particolare riguardo alla fruizione e all'accessibilità dei servizi ai cittadini in tema di scuola, istruzione e mobilità.



## 5. L'INDAGINE SULLA MOBILITÀ NEI PRESSI DELLE SCUOLE NEI DUE COMUNI DELL'AMBITO

Il Questionario di Indagine sulla mobilità nei pressi delle scuole nei Comuni di Trani e Bisceglie è lo strumento quali-quantitativo, definito e concordato dai vari strumenti di concertazione precedenti, di strutturazione a schema principalmente chiuso, definito per individuare, attraverso lo studio delle risposte ricevute, le dinamiche presenti nel tessuto produttivo, sociale e culturale delle Città di Trani e Bisceglie, nonché per elaborare le proposte progettuali di intervento sugli aspetti di rilevanza temporale, con particolare riguardo alla fruizione e all'accessibilità dei servizi in tema di scuola, istruzione e mobilità, da parte dei cittadini.

### 5.1 La definizione dello schema di intervista

Tale schema di intervista si suddivide in 6 settori:

#### 1) Informazioni generali

Seppur definito in forma anonima, il questionario ci permette di capire le caratteristiche generali dell'intervistato, garantendoci un'analisi puntuale circa le diverse esigenze emergenti sia dello studente che del possibile accompagnatore. Inoltre, tale sezione apre il campo dell'indagine ponendo l'intervistato dinanzi alle sentite problematiche individuali (lontananza, sicurezza, gestione del traffico, ...).

#### 2) Tempi e orari casa/scuola (domande 1 – 8)

Tale sezione identifica la gestione del tempo e i processi di mobilità. Distanze, mezzi usati e problematiche date dai tempi e dalle metodologie di parcheggio lungo i percorsi casa scuola e ritorno (sia nei periodi invernali che estivi), concretizzano la base di osservazione per il prosieguo dell'indagine e indicano il primo profilo di approfondimento della ricerca.

#### 3) Lavoro ed altre attività (domande 9 – 16)

La terza sezione identifica la prima interrelazione tra mobilità scolastica e mobilità lavorativa. Si approfondisce quale sia il peso urbano della popolazione in movimento in alcune fasi della giornata, legando a questo i sistemi scuola e lavoro. Tale analisi spinge il suo approfondimento intersecando i dati prima citati anche ad ulteriori impegni che diversificano ulteriormente le attività giornaliere ed i problemi di mobilità.



4) Informazioni utili sullo spostamento con un mezzo privato (domande 17 – 20)

5) Alternative di trasporto per chi abitualmente utilizza l'autovettura (domande 21 – 23)

Queste sezioni studiano le motivazioni dell'uso dell'automobile e quali potrebbero essere le possibili alternative allo stesso. Con questo segmento di ricerca si cerca di scandagliare sui motivi che distraggono dall'uso dei mezzi maggiormente sostenibili, nonché di identificare ulteriori possibili soluzioni. Inoltre, si ricerca come incentivare le modalità di scambio, attraverso l'analisi delle possibilità di parcheggio dell'intervistato e puntando su soluzioni di mobilità sostenibile.

6) Opinioni e consigli (24 – 26)

Ultimo segmento del questionario pone l'intervistato dinanzi alla possibilità di scegliere come cambiare le sorti della sua città, intervenendo in prima persona sia nelle scelte sia negli interventi reali da attuare. Si chiede, infatti, "come" e "cosa" sarebbe disposto a fare per risolvere il problema del traffico e dell'inquinamento urbano e, infine, gli si propone la possibilità di indicare alle Autorità pubbliche e scolastiche una soluzione per ottenere una migliore gestione dei tempi e degli spazi. Questo sarà l'indicatore chiave della ricerca per lo sviluppo degli strumenti da realizzare all'interno dello Studio di Fattibilità per l'Ambito 5.



## 5.2 I numeri dell'indagine

La popolazione studentesca dell'Ambito è pari ad oltre 18.000 unità. Queste sono state tutte raggiunte attraverso un sistema capillare di distribuzione, attivato e coordinato, dall'Ufficio di Piano di Zona dell'Ambito 5, a seguito di accordi raggiunti sia attraverso il Tavolo Multipartners sia attraverso il Tavolo virtuale di confronto permanente "Tempi, Spazi, Orari Scolastici e Mobilità Urbana Sostenibile".

Prima del termine del periodo scolastico sono stati ritirati oltre 9.000 questionari. Tale risultato si è rivelato più che soddisfacente, vista la volontarietà e non obbligatorietà della compilazione e della restituzione degli stessi.

Si è compiuta l'imputazione per i risultati di 8.221 di questi, di cui 3.950 per Bisceglie e 4.211 per Trani.

Hanno sostenuto l'iniziativa di questa ricerca ben 32 scuole di ogni genere e grado, equamente suddivise per i due Comuni di Ambito

TRANI	BISCEGLIE
S.M. MONTESSORI	S.M. SALNITRO
S.M. M.T.CALCUTTA	S.M. CARRARA
S.M. COLLODI	S.M. ARCIERI
S.M. CEZZA	S.M. A. DI BARI
S.E. MONS. PETRONELLI	S.E.M. DON UVA
S.E. DE AMICIS	S.E. REDDITO
S.E. D'ANNUNZIO	S.E. MARTIRI DI VIA FANI
S.E. BELTRANI	S.E. EDMONDO DE AMICIS
S.M.S GIUSTINA ROCCA	S.E. DON TONINO BELLO
S.M.S E. BALDASSARRE	S.E. CAPUTI
S.M.S BOVIO PALUMBO	S.M.S. GALILEO FERRARIS
L.S. VECCHI	S.M.S. CESARE BATTISTI
L. SCIENZE UMANE	S.M.S MONTERISI
L. C. DE SANTIS	L.S. LEONARDO DA VINCI
I.T. COMMERCIALE	I-I-S-S-COSMAI
I.P. PER I SERVIZI COMMERCIALI "G. BOVIO"	I.T. DELL'OLIO

Se ne espongono i risultati emersi.



## 5.3 I risultati emersi

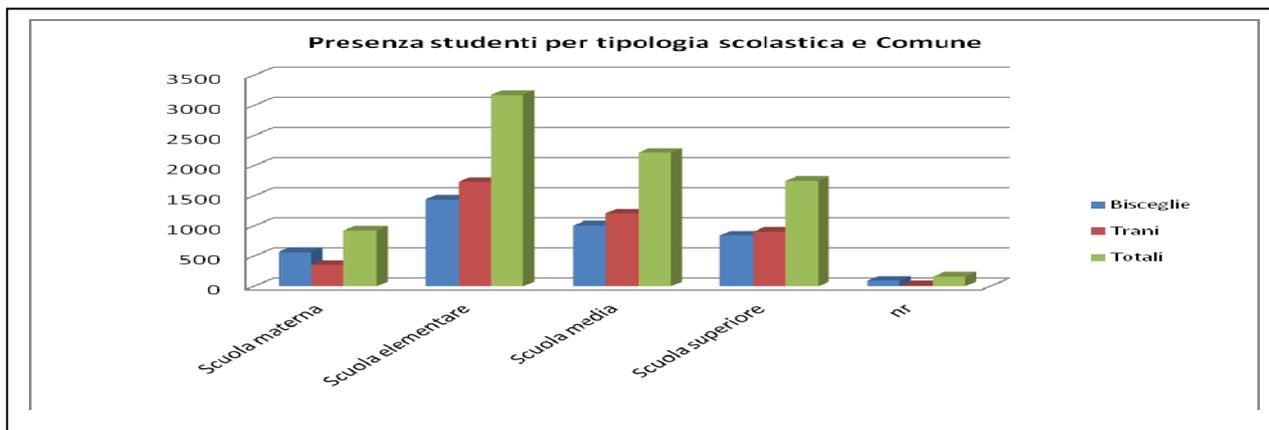
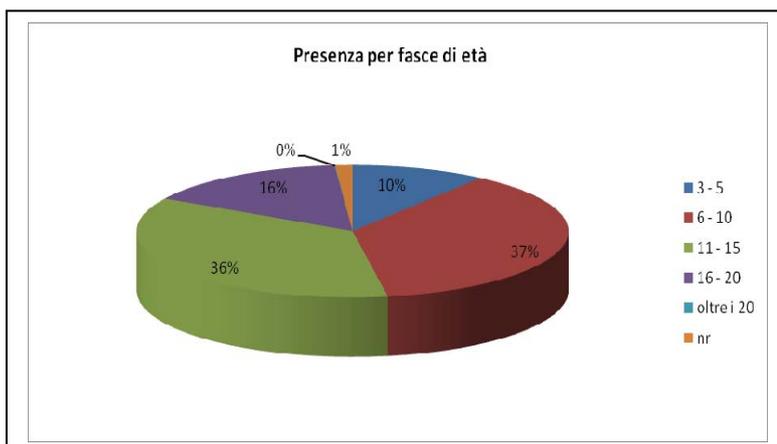
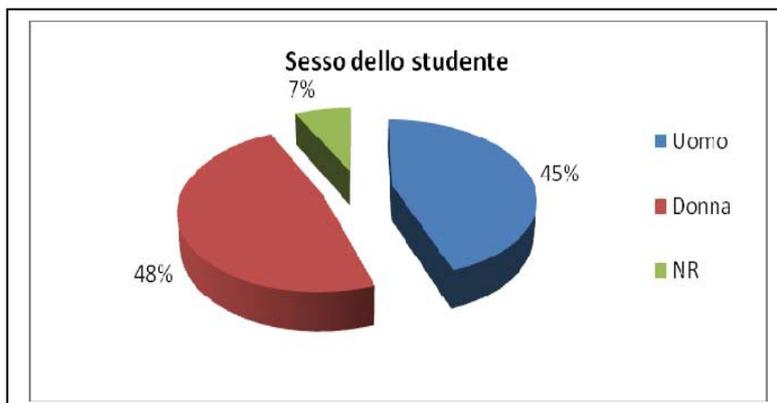
### 5.3.1 La popolazione emergente

La popolazione studentesca rappresentata in questa prima analisi territoriale risulta piuttosto omogenea. Su un totale di 8.221 intervistati, 3.938 sono donne e 3.668 uomini; il 7% non ha risposto a questa indicazione.

Gli studenti coprono un range di età compreso tra i 3 ed i 22 anni.

Il settore studentesco tra i 6 ed i 15 rappresenta ben oltre il 70% dei soggetti imputati, e, di questo, la fascia definita preadolescenziale (tra i 6 ed i 10 anni) raccoglie il 37%.

Infine, come prima anticipato, risulta maggiore la popolazione proveniente da Trani con 4.211 adesioni e 3.950 per Bisceglie.



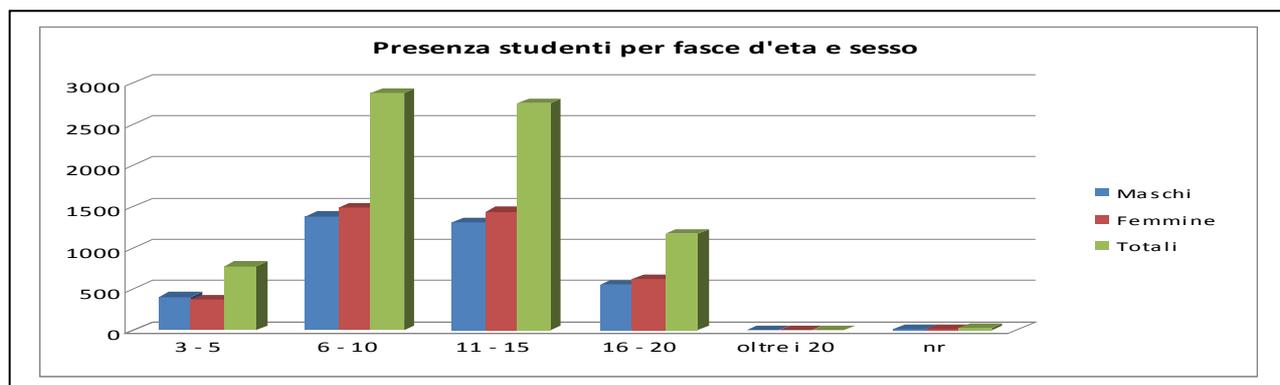
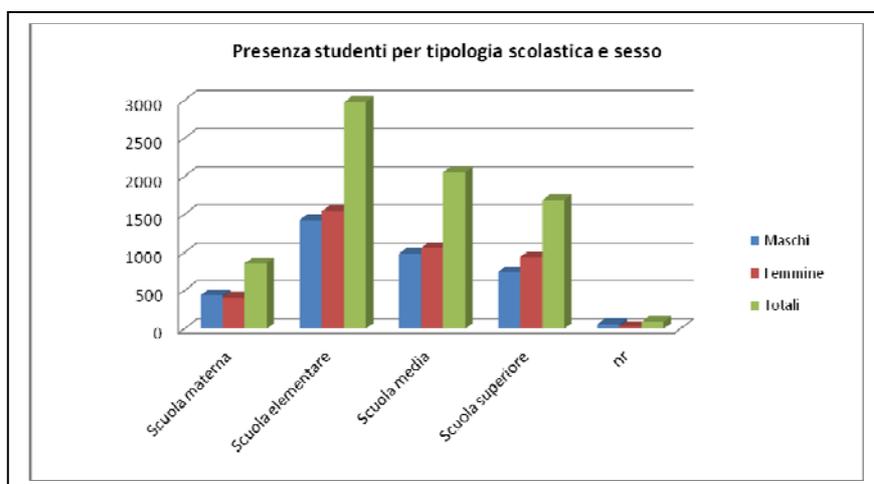
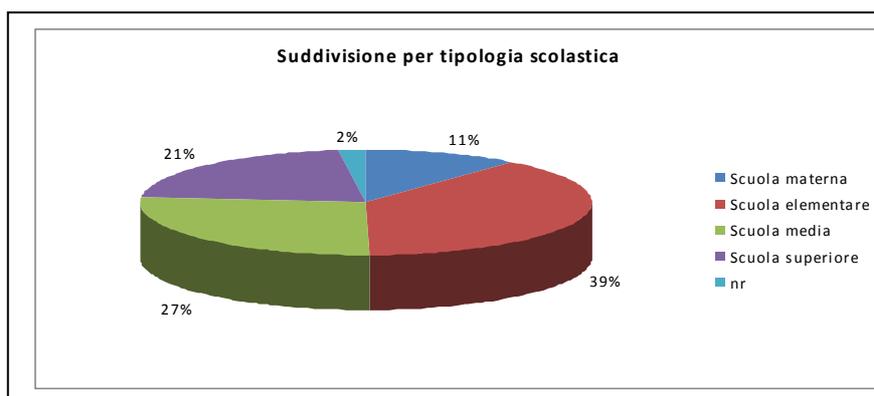


Risulta, comunque, interessante analizzare due primi dati, in un'ottica di attenzione alla predisposizione all'adesione informale al questionario

La percentuale di risposta femminile risulta essere maggiore di un 3% su quella maschile. In un confronto diretto tale valore sale sino al 6%. Tale dato risulta superiore allo scarto medio degli iscritti, ponendo, quindi, le studentesse o le loro famiglie in un'ottica di ascolto sicuramente ottimale.

Anche le percentuali ottenute dalla popolazione adolescenziale e preadolescenziale – quella che potremmo definire la generazione 0 - dimostrano una spiccata sensibilità alle tematiche cittadine ed al futuro del proprio "ambiente urbano".

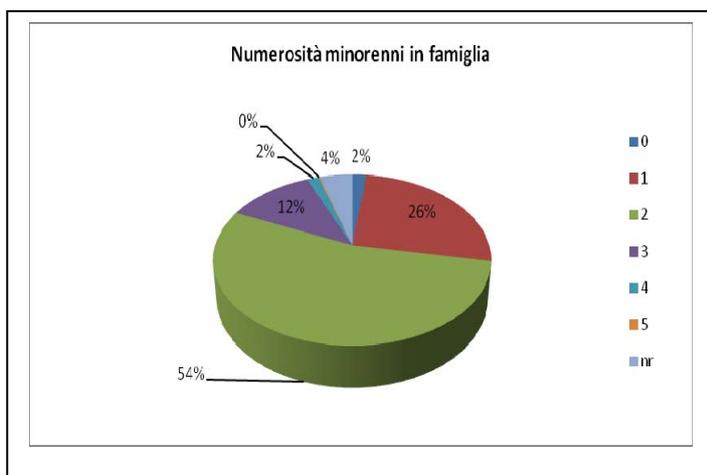
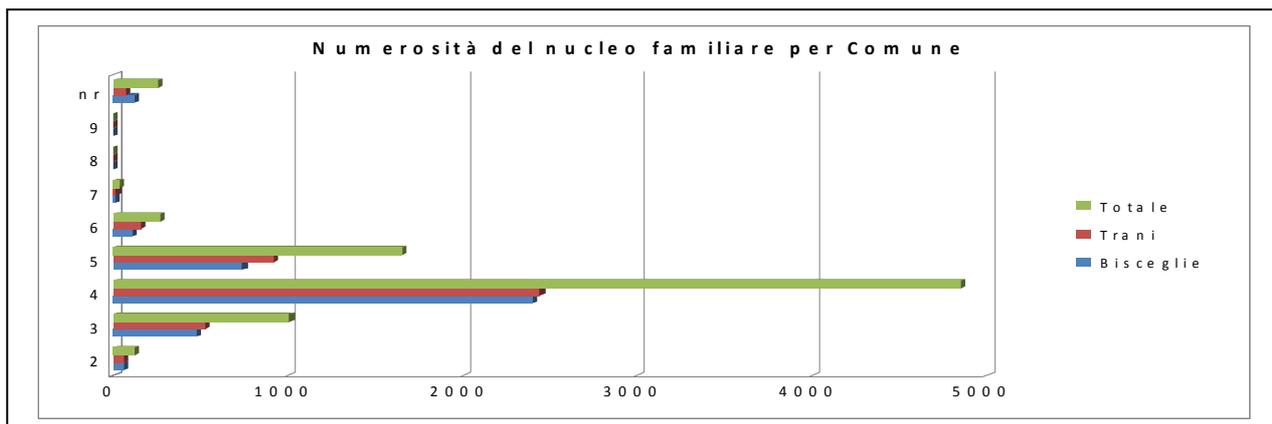
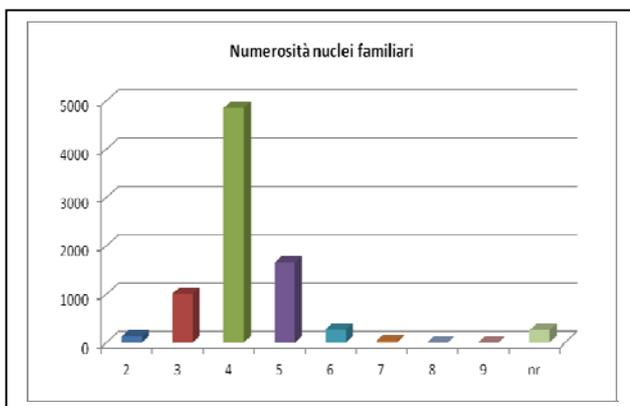
Tale dato è confermato dagli importanti risultati che si sono ottenuti all'interno delle Scuole primarie, con oltre il 39% dei questionari imputati, seguite dalle scuole secondarie di 1° e 2° grado. Solo l'11% dei questionari imputati risulta provenire dalle Scuole dell'infanzia.





### 5.3.2 Nucleo familiare ed Accompagnatore

La numerosità familiare emerge quale elemento di spiccato interesse. Si parte da famiglie composte da due persone (alcune volte una di queste risulta essere un tutore) in percentuali neanche troppo esigue, fino a giungere ad un nucleo composto da ben 9 affini. Comunque, il dato di maggiore impatto risulta essere la famiglia composta da 4 elementi. In controtendenza, invece, con l'andamento nazionale risulta essere l'importante presenza di nuclei composti da 5 o 6 persone.



Guardando poi alla presenza di minorenni in famiglia, la loro numerosità è pari al 54% degli intervistati per le due unità, che giungono sino all'80% se a questi aggiungiamo i nuclei con 1 solo minorenne. Anche in questo caso sorprende la presenza percentuale di ben il 2 % di famiglie con 4 o 5 minorenni. Il dettaglio diviene sempre più



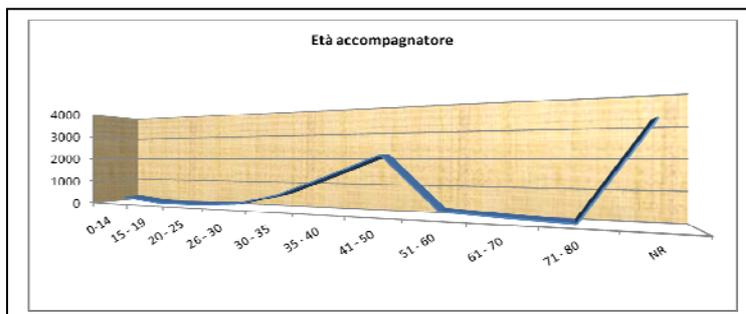
importante. Viste le caratteristiche dello studente e i particolari della sua famiglia, ora è il momento di osservare più da vicino la figura dell'accompagnatore.

L'accompagnatore è, in realtà, l'elemento essenziale per la determinazione delle successive sperimentazioni e politiche da intraprendere sul territorio dell'Ambito. Naturalmente, è intorno a questi che si disegnano i percorsi della mobilità urbana ed è sempre intorno a questi che girano gli orari della città e le scelte di "libertà" degli studenti nei percorsi e nelle modalità di percorrenza tra casa e scuola.

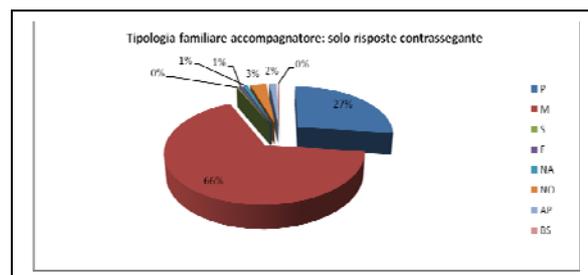
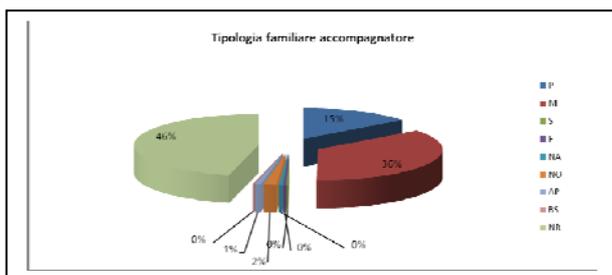
L'accompagnatore risulta avere un'età, in alcuni casi, anche superiore agli 80 anni, con un picco significativo di presenze nella fascia d'età compresa tra i 41 ed i 50 anni.

Abbiamo ipotizzato come categorie (come sono presenti in legenda e poi riportate nei singoli grafici per sigla) quelle parentali, di solito, predisposte all'accompagnamento dei discendenti presso gli istituti scolastici. A questi abbiamo poi inserito ulteriori fasce di collaborazione quali altri parenti (zii, cugini, ...), baby-sitter (considerando con questa tutte le tipologie di aiuto familiare come colf e badanti). Abbiamo lasciato poi la possibilità di suggerirci altre tipologie: gli intervistati hanno colto l'occasione – nei casi in cui fosse utile – di suggerirci figure quali il tutore o, altrimenti, il pulmino scolastico o l'autista personale. Ma questa casistica è risultata molto ridotta.

Leggendo, quindi, i valori assoluti (non calcolando l'incidenza dei questionari da cui non si evince risposta), ne emerge che nel 66% dei casi l' "accompagnatore" risulta essere la



Categoria familiare	Legenda
Padre	P
Madre	M
Fratello	F
Sorella	S
Nonno	NO
Nonna	NA
Altro parente	AP
Babysitter	BS
Non Risponde	99



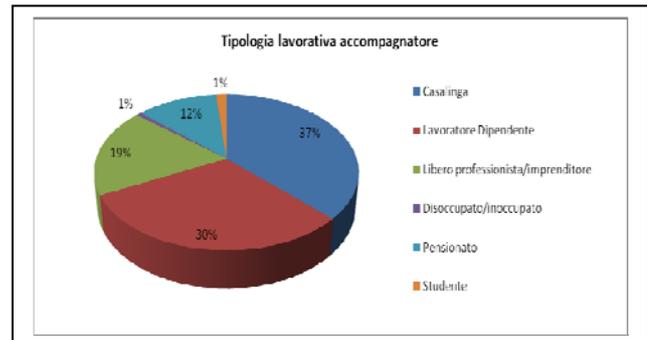


mamma, nel 27% il papà e nel 3% il nonno.

Questi dati definiscono ancora una propensione matriarcale nella gestione della prole, oltre che una non marginale attenzione nel coinvolgimento degli anziani, anche se quasi esclusivamente uomini.

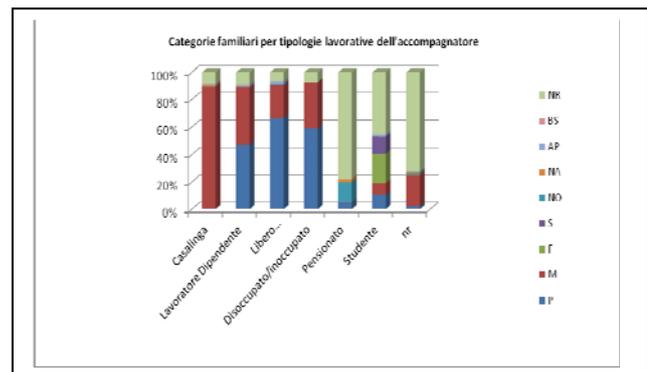
Siamo, poi, andati a domandare quale fosse l'impegno lavorativo dei singoli accompagnatori.

La professione di maggior impatto è risultata essere il/la casalingo/a nel 37% dei casi, mentre un ulteriore 49% dei risultati raccoglie lavoratori dipendenti e liberi professionisti. Nelle restanti percentuali troviamo pensionati e studenti.

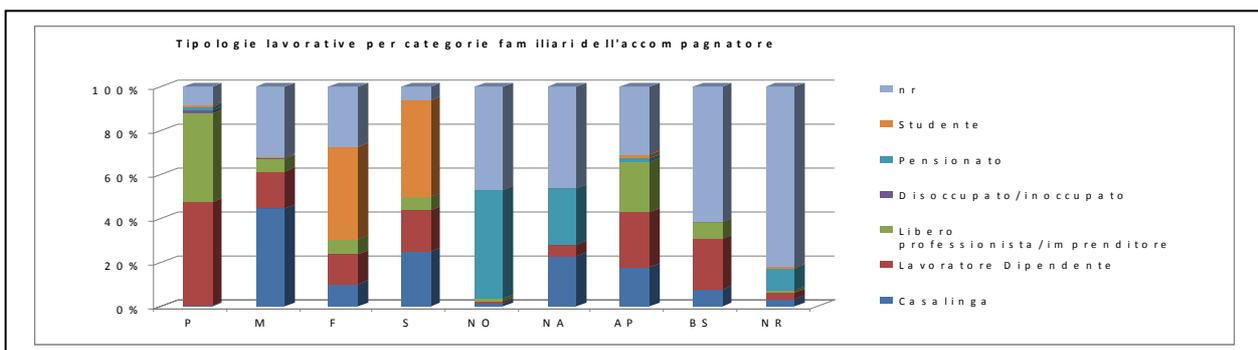


Dato assolutamente degno di nota è che solo meno dell'1% degli accompagnatori intervistati risulta disoccupato.

Incrociando questi dati ne emerge, che la più alta percentuale di casalinghe si trova tra le mamme e, quasi naturalmente, buona parte dei fratelli e delle sorelle sono studenti, i nonni sono pensionati ed i padri si dividono tra il lavoro dipendente ed il libero professionista (categoria che comprende gli imprenditori, i commercianti, ...).



Si conferma, quindi, anche in questo caso una politica di genere particolare, nella gestione familiare, dove la donna occupa il ruolo di moglie e madre. Questo naturalmente, non lo ritroviamo nel 100% dei casi, ma le percentuali sono assolutamente rilevanti. Questo dato dovrà sicuramente incidere nella pianificazione dei tempi e degli spazi cittadini al femminile.





### 5.3.3 Motivazioni ed Origine del viaggio

La ricerca prova ad approfondire sempre più l'ambito di indagine sulla mobilità legata all'educazione scolastica dei ragazzi e, al contempo, prova a capire quali siano le condizioni di conciliazione vita-lavoro degli uomini e delle donne dell'Ambito. Abbiamo chiesto quali fossero le motivazioni che spingessero ad accompagnare gli

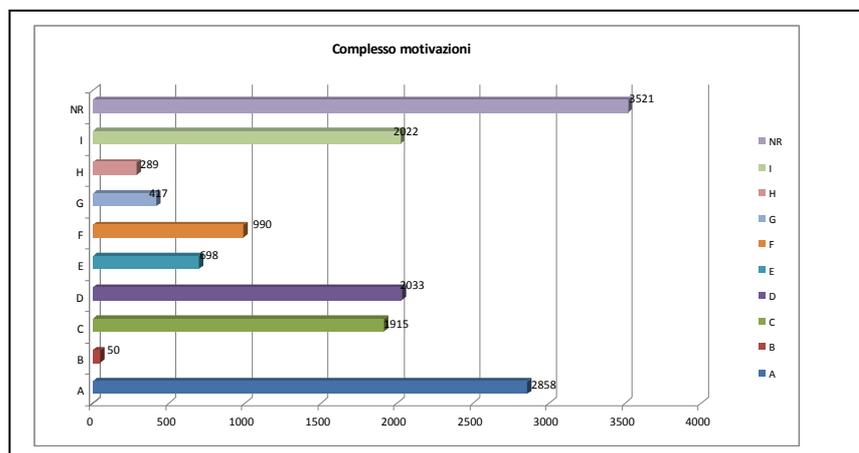
Perché lei accompagna lo studente a scuola?	
è piccolo	A
è disabile	B
abito lontano	C
ha la cartella/zaino pesante	D
facciamo la stessa strada	E
il traffico è pericoloso	F
il percorso è pericoloso	G
ho paura che possa perdersi	H
ho paura che possa fare brutti incontri	I
Non Risponde	99

studenti a scuola (sempre nel caso in cui essi stessi non vi si recassero in autonomia). Il numero delle risposte possibili era pari a tre, per capire meglio il complesso delle motivazioni sia per la loro naturale disomogeneità sia per la varietà di età a cui si è sottoposto il questionario.

Le motivazioni per cui si preferisce accompagnare gli studenti a scuola, come si evince dalla griglia presentata, possono essere le più diverse.

Sicuramente l'età – "è piccolo/a" – assume una connotazione di maggiore importanza, ed a questa segue il peso dello zaino.

Da non trascurare è, poi, la valenza del senso di pericolo. Al terzo posto delle motivazioni apportate – a percentuali minori dell'1% dal secondo posto – si trova l'item "penso possa fare brutti incontri".



Nelle prime due accezioni la numerosità dei casi aumenta, naturalmente, nelle fasce di età scolare più basse.

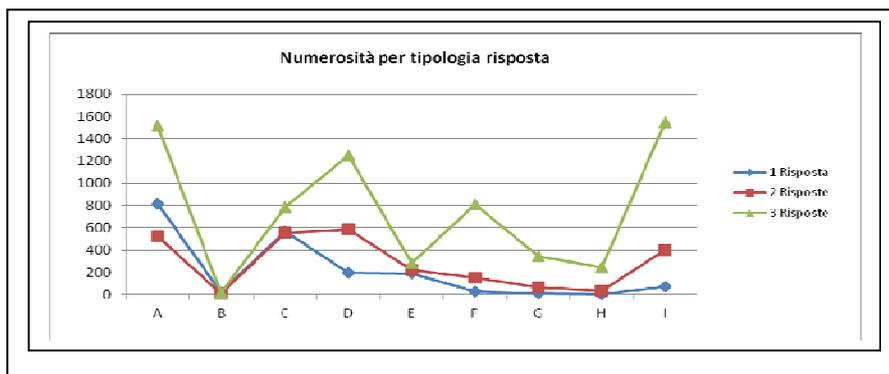
La "paura", invece, risulta quale fenomeno trasversale. Questo diviene un utile spunto di riflessione, soprattutto se paragonato alla pericolosità del percorso o del traffico che invece assumono percentuali sicuramente minori. La possibile interpretazione del dato dipende, quindi, non dai luoghi e dagli spazi, ma dalla sensazione di non sicurezza proveniente dal



territorio in maniera diffusa e non specializzante. Tale dato va inteso, quindi, come spunto per un possibile miglioramento della vision cittadina e sicuramente da inserire in un programma di concertazione positiva della popolazione dell'Ambito.

Nello studio della distribuzione della numerosità, questo dato viene confermato principalmente della ricollocazione delle variabili di risposta. La variabilità della distinzione conferita da chi ha

scelto di dare le tre risposte conferisce un valore più corposo alla lettura dei dati. Il peso attribuito a questo indice (come si evince dalla linea verde nel grafico) materializza un complesso

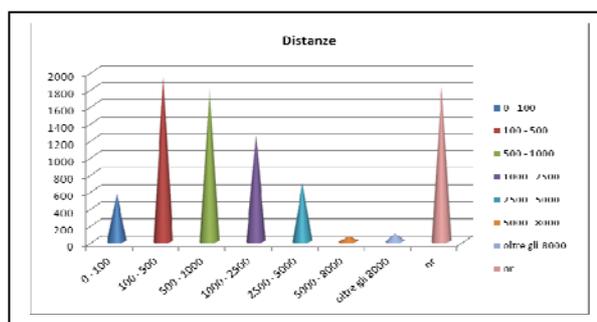
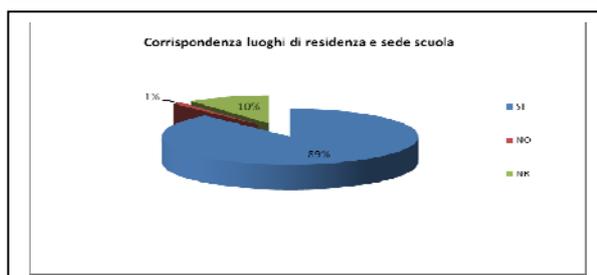
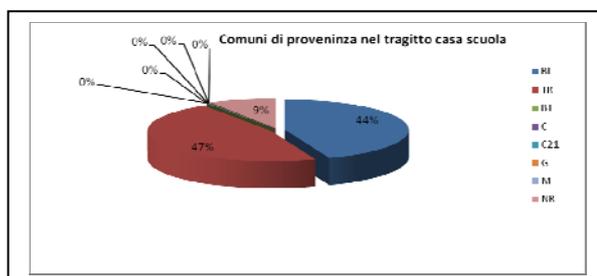


di esigenze e di richieste implicite di questa percentuale di cittadinanza a cui è stato sottoposto il questionario.

Nella logica dello studio degli spazi, questo dato va di certo messo in relazione con le distanze di percorrenza tra scuola e casa.

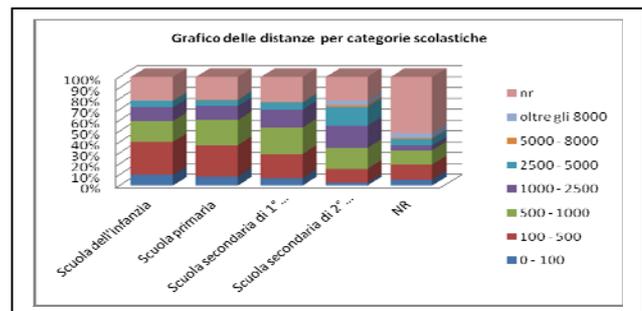
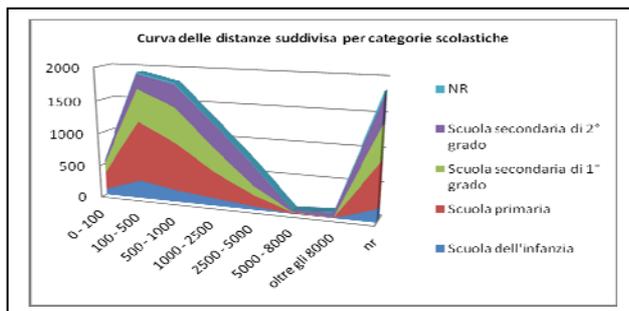
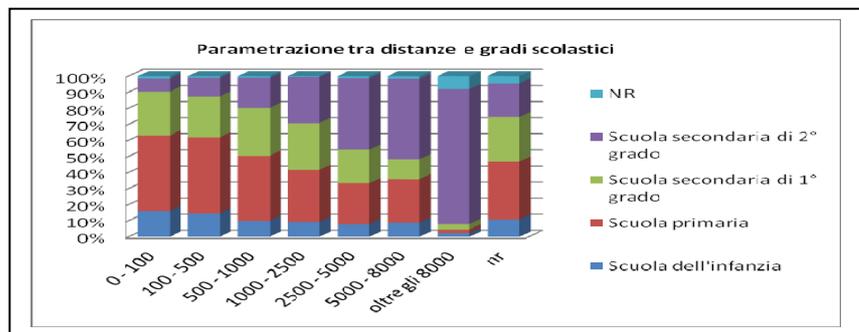
La provenienza degli studenti rispetto a tutte le scuole risulta, nel 99% dei casi analizzati, essere Trani o Bisceglie. L'1% raccoglie altri Comuni come Barletta, Corato, Giovinazzo, Molfetta. Ne consegue, quindi, una altissima corrispondenza tra sedi di residenza e le sedi degli istituti scolastici.

La distanza media trova i suoi picchi tra i 100 metri ed 1 kilometro. Il rapporto tra distanza media e tipologia scolastica risulta comunque degno di nota. La tendenza, infatti, si presenta inversamente proporzionale al grado scolastico. Per tale motivazione, scansionando i percorsi, possiamo leggere che gli studenti di scuole secondarie di 2° grado hanno una maggiore frequenza nell'eseguire distanze comprese tra i





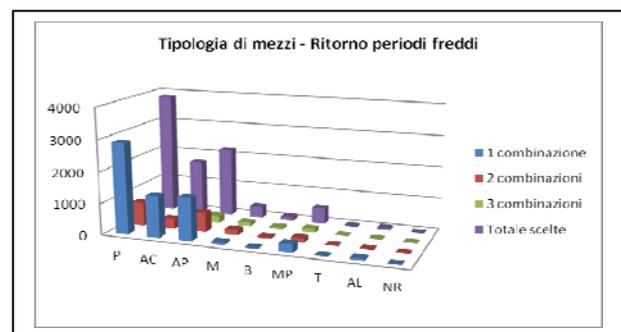
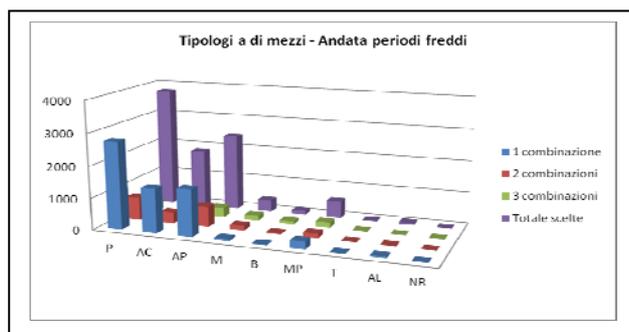
2.500 ed oltre gli 8.000 metri. Naturalmente questo dato va riparametrato con il numero di scuole. Le scuole secondarie di 2° grado sono minori in numero e sono suddivisi per specializzazione. Questo ne decontestualizza il territorio di riferimento e la possibilità di contiguità. Al contrario, un maggior numero di scuole primarie accorcia le distanze in territori di appartenenza maggiormente limitati.



### 5.3.4 Metodologie della mobilità

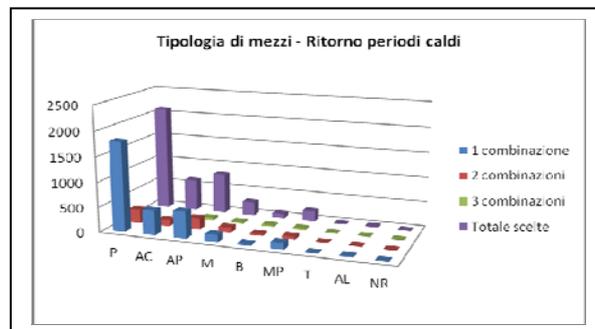
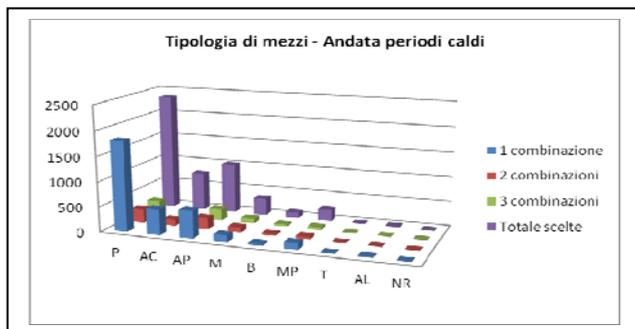
Durante il percorso di ricerca, si è ulteriormente approfondito quale fosse il mezzo o la combinazione di mezzi usati dagli studenti "autonomi" o dagli studenti e dai loro accompagnatori per il percorso casa-scuola-casa. Per avere una percezione maggiore di tale combinazione abbiamo suddiviso anche i periodi freddi (autunno/inverno) dai periodi caldi (primavera/estate, per quanto durante quest'ultima abbiamo

Mezzi	
Piedi	P
Bicicletta	B
Moto	M
Mezzi Pubblici	MP
Treno	T
Auto come passeggero	AP
Auto come conducente	AC
Altro	AL
Non Risponde	NR

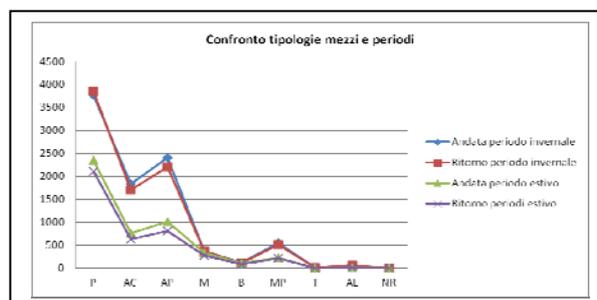
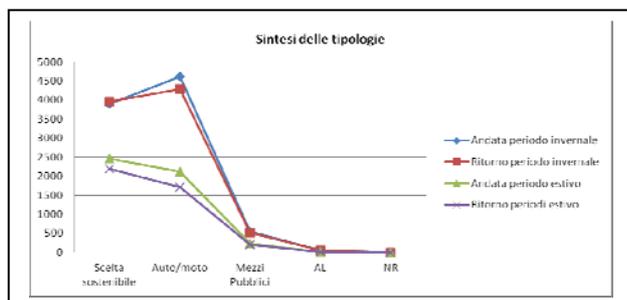




inteso pochi giorni di luglio e settembre).



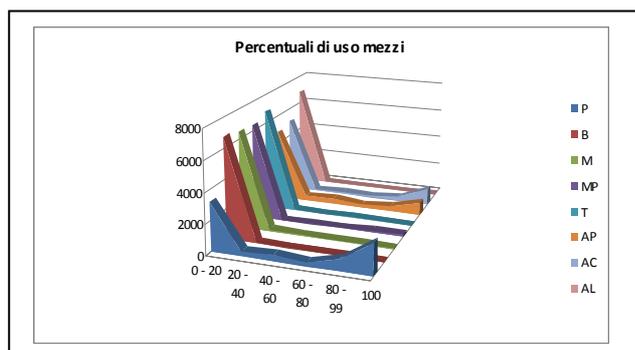
In tale percorso all'interno dei Comuni dell'Ambito – in maniera praticamente indifferente tra periodi caldi e freddi - gli intervistati risultano sempre essere ottimi pedoni. Un'ottima percentuale degli intervistati, infatti, come emerge dai grafici, usa un solo "mezzo" per eseguire il percorso e, di solito, tale mezzo sono i "piedi".



Provando a stringere però il quadro di sintesi, la lettura dei dati assume caratteristiche sicuramente più interessanti.

Abbiamo, quindi, concentrato le risposte in macrocategorie distinguendo in questo caso:

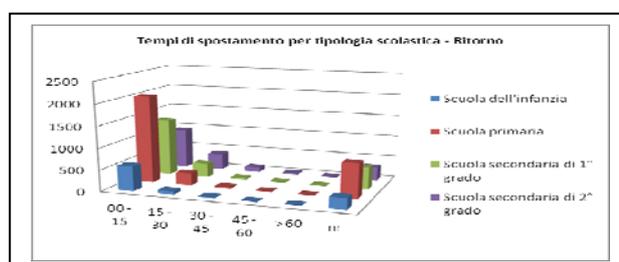
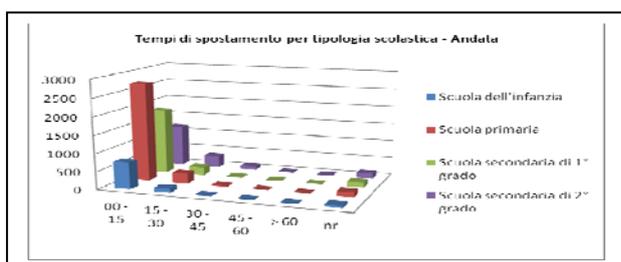
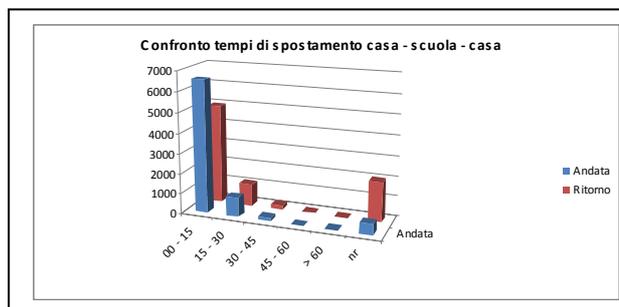
- Scelta sostenibile = andare a piedi + bicicletta;
- Auto/moto = Auto sia come accompagnatore che come passeggero + motocicli;
- Mezzi Pubblici = bus + treno;
- Altro = tutte le altre tipologie emerse.



Di certo l'uso dell'auto risulta assolutamente preponderante, specie nella via di andata dei periodi invernali. Nei periodi più caldi, invece, le metodologie di mobilità sostenibile tornano ad essere le più utilizzate. L'uso dei mezzi pubblici, invece, appare quasi totalmente trascurato durante tutto l'anno.

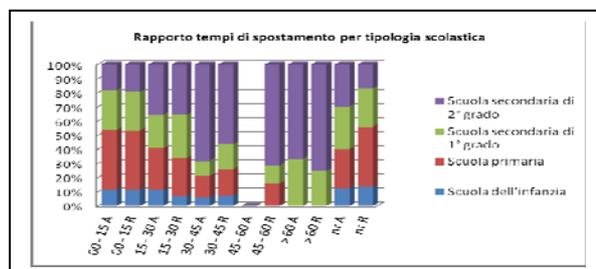


Rispetto alla densità del traffico abbiamo stimolato gli intervistati a offrirci ulteriori spunti di riflessione. Abbiamo richiesto quali fossero i tempi di percorrenza nel percorso casa-scuola-casa, per capire quale sia l'incidenza sui tempi di vita di tale compito sia per lo studente e, ancora di più, per l'accompagnatore.



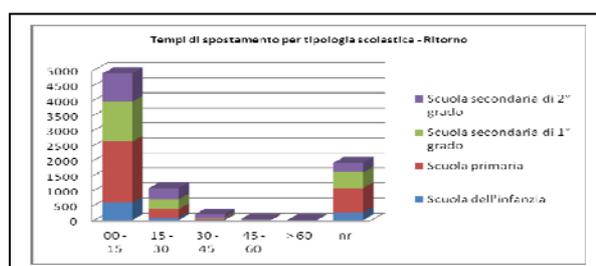
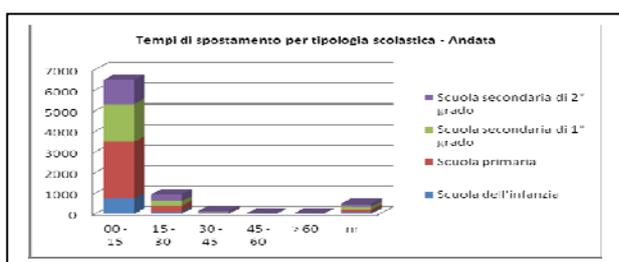
È emerso che, mediamente, si raggiunge la scuola in meno di 15 minuti. Come riportano i grafici di analisi, tale dato è confermato sia nei percorsi di andata che nei percorsi di ritorno.

Questo dato risulta essere comunque direttamente proporzionale al grado scolastico (in maniera assolutamente simile sia per i percorsi in andata sia per quelli in ritorno). Infatti, per quanto riguarda le scuole secondarie di 2° grado - aumentando in alcuni casi la distanza e i mezzi ed il loro numero per raggiungere l'istituto - tali tempi si amplificano (anche oltre i 30 minuti).



Tale considerazione riprende quanto prima riportato nella sezione delle distanze, ossia il dato riguarda la minore presenza numerica di scuole secondarie di 2° grado, oltre che la diversificazione della loro offerta.

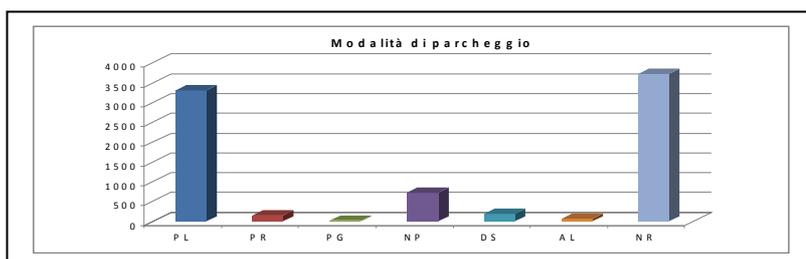
Fattore fondamentale a definire gli aspetti di congestionamento cittadino legati alle scuole sono, poi, le modalità ed i tempi di parcheggio - naturalmente per chi usa autoveicoli e mezzi





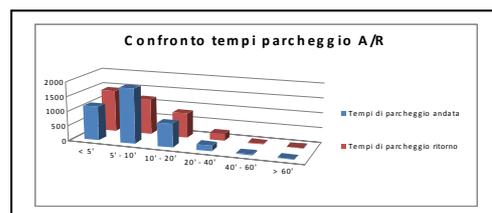
motorizzati - sia verso la scuola che al ritorno dalla stessa. Date le variabili definite in tabella, rispetto alle modalità, la grande maggioranza degli accompagnatori riesce a posizionare il mezzo in zona di parcheggio libero. Questo è sicuramente un punto a favore nella gestione del traffico nei pressi delle scuole.

Parcheggio	
parcheggio libero su strada	PL
parcheggio riservato	PR
parcheggio a pagamento	PG
divieto di sosta (doppia fila, passo carrabile, marciapiede...)	DS
non parcheggio	NP
Altro	AL
Non Risponde	99



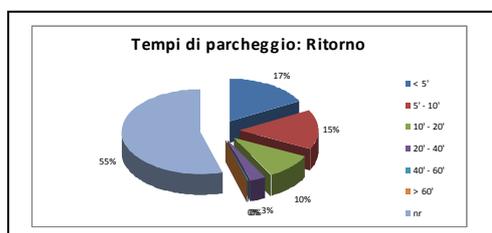
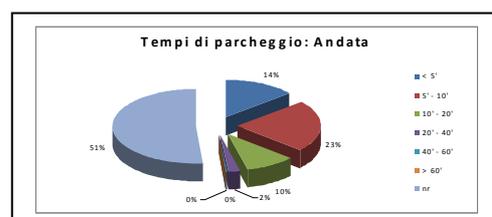
Da notare, comunque, è che

alcuni intervistati non parcheggiano affatto o altrimenti posizionano il mezzo irregolarmente (divieto di sosta, strisce pedonali, scivoli per disabili, ...): questo crea disagio alla circolazione, oltre che costringe le forze dell'ordine addette al controllo a porre maggiore attenzione nel dissuadere l'autista dal divieto, piuttosto che concretizzare una migliore gestione del traffico.



Aspetto di notevole importanza per definire i processi di mobilità sono i tempi di parcheggio.

Il 23% dei questionari pervenuti riporta che, mediamente, nei pressi delle scuole gli accompagnatori trovano parcheggio al massimo in 10 minuti, il 14% in meno di 5', ma il dato incredibile è che una fetta del 12% varia come tempi tra 10 ed i 40 minuti. Tale dato cambia al ritorno, dove il periodo tra i 5 ed i 10 minuti trova solo il 15% della popolazione, aumenta la prima fascia – meno di 5 minuti – al 17%, ma si incrementa dell'1% la fascia più alta, tra l'altro, proprio nel suo



apice tra i 20 ed i 40 minuti. Questo, quindi, incrementa la necessità di soluzioni per la mobilità cittadina e per una ampia cerchia di possibilità per i cittadini di gestire il loro tempo, ottimizzando sia la qualità della loro vita sia quella della città stessa (meno traffico, meno smog, ...).



### 5.3.5 Lavoro ed altre attività

Lo studio ha, poi, provato ad entrare nelle abitudini dei cittadini dell'ambito. La popolazione degli intervistati per il 27% ed il 30% lavora e svolge le sue attività tutti i giorni, avendo, tra l'altro, una forte similarità degli orari e pranza a casa.

Solo il 16% lavora durante il week-end e l'11% ha delle differenze di orari nell'arco della settimana.

A tal punto, diviene interessante capire come vengano gestiti gli orari.

Guardando il grafico, i picchi di ingresso in entrata si propongono principalmente tra le ore 8.00 e le ore 9.00 e nell'ora successiva.

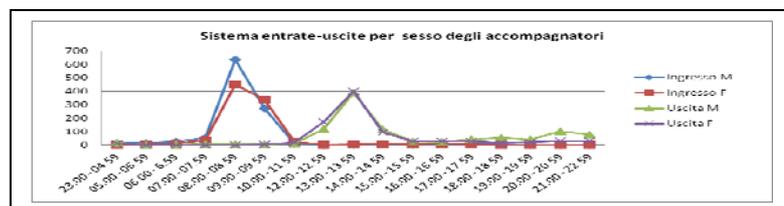
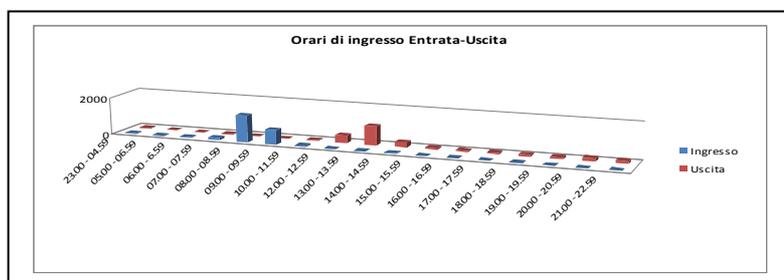
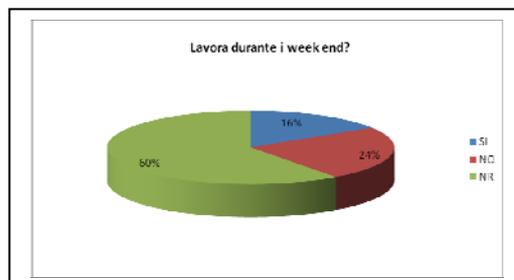
Rispetto, invece, agli orari di uscita i valori maggiori si registrano tra le 13.00 e le 14.00, accompagnati dalle presenze un'ora prima ed un'ora dopo.

Ponendo a confronto le curve tra uomini e donne possiamo notare come il picco di ingresso maschile risulti più elevato di quello femminile, mentre nella curva in uscita questa situazione, seppur per piccoli margini, risulta invertita, per poi riprendersi nel prosieguo. Le spiegazioni a tale fenomeno possono risultare le più diverse.

Prima di tutto, bisogna sottolineare che, a questa domanda, hanno principalmente risposto solo coloro che lavorano fuori di casa. I casi di risposta delle casalinghe sono veramente bassi.

Come già detto, la popolazione maschile di lavoratori risulta superiore, quindi, il picco di ingresso in entrata potrebbe essere motivato da questo fattore. In realtà ciò che risulta maggiormente interessante è la distribuzione. Le due curve assumono la stessa frequenza, toccando i loro apici negli stessi punti. La differenza, seppur marginale, si ritrova nell'orario di uscita, dove la curva degli uomini mantiene un aspetto più alto dopo le ore 18.

Rilevante diviene, quindi, il grafico ad istogrammi dove appare maggiormente significativa la "massa" in movimento negli stessi orari. L'obiettivo sarebbe poter diluire tale massa in un



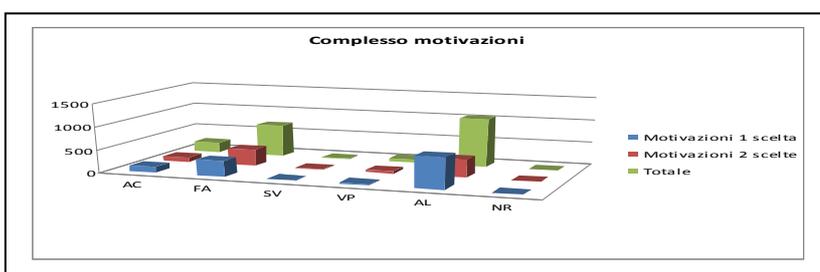


sistema più omogeneo, provando a rimodulare ed armonizzare gli orari della cittadinanza lavorativa.

Si è provato, inoltre, a capire se tali concentrazioni fossero, tra l'altro, intensificate da "ulteriori obblighi durante il viaggio". Tali attività, più o meno personali descritte in tabella, presentano considerazioni interessanti.

Quasi il 15% di coloro che hanno collaborato all'elaborazione dei questionari ha comunque un impegno, anche se non periodico, durante i viaggi sia di andata che di ritorno. Di solito tali impegni riguardano commissioni o il fare acquisti.

Obblighi	
fare acquisti	FA
accompagnare/prendere il parente/amico al lavoro	AC
svago (palestra...)	SV
visite a parenti/amici	VP
altri impegni (commissioni...)	AL
Non Risponde	99



Anche questo incrementa la portata del traffico durante gli orari di punta.

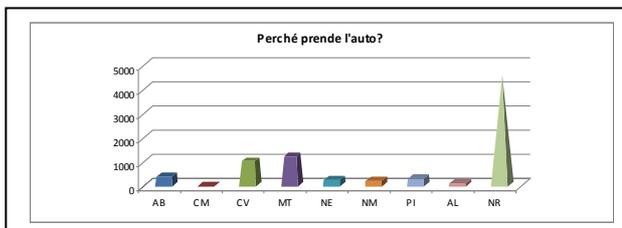
### 5.3.6 Uso del mezzo privato ed Alternative di trasporto

Verso la sua conclusione il questionario approfondisce le abitudini legate alla mobilità dei cittadini ed alle loro ragioni.

Il primo passaggio coglie le motivazioni dei cittadini all'uso del mezzo privato. Ne emerge che ne diviene fondamentale per l'impiego minore del tempo, per la comodità del viaggio, l'aver qualcuno da accompagnare e, in maniera minore, per una questione di abitudine.

Perché preferisce automobile	
per la comodità del viaggio	CV
perché non esistono mezzi dedicati	NM
perché impiego meno tempo	MT
per una questione di abitudine	AB
per necessità extralavorative	NE
perché penso costi meno	CM
perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	PI
Non Risponde	99

Oltre a questo, anche se in percentuale sicuramente minore, emerge anche un lato critico: infatti, parte della popolazione intervistata lamenta, incrementando il traffico stradale, un servizio pubblico inadeguato o inesistente. Tale servizio, difatti, non coglie a



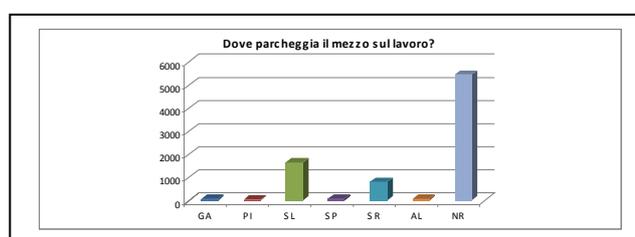
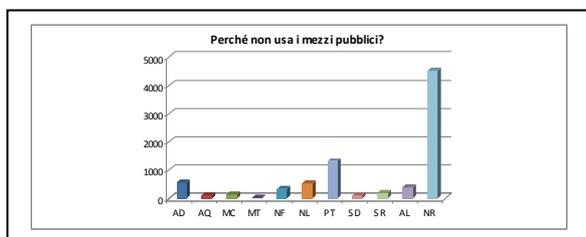
pieno le esigenze dei cittadini, non proponendo percorsi che coinvolgono tutte le zone cittadine e non offrendo corse frequenti e fermate sufficienti.



I cittadini che usano il proprio mezzo riescono comunque a trovare dove lasciarlo, specie per andare a lavoro. Infatti, riescono a parcheggiare su spazi pubblici liberi o su spazi riservati ai dipendenti dell'azienda.

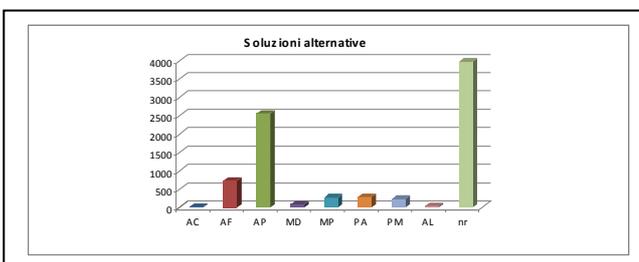
Perché non utilizza il mezzo pubblico	
è distante dall'abitazione	AD
è distante dalla sede di lavoro	SD
impiego più tempo	PT
le corse non sono molto frequenti	NF
il servizio non è regolare	SR
mancanza di comfort	MC
accompagnano qualcuno	AQ
per necessità lavorative	NL
Altro	AL
Non Risponde	99

Dove parcheggia il mezzo al lavoro	
su uno spazio per auto, moto, bici, riservato ai dipendenti all'interno dell'azienda	SR
su uno spazio pubblico con sosta a pagamento	SP
su uno spazio pubblico libero	SL
in parcheggio di interscambio	PI
in un garage	GA
Altro	AL
Non Risponde	99



Si è cercato, quindi, di provare a capire quali siano le alternative all'uso del mezzo privato. Alcuni non rinuncerebbero a far accompagnare lo studente da qualcun altro (parente di altro studente), altri (in percentuale minore) userebbero un ulteriore mezzo privato. Questo potrebbe essere conseguenza di una serie di variabili osservate precedentemente, quali le distanze tra casa ed istituto, il senso di non sicurezza o la poca fruibilità dei mezzi pubblici. Ma il dato - quasi in contrasto con quelli appena accennati - è che la maggioranza dei "conducenti", quale soluzione alternativa al mezzo, sceglierebbe di andare a piedi. Tale asserzione porta ad una serie di riflessioni legate solo ad un sistema di comodità o di abitudine o di risparmio del tempo, quindi, in linea con quanto emerso precedentemente ed all'attivazione di un Piano che possa gestire nuovi processi cittadini.

Soluzioni alternative	
andare a piedi	AP
prendere i mezzi pubblici	PM
usare mezzi dedicati	MD
far accompagnare lo studente da un parente di un altro studente dello stesso istituto	PA
farsi accompagnare da un familiare/amico	AF
farsi accompagnare da un collega	AC
prendere un altro mezzo privato	MP
Altro	AL
Non Risponde	99





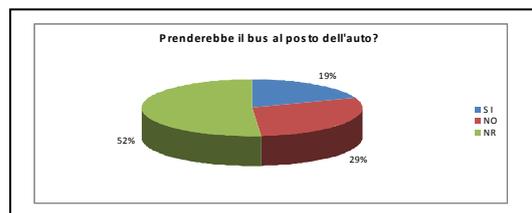
L'approccio sostanzialmente negativo nei confronti del mezzo pubblico emerge anche dall'approfondimento nei casi di uso di alternative di trasporto.

Il 60% di coloro che hanno risposto a questo quesito (pari al 29% dell'intera popolazione sottoposta a questionario), risponde negativamente.

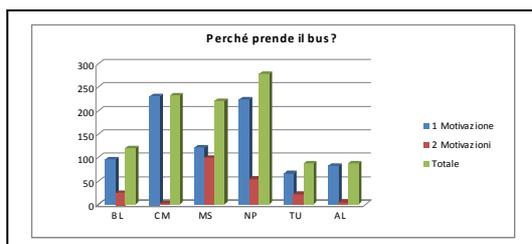
Mentre, chiesto di spiegare al restante 19%, che invece usa i mezzi pubblici, quali siano le motivazioni (potendone esprimere anche due) che li portano ad usare gli stessi, questi ci rispondono (elaborando il concetto sulla sommatoria delle risposte ricevute) che principalmente le spiegazioni sono date dalla difficoltà nel trovare parcheggio, dalla questione economica e dal minore stress accumulato.

Come prima anticipato, il 29% degli intervistati, che non prenderebbe mai il bus, sarebbe disposto a farlo ed accetterebbe di usare questo mezzo solo se le

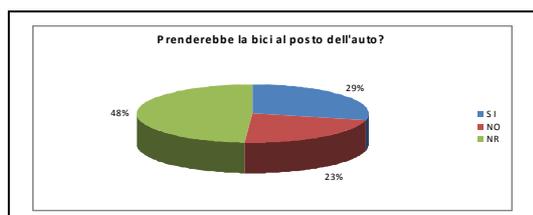
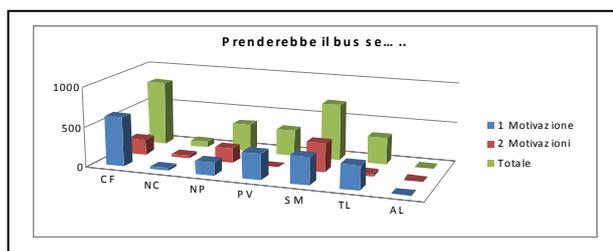
corse fossero maggiormente frequenti o il servizio fosse migliore. Inoltre, anche se in maniera minore, risulta fondamentale anche pensare che se le fermate ed i percorsi coinvolgessero un più ampio spazio cittadino, una fascia di popolazione dell'ambito sarebbe disposta a cambiare tipologia di mezzo di spostamento.



Perché utilizza il mezzo pubblico	
<input type="checkbox"/> i mezzi pubblici costano meno	CM
<input type="checkbox"/> i mezzi pubblici offrono un buon livello di servizio	BL
<input type="checkbox"/> i tempi di viaggio sono minori o uguali a quelli del mezzo privato	TU
<input type="checkbox"/> non saprei dove parcheggiare	NP
<input type="checkbox"/> minore stress, posso leggere il giornale o un libro durante il viaggio	MS
altro	AL
Non Risponde	99

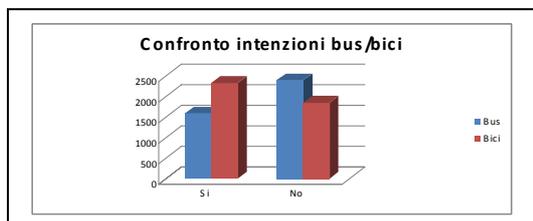


Prenderebbe il bus se.....	
fosse più vicino alla sede di lavoro	PV
i tempi del percorso fossero limitati	TL
le corse fossero più frequenti	CF
il servizio fosse migliore	SM
non dovessi cambiare mezzo	NC
non sapessi dove parcheggiare l'auto	NP
Non Risponde	99



Atteggiamento diverso è quello nei confronti della bicicletta, dove il 29% (inversamente a quanto previsto rispetto ai mezzi pubblici) della popolazione sarebbe disposta all'uso al posto del mezzo privato.

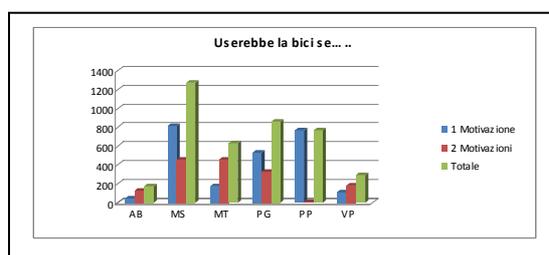
Le motivazioni legate a questo aspetto sono caratterizzate dalla sicurezza. Infatti, una proporzione ancora maggiore di popolazione (visti i



risultati sempre quale sommatoria delle motivazioni) userebbe la bicicletta se ci fosse maggiore sicurezza, se ci fossero posteggi garantiti e protetti e se ci fosse un maggior numero di piste ciclabili.

Da non trascurare, seppur solo al quarto posto, che il traffico e l'inquinamento divengono ulteriore deterrente alla concretizzazione di un processo di sostenibilità già in fermento nelle cittadine dell'Ambito.

Userebbe la bici se.....	
ci fossero più piste ciclabili	PP
ci fosse maggior sicurezza	MS
avessi un posteggio garantito e protetto	PG
ricevessi delle agevolazioni per l'acquisto della bici	AB
ci fossero meno traffico e inquinamento	MT
non avessi vincoli nel percorso	VP
Non Risponde	99



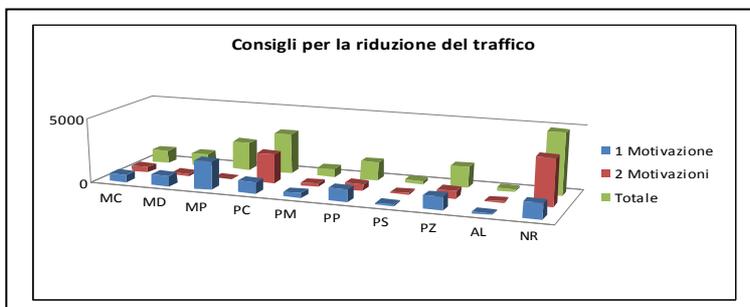
### 5.3.7 Riduzione del traffico

Individuate, quindi, le problematiche, prima, e le necessità, poi, diveniva necessario, onde rendere lo strumento della ricerca non solo consultivo, ma anche propositivo, richiedere ai cittadini delle proposte o delle idee per risolvere le problematiche di mobilità, oltre che di conciliazione dei tempi e degli spazi e delle attività connesse ai processi vita-lavoro.

La richiesta di coloro che hanno partecipato alla ricerca appare piuttosto chiara e molto sostenibile: più piste ciclabili dove camminare senza pericolo di essere investiti ed un servizio pubblico quantitativamente e qualitativamente migliore.

Rispetto, quindi, alle iniziative personali che il soggetto sarebbe disposto ad attivare per la riduzione del traffico, ci troviamo dinanzi a scelte che vengono di solito confermate.

Come risolverebbe il problema del traffico	
più mezzi pubblici	MP
più mezzi dedicati	MD
biglietti dei mezzi pubblici meno costosi	MC
più percorsi riservati ai soli mezzi pubblici	PM
più parcheggi per auto	PP
più strade	PS
più zone dove le auto non possono circolare	PZ
più piste ciclabili dove camminare senza pericolo di essere investiti	PC
altro	AL
Non Risponde	99

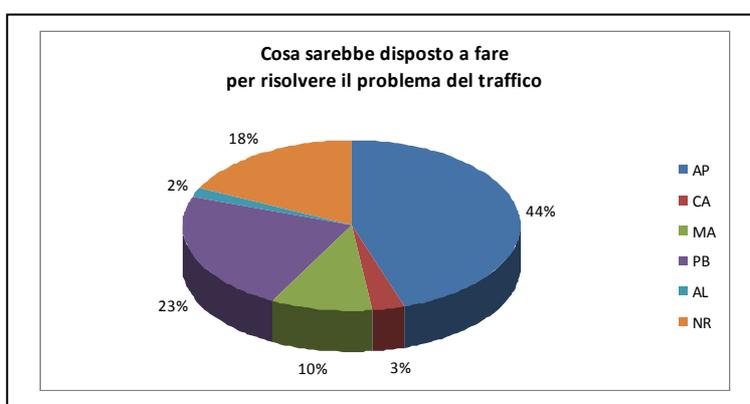




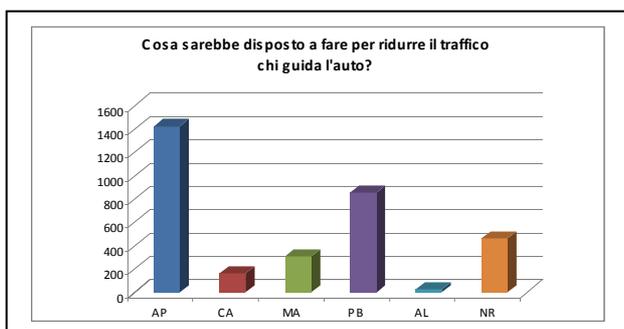
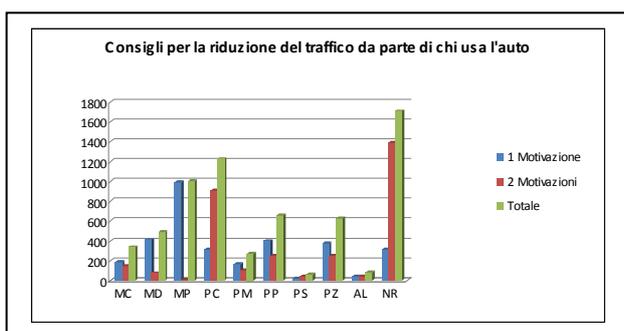
Prima tra tutte è lo scegliere di andare a piedi qualora il percorso non dovesse risultare disagiata, per poi seguire con l'usare più spesso la bicicletta ed i mezzi pubblici. Con un totale del solo 13% troviamo l'invogliare ad usare meno l'auto o il condividerla: queste ultime proposte non sembrano, quindi, aver carpito l'attenzione e, principalmente, l'interesse dei cittadini.

Il 2% della popolazione intervistata ha, inoltre, scelto di contribuire alla ricerca con un proprio spunto e con una serie di proposte: alcune di queste sono sostanzialmente legate ad infrastrutture (autosilo in centro

Cosa sarebbe disposto a fare per risolvere il problema del traffico	
usare più spesso la bici, i mezzi pubblici...	PB
scegliere di andare a piedi quando il percorso non è troppo lungo	AP
invogliare tutti ad usare meno l'auto	MA
condividere l'auto con altre persone	CA
altro	AL
Non Risponde	99



città; parcheggi gratuiti o meno parcheggi a pagamento; tesseramento dei parcheggi, rotonde, semafori, strade migliori, ...); altre ai servizi pubblici (mezzi pubblici gratuiti e/o ecologici; mezzi ad energia elettrica; ridurre l'uso delle auto; mezzi scolastici per i bambini più piccoli;



più servizi nei pressi delle abitazioni; ...); altre – più varie – legate alle politiche dei Comuni dell'ambito (più spazi verdi; targhe alterne; usare auto solo inverno; miglior servizio della polizia municipale; incentivare l'uso bicicletta; investire su mezzi pubblici; mezzi dedicati per spostarsi; noleggio bici a basso costo; ...); altre legate ad opportunità (il piedibus, ...).

Sezionando la domanda, si è data evidenza alle sole considerazioni ottenute da chi precedentemente aveva dichiarato l'uso del mezzo. Come si può notare nei grafici, i risultati rimangono sostanzialmente simili e coerenti con l'intero pensiero della cittadinanza. Essenziale in questa prima sezione è un



ulteriore dettaglio. La percentuale dei cittadini che non offre alcuna risposta è pari al solo 18%, il che risulta interessante oltre che positivo. Tale questionario ha infatti suscitato partecipazione e coinvolgimento e, nel momento in cui il cittadino si è sentito protagonista della situazione – cosciente che qualcuno avrebbe letto la sua risposta – è divenuto attivo nella compilazione. La percentuale di astensione risulta, infatti, nettamente inferiore rispetto alle restanti sezioni del questionario, maggiormente descrittive.

### 5.3.8 Consigli per la Pubblica Amministrazione

In questa sezione finale il cittadino si confronta con l'Amministrazione Pubblica. Tale sezione ha registrato un'altissima partecipazione, come quella precedente e con motivazioni ancora più forti poiché rivolte direttamente alla Pubblica Amministrazione, ed un forte consenso alle attività proposte.

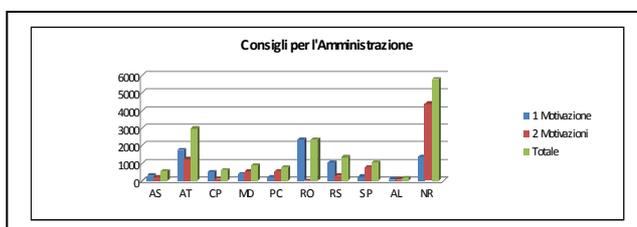
Si sono realizzate una serie di proposte (come si vede nella tabella) alla cittadinanza per capire quali fossero le loro reali esigenze e come la Pubblica Amministrazione potesse concretizzare tali richieste.

Dall'analisi emerge che (sommando le motivazioni pervenute) i principali canali di attivazione suggeriti sono due:

- favorire l'autonomia dei bambini e delle bambine nel tragitto casa-scuola attuando percorsi sicuri casa-scuola a piedi o in bicicletta (Pedobus; Ciclobus);
- ridefinire gli orari di entrata e uscita delle scuole in alcune aree delle città per ridurre la congestione del traffico nelle ore di punta.

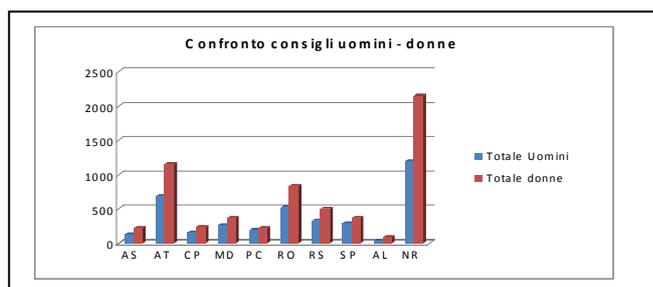
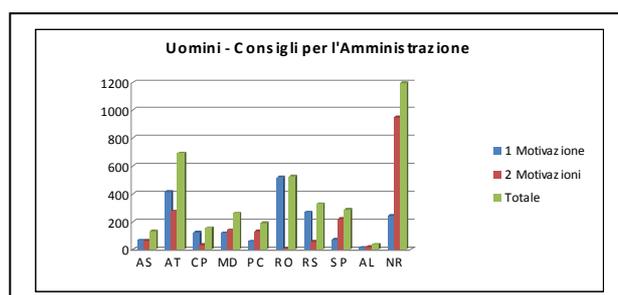
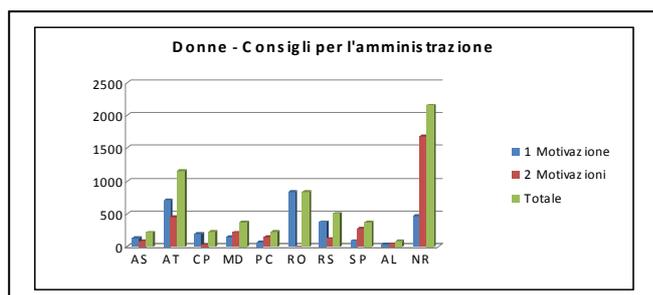
In questo senso la cittadinanza richiede di facilitare il processo di conciliazione vita-lavoro, attraverso una pianificazione diversa degli spazi e dei tempi. Infatti, la richiesta di modulare percorsi ad hoc per il tragitto casa-scuola-casa si potrebbe concretizzare ridisegnando gli spazi

Cosa proporebbe	
Ridefinire gli orari di entrata e uscita delle scuole in alcune aree delle città per ridurre la congestione del traffico nelle ore di punta	RO
Ridefinire gli orari di entrata ed uscita delle scuole sia attraverso la rimodulazione degli orari sia attraverso misure di supporto per favorire la decongestione del traffico e rendere sicure e percorribili le aree circostanti i poli scolastici e per supportare la conciliazione dei tempi vita/lavoro, specie dei genitori	RS
Sperimentare azioni di car pooling (utilizzo di una auto in comune) con l'intermediazione e l'intervento dell'amministrazione scolastica	CP
Ampliare l'offerta dell'orario scolastico con opzioni alternative quali pre-post scuola o attività integrative	AS
Favorire l'autonomia dei bambini e delle bambine nel tragitto casa scuola attuando percorsi sicuri casa scuola a piedi o in bicicletta (Pedobus; Ciclobus)	AT
Implementare i mezzi dedicati	MD
Implementare il sistema delle piste ciclabili	PC
Incrementare il sistema di viabilità del servizio pubblico	SP
Altro	AL
Non Risponde	99



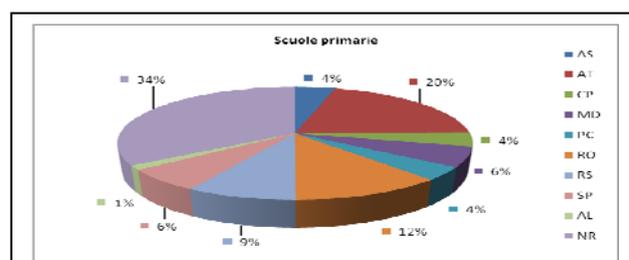
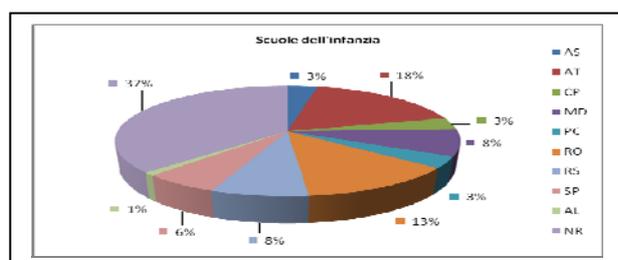


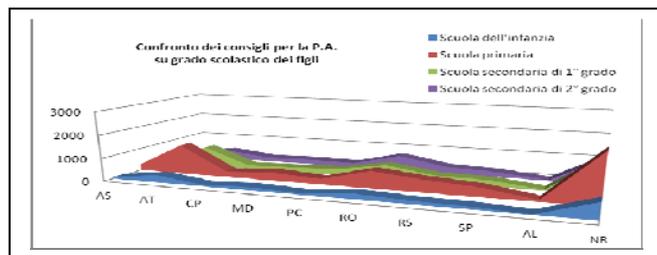
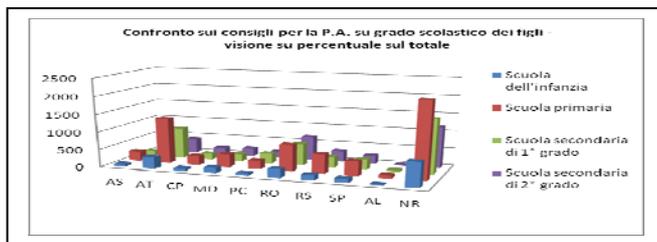
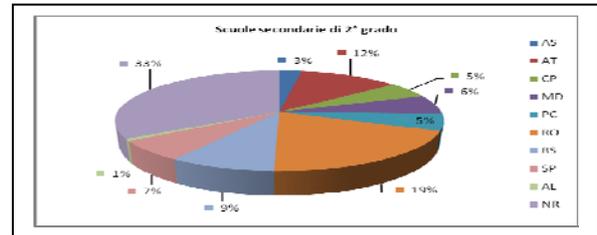
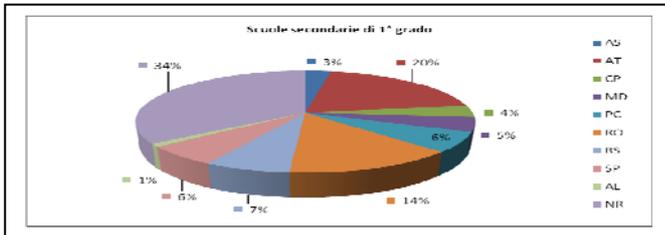
cittadini per servizi ai giovani e, soprattutto, ai più giovani con accessi diversificati, controllo e sicurezza lungo gli stessi percorsi. Ridefinire gli orari, invece, significa provare ad armonizzare le esigenze e realizzare un piano dei tempi dove si possano conciliare sia le esigenze dello studente, che della scuola, che dell'“accompagnatore” e, quindi, del familiare, nonché quelle delle strutture di servizio pubbliche e private in favore della cittadinanza (dalla Pubblica Amministrazione alla Piccola e Grande Distribuzione).



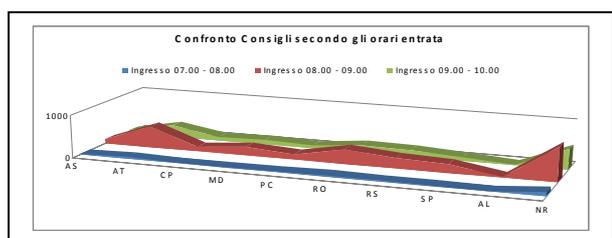
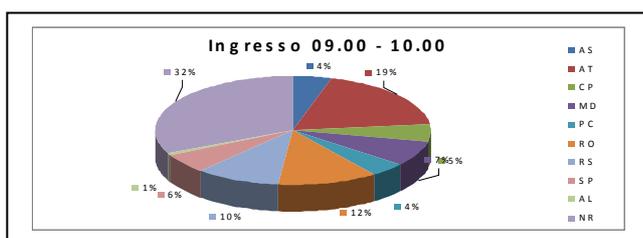
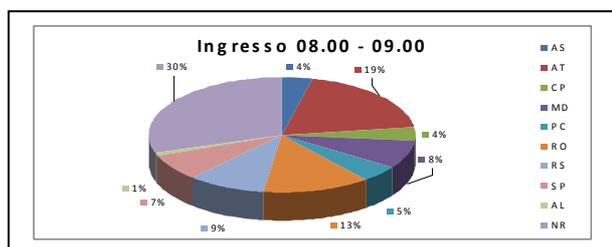
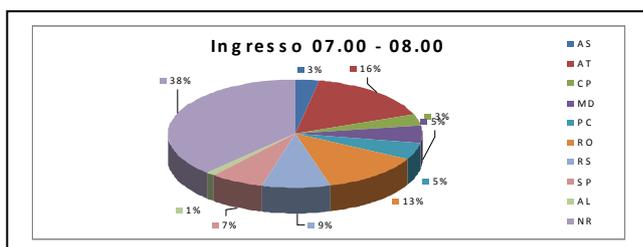
Abbiamo, poi, analiticamente suddiviso tali esigenze tra donne e uomini. Entrambi, come si vede dal grafico, sono maggiormente propensi a favorire l'autonomia dei bambini, ponendo in secondo piano la definizione del piano degli orari.

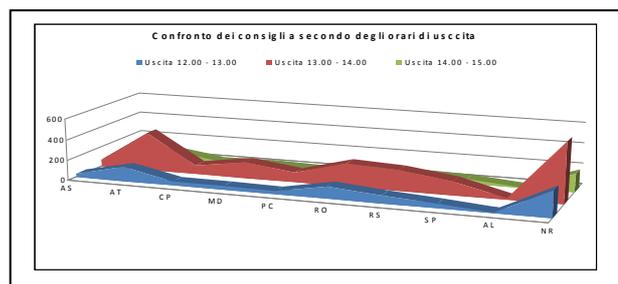
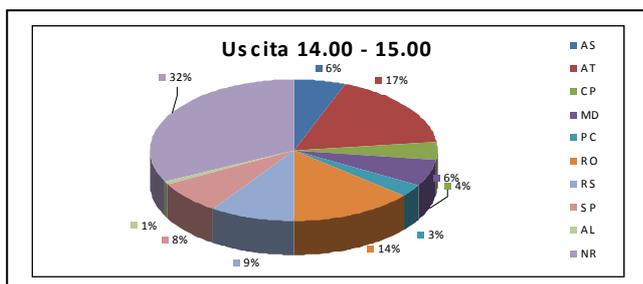
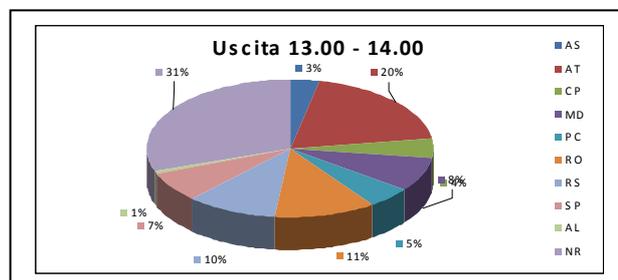
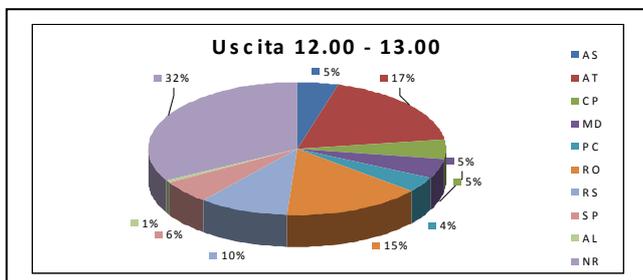
Tale accezione potrebbe derivare dal fatto che le donne si sono rivelate nella loro maggior parte mamme e casalinghe, quindi, il loro problema maggiore non risulta essere quello dei tempi, ma, principalmente ottenere maggiori facilitazioni nello svolgimento delle loro attività. Maggiore autonomia dei figli potrebbe risultare come una loro stessa maggiore autonomia o, quanto meno, una migliore gestione degli spazi in un Piano di conciliazione interno-esterno casa. Per gli uomini la situazione risulta molto simile, il vantaggio potrebbe però essere nel loro caso una decongestione del traffico cittadino, essendo maggiori fruitori di auto.



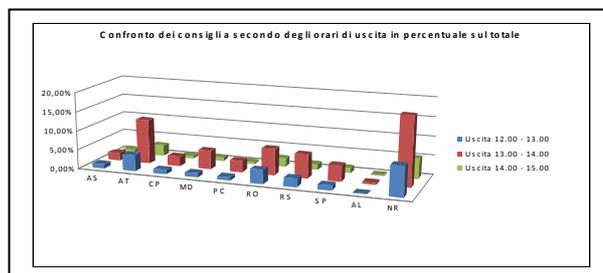
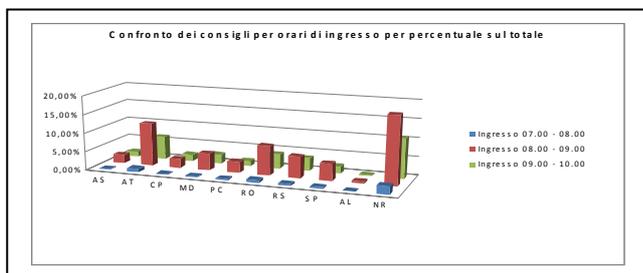


Confrontando poi le risposte ottenute con la tipologia scolastica, emerge anche in questo senso una sostanziale omogeneità (con massimo due punti percentuali di distanza) principalmente tra scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di 1° grado. Visto il rapporto diverso con le età, le maggiori variazioni si riportano con gli studenti delle scuole secondarie di 2° grado. Sale al 19% (con uno split di ben 7 punti percentuali dalle scuole primarie) il ridefinire gli orari e scende al 12% (dalla media del 20% degli altri istituti) la proposta dei percorsi per gli studenti. Questa variazione, seppur attesa e facilmente intuibile, risulta importante. Le maggiori distanze, la diversità ed il più intenso uso di mezzi, la maggiore indipendenza dei ragazzi ed una tranquillità maggiore degli "accompagnatori" data dall'età e da una maggiore coscienza delle proprie possibilità, spingono, quindi, ad una decrescita della necessità di percorsi privilegiati ed una maggiore libertà di gestione dei tempi.





Confrontando, poi, le risposte con le punte di orario di entrata e uscita ne emerge una sostanziale eguaglianza per le prime e un minimo dislivello per le seconde. Infatti, mentre il ridefinire gli orari – per il flusso in entrata - si attesta, per le tre fasce, intorno ad un 13%, questo - in uscita - assume percentuali più consistenti tra l'11% ed il 15%. Tale percentuale si alza verso le due fasce estreme (12.00–13.00 e 14.00-15.00), dove magari si toccano punte di incompatibilità con gli orari di uscita dalle scuole. Al contrario, nell'orario di uscita 13.00-14.00 sale al 20% la richiesta di percorsi per i ragazzi. Questa assume forse un maggiore significato di protezione: aumentando, infatti, il picco del traffico, sarebbe maggiormente necessario offrire ulteriori possibilità agli studenti, per poter gestire in autonomia e sicurezza il loro ritorno a casa.



Tornando poi al questionario, anche in questa sezione si è lasciata molta libertà di risposta e sono, quindi, giunte ulteriori proposte: alcune legate alla mobilità scolastica (scuolabus; bus cittadini per le scuole pubbliche; mezzi pubblici gratuiti; bus solo per i più piccoli; ...); alcune alla viabilità (parcheggi vicino le scuole; creazione autosilo; ...), altre alla sicurezza e, quindi,



UFFICIO COMUNE DI PIANO  
Ambito Territoriale Sociale n. 5 Trani – Bisceglie



I.G.&P. - Ingegneri Guadagnuolo & Partners S.r.l.

ad un maggiore apporto dei vigili urbani al controllo sia del traffico che degli studenti. Inoltre, numerosi sono i consigli alle scuole (zaini meno pesanti così da poter andare a piedi; mensa a scuola e uscita pomeridiana; anticipare l'uscita; orario continuato; abolizione della sesta ora; ...) e alla gestione delle politiche della scuola, alcune più facilmente realizzabili (transenne per tragitto casa-scuola; divieto di transito durante gli orari scolastici per le autovetture; migliorare l'agibilità delle strade; ...), altre meno (spostare tutte le scuole in periferia; abolizione delle zone pedonali; ...).

La voce dei cittadini è così giunta. Occorre, quindi, definire processi di gestione dei tempi e degli spazi cittadini e selezionare proposte.



## 6. CONCERTAZIONE POST ANALISI

Il 27 Gennaio 2012, le Amministrazioni Comunali di Trani e Bisceglie, attraverso l'Ufficio di Piano dell'Ambito Territoriale n.5 di Trani-Bisceglie, a seguito delle indagini svolte, hanno realizzato un incontro di coordinamento per l'avvio delle attività volte alla definizione delle azioni di sperimentazione del Piano dei Tempi e degli Spazi per questo Ambito Territoriale, presso la sala del Museo dell'Arcidiocesi di Trani.

Obiettivi principali di questo incontro - oltre a ricordare a tutti gli attori del territorio presenti che il Piano dei tempi e degli spazi è uno strumento di pianificazione territoriale, che si propone di razionalizzare l'organizzazione dei tempi della città e migliorare le condizioni di fruizione quotidiana dei servizi, attraverso la qualificazione dei programmi di azione per lo sviluppo economico, urbano sostenibile e l'inclusione sociale, al fine di sostenere le pari opportunità fra uomini e donne e di favorire la qualità della vita attraverso la conciliazione dei tempi di lavoro, di relazione, di cura parentale, di armonizzazione dei tempi di vita e di lavoro delle persone con i tempi sociali urbani in supporto all'azione del governo locale - sono stati principalmente due.

Il primo obiettivo è stato presentare i risultati della prima Indagine sulla mobilità nei pressi delle scuole nei due Comuni di Ambito, sulla base dei questionari compilati a cura degli studenti del territorio e delle loro famiglie, che ha consentito di individuare alcune delle dinamiche presenti nel tessuto produttivo, sociale e culturale delle due Città, nonché di iniziare a definire proposte progettuali di intervento – elaborate sui suggerimenti provenienti dai cittadini – sugli aspetti di rilevanza temporale, con particolare riguardo alla fruizione e all'accessibilità dei servizi in tema di scuola, istruzione e mobilità.



Il secondo obiettivo era di sostenere lo sviluppo del "Tavolo Tempi, Spazi, Orari Scolastici e Mobilità Urbana Sostenibile" – rete di idee, competenze e conoscenze - concertando, con i soggetti interessati, le misure di de/sincronizzazione oraria delle scuole cittadine, di sostegno al trasporto pubblico, di incentivazione della mobilità pedonale e sostenibile, di miglioramento della qualità e utilizzo degli spazi.

Oltre ai rappresentanti delle singole amministrazioni comunali, a quelli dell'Ufficio di Piano ed ai rappresentanti dell'Assistenza Tecnica, erano presenti:

- le scuole
  - I.I.S.S. "Sergio Cosmai" – Bisceglie



- 4° Circolo didattico "don Uva" – Bisceglie
- 3° Circolo "d'Annunzio" – Trani
- I.T.I.S. "Dell'Olio" – Bisceglie
- 3° Circolo didattico – Bisceglie
- Sc. Sec. 1° grado "R. Monterisi" – Bisceglie
- Scuola secondaria di 1° grado "C. Battisti" - Bisceglie
- Scuola primaria "De Amicis"
- Liceo scientifico statale "V. Vecchi" – Trani
- 2° Circolo didattico "Petronelli" - Trani
- S.S. 1° "Galileo Ferraris" - Bisceglie
- I.I.S.S. "G. Bovio" – Trani
- 2° C. d. "P.A.V. Caputi" - Bisceglie
- Scuola secondaria di 1° grado "Baldassarre"
- le imprese ed i loro rappresentanti
  - AMET – Trani
  - CONFESERCENTI provinciale BAT
  - C.A.T. Imprese Nord Barese
  - Associazione Ingegneri BAT
- Il mondo del sociale nelle sue multiformi espressioni
  - Progetto EVA
  - Auser – Trani
  - A.Ge (Ass. It. Genitori) – Trani
  - Ass. Azzurro Italia - Trani
  - Coop. Xiao Yan
  - Avis – Trani
  - Coop. Prom. Soc. Solid. – Trani
  - Anteas - Trani

Le iniziative e le proposte emerse dai lavori del Tavolo sono state numerose.

Alcuni istituti scolastici - specie scuole primarie - hanno mostrato uno spiccato interesse alla gestione diversificata delle metodologie di realizzazione dei percorsi casa-scuola-casa, oltre che una forte attenzione alle tematiche del recupero sia dei tempi e degli spazi sia della qualità della vita dei ragazzi e dei rispettivi genitori e/o accompagnatori.

Esperienze pregresse di Piedibus e Bicibus, sia a Trani che a Bisceglie, sono risultate vincenti e di grande qualità e, inoltre, spesso anche autofinanziate. La gestione di queste attività è



risultata differente per ogni singola iniziativa attraverso “percorsi amici” realizzati con orme disegnate sui marciapiedi, talvolta diretta da parte dei genitori, altre con il completo coinvolgimento della scuola che ha previsto non solo l’assicurazione per il tragitto, ma anche laboratori di meccanica della bicicletta e tessere con premi sulla frequenza dell’uso del mezzo “sostenibile”.

Anche le associazioni e le cooperative sociali del territorio dell’Ambito hanno partecipato a tali iniziative, proponendone altre quali la formazione degli operatori a supporto delle attività all’esterno o il supporto alla genitorialità, senza tralasciare la definizione di una banca del tempo a cui affidare anche alcune di queste attività.

Naturalmente, anche le organizzazioni datoriali si sono mostrate aperte ed interessate a compiere la loro parte in questo sistema di rimodulazione delle abitudini cittadine.

Al termine del confronto sono emerse tali esigenze:

- gestire in maniera univoca e non diversificata le varie realtà presenti sul territorio che, spesso, trovano una reale difficoltà a comunicare le proprie esperienze all’interno dello stesso;
- creare uno spazio sia fisico che virtuale dove “dare spazio” a tutte le proposte emerse;
- trovare un canale che sappia veicolare le informazioni utili per migliorare la qualità della vita dei cittadini dell’Ambito.

Le proposte, quindi, raccolte sono state:

- attivazione di uno spazio fisico e, soprattutto, virtuale dove poter depositare le idee e far nascere nuove occasioni di sviluppo concertato;
- definizione, quindi, di un Ufficio dei Tempi e degli Spazi, sotto la responsabilità diretta dell’Ufficio del Piano Sociale di Zona, sostenuto dalla collaborazione diretta di tutti i membri facenti parte del Tavolo Multipartners;
- delegare all’Ufficio dei Tempi e degli Spazi le attività di coordinamento, sensibilizzazione ed assistenza per lo sviluppo delle opportunità inerenti la realizzazione del Piano di Ambito;
- implementare un progetto comune di piedibus, bici bus e car sharing nelle diverse cittadine dell’Ambito.

Si è concordato, infine, che tali attività siano incluse, insieme ad altre previsionali, tra le proposte di sperimentazione dello Studio di Fattibilità.



## 7. ANALISI FINALE DEI RISULTATI

A seguito di quanto emerso dalla concertazione, dalla dinamica demografica appena esposta e dalle più generali caratteristiche del territorio di Ambito, dalla lettura della documentazione programmatica, nonché dall'esito dell'indagine, possono essere individuati i fattori di analisi di interesse per lo Studio di Fattibilità dei tempi e degli spazi.

Si è, così, deciso di sintetizzare la vision d'Ambito attraverso una analisi SWOT.

Il termine SWOT indica per *Strenghts Weaknesses Opportunities Threats*, che in italiano significa *Forza Debolezza Opportunità Minacce*. È un modello di analisi che si basa su due concetti fondamentali:

- competenze distintive;
- fattori chiave di successo.

L'analisi SWOT è un'analisi ragionata del contesto settoriale e territoriale in cui si realizza un programma di intervento. Lo scopo dell'analisi è quello di definire le opportunità di sviluppo di un'area territoriale o di un settore o ambito di intervento, che derivano da una valorizzazione dei punti di forza e da un contenimento dei punti di debolezza alla luce del quadro di opportunità e rischi che deriva, di norma, dalla congiuntura esterna. Questa evidenza i principali fattori, interni ed esterni al contesto di analisi, in grado di influenzare il successo di un programma/piano. Consente di analizzare scenari alternativi di sviluppo e supporta l'impostazione di una strategia coerente rispetto al contesto su cui si interviene.

L'analisi SWOT consente di identificare le principali linee guida strategiche in relazione ad un obiettivo globale di sviluppo.

<b>Punti di forza</b>	<b>Punti di debolezza</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Elevata attenzione alle tematiche sociali ed ambientali da parte delle istituzioni, dei loro rappresentanti, oltre che dei cittadini.</li><li>• Propensione alle attività concertative ed al coinvolgimento diretto.</li><li>• Ottima presenza di scuole e distribuzione sul territorio.</li><li>• Interessante tessuto economico cittadino.</li><li>• Numerose esperienze pregresse nei campi del bici bus e del piedi bus.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Elevato uso dei mezzi non pubblici.</li><li>• Forza lavoro femminile non adeguatamente valorizzata.</li><li>• Picchi di congestione di traffico durante le ore di punta.</li><li>• Disomogeneità nella gestione dei processi di conciliazione vita-lavoro.</li><li>• Rapporti basici tra amministrazione e cittadino.</li><li>• Poca diversificazione negli orari della città.</li><li>• Non forte propensione all'uso degli strumenti telematici della P.A.</li><li>• Poca fiducia nel Trasporto Pubblico Locale.</li><li>• Gestione dei processi cittadini poco</li></ul>



	concertata.
<b>Opportunità</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ripianificare la gestione dei tempi e degli spazi cittadini.</li><li>• Riorganizzare e armonizzare la mobilità scolastica per ottenere benefici in termini di traffico.</li><li>• De sincronizzazione per le attività della città (amministrazione, scuole, servizi, ...).</li><li>• Rafforzamento dei servizi del Trasporto Pubblico Locale.</li><li>• Maggiore flessibilità nel settore infanzia.</li><li>• Miglioramento degli accessi agli strumenti della società dell'informazione.</li><li>• Sostenere il lavoro femminile nelle famiglie con minori ed in particolare in presenza di almeno due figli in età prescolare/scolare attraverso politiche di conciliazione vita lavoro.</li><li>• Favorire la mobilità sostenibile intraurbana con particolare riferimento alle ore di punta di ingresso nelle scuole.</li></ul>	<b>Minacce</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Scarsa collaborazione da parte della cittadinanza.</li><li>• Mancata concertazione tra le istituzioni.</li><li>• Mancata attivazione dei piani e dei servizi a supporto della mobilità lenta.</li><li>• Scarsa attenzione da parte delle P.A. al sostegno progettuale.</li></ul>

Quanto emerso dall'analisi SWOT ci consente ora di poter definire le linee guida per attività sperimentali per la realizzazione del Piano dei Tempi e degli Spazi dell'Ambito 5.



## 8. AZIONI PER L'ATTUAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITA'

A seguito dell'analisi finora condotta si sono individuate, da una parte, una serie di azioni, che sono state poste in essere, come conseguenza dello Studio di fattibilità, e, dall'altra, una serie di iniziative da realizzare in futuro e che, come tali, costituiscono delle proposte progettuali da programmare e definire attraverso un processo di concertazione con gli attori locali, in relazione anche ad eventuali bandi pubblici.

### 8.1 La Sperimentazione

La sperimentazione nell'Ambito di Trani Bisceglie, in coerenza con quanto emerso sia dall'analisi desk che sul campo, sia dai Tavoli di concertazione, ha dato una serie di ottimi risultati. Naturalmente, i successi ottenuti porteranno al proseguimento dell'attività, concordandolo attraverso l'aiuto dei Tavoli di concertazione e delle associazioni del territorio, pronti a sostenere le iniziative iniziativa.

La sperimentazione, quindi, può definirsi conclusa nella sua fase progettuale, ma in continuo divenire nella sua parte realizzativa, visti l'enorme interesse suscitato, la partecipazione della cittadinanza e la massiva dote di proposte provenienti dagli stakeholders del territorio.

Se ne presentano, quindi, i primi risultati.

#### 8.1.1 La formazione degli operatori della P.A.

<b>Azione prevista n.1</b> <b>Formazione degli operatori della P.A.</b>	
<b>Tematica</b>	Sono ancora troppe le realtà in cui si commette l'errore di non dare l'adeguata importanza alla formazione di dirigenti e collaboratori. Il mito secondo il quale la pratica quotidiana è sufficiente per far acquisire ai dipendenti, seppure altamente qualificati, tutte le competenze necessarie per svolgere al meglio le mansioni loro assegnate è ancora da sfatare. Fortunatamente ci sono molte P.A., in particolare quelle di grosse dimensioni, che stanno cambiando modo di pensare sull'importanza della formazione continua per i dipendenti. La formazione non è più una scelta, ma un obbligo se si vogliono affrontare nuove sfide di mercato in modo vincente.
<b>Obiettivi</b>	Gli obiettivi dell'azione sono: <ul style="list-style-type: none"><li>• favorire la nascita e il potenziamento di professionalità dedicate alla promozione ed all'attuazione dei PTTS tra gli operatori della P.A.;</li><li>• promuovere una cultura diffusa dei tempi e degli spazi della</li></ul>



	città.
<b>Proposte e progetti</b>	<b>Formazione degli operatori dell'Ufficio Piani e Tempi</b> Processi essenziali sono: <ul style="list-style-type: none"><li>• attivazione di corsi di formazione per il personale dell'Ufficio dei Tempi e degli Spazi della città;</li><li>• promozione di forum ed eventi per realizzare il massimo coinvolgimento dei cittadini nella costruzione dei PTTS.</li></ul>
<b>Tempi</b>	<b>Azione trasversale interna al progetto</b>
<b>Costi</b>	<b>Prevista dallo "Studio di fattibilità"</b>
<b>Attività realizzate</b>	<b><i>Formazione del Personale</i></b>
<b>Contenuti dell'azione</b>	<p>Sin dall'inizio delle attività legate allo sviluppo progettuale si è realizzato un processo on going, basato sul rilascio di know how indirizzato a coloro che saranno gli attori principali dello sviluppo del sistema dei Tempi e degli Spazi.</p> <p>La cultura delle buone pratiche, infatti, ipotizza un sistema di comunicazione aperto grazie al quale l'esperienza accumulata, le soluzioni efficaci ed innovative possono divenire patrimonio comune di tutti gli attori formativi generando iniziative necessarie per favorire il confronto, la formazione degli interpreti del sistema formativo, l'integrazione e l'evoluzione dei modelli e delle strategie di intervento, per meglio adattare e renderle funzionali alla mutevolezza delle situazioni ambientali, organizzative ed alla natura dei problemi.</p> <p>Questa prospettiva richiama l'esigenza di offerte formative basate su metodiche nuove che sfruttino efficacemente le potenzialità delle tecnologie, proponendo percorsi sia personalizzati sia inseriti nell'ambito di comunità virtuali che apprendono collaborativamente.</p> <p>Attraverso la società di assistenza tecnica, si è quindi proceduto all'esperienza di formazione definita on the job, caratterizzata da una pratica lavorativa, centrata sui compiti e fondata sull'esperienza del fare: training by doing.</p> <p>Il processo naturalmente applicato segue i nuovi percorsi di tale metodologia, dedicata a quadri e dirigenti. Tutoring, coaching, mentoring, empowerment, accompagnamento, affiancamento, ecc., caratterizzati da un rapporto one to one o a piccoli gruppi, ancorata a concreti contesti lavorativi, utile anche a modificare i comportamenti organizzativi. In questo contesto il formatore si trasforma in consulente e facilitatore.</p> <p>La formazione rivolta a buona parte dello staff che oggi compone l'Ufficio, seppur preparata sin dall'inizio dell'attività, ha sviluppato il miglioramento delle competenze tecnico professionali ed organizzative, facendo leva su concrete condizioni.</p>



Tematiche affrontate:

- il piano del Tempo e degli Spazi nel disegno regionale;
- gestione delle azioni attività;
- miglioramento dei processi concertativi;
- miglioramento organizzativo.

Tale processo ha, poi, avuto i suoi più importanti risultati nella gestione dei forum di concertazione avviati sul territorio e sulla gestione dei Tavoli virtuali attivi durante tutto il processo di redazione dello Studio di Fattibilità.



### 8.1.2 Creazione Ufficio Tempi e Spazi

<b>Azione prevista n. 2</b> <b>Creazione Ufficio Tempi e Spazi</b>	
<b>Tematica</b>	Il Piano impegna le Amministrazioni Comunali di Ambito a progettare una città più "amica", indirizzando la pubblica amministrazione a migliorare sempre più la qualità della vita del cittadino e adeguando il funzionamento della stessa alle esigenze ed alle richieste in continua trasformazione degli utenti.
<b>Obiettivi</b>	La definizione dell'ufficio di Piano Tempi e Spazi servirà a definire uno sportello reale di ascolto della cittadinanza in relazione agli "spazi" ed ai "tempi", offrendo opportunità di confronto e divenendo detentore del Tavolo virtuale di confronto permanente "Tempi, Spazi, Orari Scolastici e Mobilità Urbana Sostenibile".
<b>Proposte e progetti</b>	<b>Definizione dell'Ufficio Tempi e Spazi</b>  Come primo passo per introdurre la tematica dell'attuazione delle politiche temporali e di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro nell'ambito della struttura organizzativa esistente è necessario costituire una apposita unità, individuando l'Ufficio di Piano quale unità organizzativa coincidente con l'Ufficio Tempi con il compito di gestire le attività dello studio di fattibilità. L'ufficio si occuperà del Piano dei Tempi e degli Spazi, un progetto nato per armonizzare gli orari della città, migliorando la qualità della vita delle cittadine e dei cittadini, in un'ottica attenta alle pari opportunità. In particolare studia, regola e coordina la relazione tra gli orari dei servizi comunali, armonizzando le esigenze delle persone.  <b>Ricerca di tutti i materiali concernenti i tempi e gli spazi della città per l'attivazione di una sintesi programmatica</b>
<b>Tempi</b>	<b>Avvio Febbraio 2012</b>
<b>Costi</b>	<b>A carico delle Pubbliche Amministrazioni</b>
<b>Attività realizzata</b>	<b><i><u>Istituzione Ufficio Tempi e Spazi</u></i></b> <b><i><u>ed avvio attività di sensibilizzazione</u></i></b>



## Contenuti dell'azione

La Dirigente dell'Ufficio di Piano dell'Ambito Territoriale Sociale n. 5 dei Comuni di Trani e Bisceglie, con Determinazione Dirigenziale n. 3 del 08/02/2012, acquisita, inoltre, la disponibilità sia del Comandante della Polizia Municipale del Comune di Trani sia di uno spazio idoneo, ha ufficialmente istituito l'Ufficio Tempi e Spazi dell'Ambito Trani-Bisceglie.

Tale Ufficio ha sede presso il Palazzo di Città del Comune di Trani, ed opererà anche in modo virtuale, in un'apposita sezione del sito web del Piano Sociale di Zona Ambito Trani-Bisceglie, ad esso dedicata.

L'Ufficio è deputato a porre in essere un costante confronto tra i soggetti istituzionali e gli attori sociali interessati, il monitoraggio delle azioni intraprese e da intraprendere, con la funzione di osservatorio sui tempi e sugli spazi della città, al fine di istituire una banca dati di documenti e progetti, in un continuo flusso informativo con i soggetti attuatori, offrendo, peraltro, un supporto per il coordinamento delle iniziative, la sensibilizzazione e l'assistenza nella realizzazione delle buone prassi. Ad oggi sono state raccolte le progettualità già programmate e/o messe in campo da alcuni istituti scolastici dei Comuni di Trani e Bisceglie, che costituiscono già dei modelli di intervento per progettualità future.

Inoltre, con la pubblicazione sul B.U.R.P. n.16 del 02/02/2012 del bando regionale "Cicloattivi@Scuola" per il 2012, con scadenza il 29/02/2012, si è proseguito in tali attività di informazione.

"Cicloattivi@Scuola" è un progetto rivolto agli istituti scolastici che intendono promuovere pratiche di mobilità sicura e sostenibile partendo dal coinvolgimento degli studenti. Gli spostamenti casa-scuola in bici, infatti, introducono un'attività fisica regolare nel quotidiano che educa all'utilizzo di un nuovo mezzo di trasporto alternativo all'auto nella speranza che i bambini e ragazzi continuino ad usare la bici anche da grandi.

L'intervento prevede:

- 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 a utilizzare per i piccoli spostamenti quotidiani modalità di trasporto eco-compatibili;
- 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.

L'appena istituito Ufficio dei Tempi e degli Spazi, quindi, ha - prontamente - provveduto a sollecitare gli Istituti scolastici per un'azione congiunta e sostenuta dalla Pubblica Amministrazione, avviando attività di comunicazione, informazione e sensibilizzazione per la realizzazione di azioni legate ai processi di mobilità sostenibile e, quindi, al miglioramento della qualità della vita degli studenti e dei genitori dei Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale n.5.



### 8.1.3 Coordinamento delle best practices

<b>Azione prevista n. 3</b>	
<b>Coordinamento delle best practices</b>	
<b>Tematica</b>	<p>Il tempo è diventato una risorsa preziosa e strategica, da investire con attenzione, da valorizzare anche attraverso nuove modalità. I risultati emersi dalle analisi e dalla concertazione hanno lasciato emergere con forza questo concetto.</p> <p>Le esperienze realizzate sul territorio di Trani e Bisceglie, così come in tutta Europa hanno dimostrato che esistono una serie di attività che, se gestite secondo forme di coordinamento concertato, hanno ottenuto risultati di riguardo di importanza.</p> <p>Pedibus, ciclobus o lo scambio di tempo tra le persone, sviluppano e promuovono nuovi valori. L'obiettivo è misurarsi con una nuova idea culturale e sociale di cittadinanza, dove è possibile uno scambio paritario fondato sugli individui, intesi come portatori di bisogni ma anche di risorse.</p>
<b>Obiettivi</b>	<p>Sviluppare processi per ottenere benefici in termini di:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Miglioramento della sostenibilità sociale ed ambientale cittadina;</li><li>• riduzione del numero dei veicoli privati in circolazione;</li><li>• recupero dei tempi della cittadinanza.</li></ul>
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Realizzazione di percorsi sicuri per bambini e bambine delle scuole primarie e secondarie di 1° grado nel percorso casa-scuola scuola-casa</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• analisi dell'assetto dei principali percorsi casa-scuola scuola-casa nelle città;</li><li>• istituzione di un tavolo di lavoro tecnico per ridisegnare e migliorare i percorsi regionali pedonali e ciclabili di ogni quartiere al fine di migliorare la sicurezza e garantire l'ottimale fruizione della città;</li><li>• sperimentazione di un modello di fruizione degli spazi di quartiere e degli strumenti da adottare per garantire la sicurezza della mobilità pedonale dei cittadini, per la valutazione di benefici/criticità nell'applicazione.</li></ul> <p><b>Incentivazione alle forme di "sussidiarietà temporale" fra cittadini</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• istituzione di un tavolo di lavoro tra Amministrazioni Pubbliche, dirigenti scolastici e stakeholders del territorio dell'Ambito, per verificare la fattibilità di un programma di utilizzo delle strutture scolastiche a favore degli abitanti di quartiere;</li><li>• sperimentazione di un modello di fruizione del tempo per garantire la sicurezza della mobilità pedonale dei cittadini, per la valutazione di benefici/criticità nell'applicazione.</li></ul>
<b>Tempi</b>	<b>Avvio Febbraio 2012</b>



Costi	A carico delle Pubbliche Amministrazioni
Attività realizzata n. 1	<u>Pedibus</u>
<b>Contenuti dell'azione</b>	<p>La sperimentazione che si è scelta di attuare è il <b>"Pedibus"</b> presso i quattro Circoli didattici del Comune di Trani "De Amicis", "Petronelli", "Papa Giovanni XXIII", e "Beltrani", consistente nell'accompagnamento a piedi di alcuni alunni (26 in totale), con il coinvolgimento anche di bambini affetti da disabilità, da punti di incontro prestabiliti, per ogni Circolo, fino all'ingresso della Scuola, al fine di evitare il disagio del parcheggio da parte dei genitori e/o ulteriori disagi rivenienti dall'assemblamento all'entrata.</p> <p>Tale sperimentazione, posta in essere dal 15 febbraio al 29 febbraio 2012, è stata resa possibile grazie alla collaborazione della Polizia municipale del Comune di Trani e delle operatrici dell'Associazione "Azzurro Italia" (2 per ogni scuola), che hanno svolto il compito di accompagnamento degli alunni. L'iniziativa è stata presentata ai genitori degli alunni e, per ciascun Circolo, sono state raccolte le adesioni e autorizzazioni da parte dei genitori di 6 alunni. I bambini, così individuati, ogni giorno si sono ritrovati al punto di incontro prestabilito ed indicato nella lettera di adesione per ciascuna Scuola, dove due operatrici dell'Associazione coinvolta, con l'assistenza di agenti della Polizia municipale del Comune di Trani, li hanno aspettati da 15 minuti a 5 minuti prima dell'orario ufficiale di ingresso a scuola. Ogni accompagnatrice indossava una pettorina catarinfrangente e, per la sua identificazione, un badge riportante il logo dell'Ufficio Comune di Piano, la dicitura "Piano Tempi e Spazi e l'indicazione del nome e cognome.</p> <p>Di seguito viene illustrato l'andamento della sperimentazione per ciascuna scuola.</p> <p><b><u>I Circolo "De Amicis"</u></b></p> <p>La sperimentazione si è sviluppata in maniera positiva. Sia i bambini partecipanti che i genitori degli stessi hanno collaborato tra loro e con le operatrici, arrivando sempre puntuali al punto di raccolta e procedendo in maniera ordinata seguendo il percorso prestabilito con molto entusiasmo e spirito di partecipazione. L'iniziativa ha suscitato l'interesse di molti, genitori e non, che, incuriositi, si sono interessati al progetto ed hanno suggerito anche altri percorsi eventualmente da seguire in una futura riprogettazione dell'iniziativa o l'estensione del servizio ad un numero maggiore di scolari.</p> <p>Non si sono presentate criticità tranne nei giorni di maltempo in cui alcuni bambini hanno avuto delle difficoltà a raggiungere il punto di incontro per poi proseguire a piedi verso la scuola.</p> <p>Consultando i genitori, si è rilevato, inoltre, che in molte famiglie ci sono più figli che frequentano istituti scolastici diversi, in zone differenti della città, per cui è difficile far coincidere l'arrivo all'orario ufficiale di ingresso.</p> <p><b><u>II Circolo "Petronelli"</u></b></p> <p>La sperimentazione ha sollevato una serie di riflessioni legate a diversi</p>



aspetti, con riferimento, da una parte, all'entusiasmo di chi ha usufruito costantemente del servizio offerto, dall'altra, alla difficoltà di realizzazione dello stesso. Nonostante non ci sia stata una costante partecipazione degli aderenti, si è constatato che la presenza delle operatrici ha comunque suscitato notevole interesse e curiosità, e apprezzamento per le finalità della sperimentazione.

Le criticità possono essere sintetizzate così come di seguito:

- eccessiva vicinanza del punto di incontro alla Scuola;
- condizioni disestate della Piazza adiacente la Scuola che hanno imposto di seguire un percorso diverso, più lungo, ma più sicuro grazie alla disponibilità dei vigili urbani;
- ritardi frequenti degli alunni.

### **III Circolo "Papa Giovanni XXIII"**

A conclusione della sperimentazione è stata riscontrata un'ottima risposta, in termini anche di collaborazione, da parte degli aderenti, genitori e alunni, i quali hanno dimostrato entusiasmo ed hanno espresso gradimento nei confronti dell'iniziativa. Molti hanno chiesto aggiornamenti e dettagli relativi al progetto e alla eventuale riproposizione dello stesso. Un buon riscontro è stato dimostrato da parte degli agenti di Polizia municipale con i quali sono state fatte le seguenti riflessioni per una prossima replica dell'iniziativa:

- individuare un nuovo punto di incontro che possa soddisfare le esigenze di più alunni e che potrebbe essere definito previo sondaggio tra i genitori;
- fornire una preventiva informazione più dettagliata ai genitori, agli operatori del progetto e agli stessi agenti di Polizia municipale;
- raccomandare una maggiore puntualità;
- far utilizzare anche agli alunni una pettorina catarifrangente.

### **IV Circolo "Beltrani"**

Sono stati riscontrati interesse e frequenza assidua da parte dei bambini: ogni mattina gli alunni aderenti al progetto si sono presentati in orario al punto di incontro, accompagnati dai genitori che li hanno affidati alle operatrici designate, affiancate da un vigile urbano per l'accompagnamento fino all'ingresso della Scuola. Nonostante le condizioni meteorologiche non sempre favorevoli, i bambini hanno partecipato con entusiasmo, tanto che alcune mamme hanno espresso il loro dispiacere per il limitato periodo di sperimentazione, manifestando la loro volontà di affidare i propri bambini, in futuro, anche per un percorso Pedibus più lungo, in termini di spazio e di tempo. Durante la sperimentazione agli scolari aderenti si è aggiunta un'altra bambina, la cui mamma volontariamente ha aderito.

Il punto di incontro scelto è risultato ottimale anche per la possibilità di parcheggio per affidare i bambini alle operatrici, senza intralciare il traffico e, soprattutto, visibile a chi, non coinvolto nella sperimentazione, si è fermato per aver ulteriori dettagli.

Un punto di criticità è stato determinato dal fatto che la promozione dell'iniziativa non è stata estesa ad un maggior numero di alunni; d'altra parte per diffondere l'iniziativa si doveva poter contare su un numero di operatori congruo rispetto ai potenziali aderenti.



<b>Attività realizzata n.2</b>	<b><u>"Banca delle prestazioni - Tempo famiglia"</u></b>
<b>Contenuti dell'azione</b>	<p>Obiettivo di tale azione è rispondere al bisogno delle famiglie di ricevere un aiuto nella gestione del tempo: si intende cioè organizzare e regolamentare un vero e proprio scambio di prestazioni tra piccoli gruppi di genitori.</p> <p>Attraverso degli incontri organizzati presso 2 scuole di Trani sarà presentata l'iniziativa e saranno individuati i genitori che intendono partecipare. Una volta costituiti i gruppi di genitori, saranno organizzate le attività con la precisa definizione delle prestazioni, dei tempi, modalità e turni al fine di attuare lo scambio nell'arco temporale di 1 anno, che corrisponde alla durata, definita con determina, dell'Ufficio tempi e spazi.</p> <p>Tale iniziativa attende solo il progetto esecutivo realizzato dall'associazione proponente.</p>



#### 8.1.4 Migliorare l'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione

<b>Azione prevista n.4</b>	
<b>Migliorare l'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione</b>	
<b>Tematica</b>	<p>Nella società contemporanea le tecnologie dell'informazione e della comunicazione hanno assunto un ruolo sempre più rilevante. Nella Società dell'Informazione e della conoscenza tutto passa attraverso la rete, dal lavoro agli affari, dalle relazioni sociali all'intrattenimento: di conseguenza, l'esclusione dalla rete è in larga misura una forma di esclusione sociale. Il concetto di <i>digital divide</i> fa riferimento alla disparità in termini di partecipazione dei cittadini alla Società dell'Informazione e riflette l'importanza della componente digitale nei processi di integrazione sociale. In questo senso parlare di <i>digital divide</i> impone un'analisi che affronti il problema sia da un punto di vista "attivo" (azioni da intraprendere per incrementare l'inclusione) che "passivo" (azioni da intraprendere per ridurre l'esclusione).</p>
<b>Obiettivi</b>	<p>Promuovere l'accesso ai servizi pubblici attraverso gli strumenti della società dell'informazione</p>
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Eliminazione del digital divide</b></p> <p>Processi essenziali sono:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• promuovere la sperimentazione di porte di accesso informatiche ai servizi pubblici;</li><li>• favorire il pieno utilizzo degli strumenti della società dell'informazione da parte dei cittadini.</li></ul>
<b>Tempi</b>	<p><b>Avvio Marzo 2012</b></p>
<b>Costi</b>	<p><b>Avvio a carico dell'Ufficio di Piano.</b></p> <p><b>Ulteriori perfezionamenti da definire in relazione a prossimi bandi pubblici</b></p>
<b>Attività realizzata</b>	<p><b><u>Sito web</u></b></p>
<b>Contenuti dell'azione</b>	<p>L'Ufficio dei Tempi e degli Spazi, in coordinamento con l'Ufficio di Ambito, sta sviluppando un sito web – <a href="http://www.ambitotranibisceglie.it">www.ambitotranibisceglie.it</a> – in cui vi sarà una sezione dedicata allo stesso.</p> <p>La progettazione e la realizzazione di un "Sito web" dedicato – parte fondamentale, inoltre, delle attività di comunicazione previste dal Piano – si presenta quale output strutturato per garantire un'ampia</p>



diffusione del Processo, per creare uno spazio di confronto e di dibattito sulle tematiche dello sviluppo locale, dell'innovazione, della pianificazione urbanistica e territoriale, del governo della dimensione locale e, in generale, di tutte quelle aree che influenzano il processo di pianificazione strategica.

Tale sito web comprenderà una presentazione dell'Ufficio PTTS con relative descrizioni, finalità e attività, oltre ad indicazioni fondamentali, quali la sede ed i contatti.

Per la definizione di contatto diretto si sta definendo un box denominato "Comunica con l'Ufficio Tempi e Spazi", che darà la possibilità di inviare direttamente delle comunicazioni e, nella quale, saranno raccolte tutte le progettualità programmate, in atto e da intraprendere.



## 8.2 Le progettualità future

A seguito dell'analisi finora condotta, concludendo, si sono individuate una ulteriore serie di azioni sperimentali, di cui se ne illustrano le proposte, pianificando le stesse quali attività future per la realizzazione sia di tutti gli obiettivi individuati durante lo studio e sia per il raggiungimento di un livello elevato di qualità della vita all'interno dell'Ambito Territoriale Sociale n. 5 Trani – Bisceglie.

### 8.2.1 Definizione di un Piano di Comunicazione

Definizione di un Piano di Comunicazione	
<b>Tematica</b>	<p>La strada intrapresa dall'Ambito 5 per la realizzazione del Piano dei Tempi e degli Spazi è, come più volte rappresentato, quella della partecipazione e dell'inclusione, ossia l'unica che può portare le amministrazioni a definire politiche pubbliche di qualità.</p> <p>La comunicazione in tal senso è fondamentale: questa diviene leva organizzativa che può favorire la gestione sia delle relazioni interne che di quelle esterne. Per far conoscere, per coinvolgere, per favorire il confronto, per informare.</p> <p>Partecipazione e comunicazione sono, quindi, strumenti indispensabili per sviluppare politiche attente al territorio, ponendo grande attenzione alle relazioni che esistono e si possono creare tra le persone che, in modo diverso, vivono e operano nello stesso.</p> <p>In tal senso, il piano di comunicazione dovrà essere mirato a produrre un'informazione attenta, utilizzando linguaggi semplici, differenziando gli strumenti informativi in base alle abitudini dei soggetti che si intendono raggiungere, attivando azioni che promuovano relazioni tra i principali stakeholders (portatori di interesse e rappresentanti delle diverse amministrazioni locali).</p> <p>L'obiettivo è, infatti, non solo sensibilizzare la cittadinanza, ma anche riceverne il contributo per uno studio più mirato ed efficace ed una partecipazione propositiva e attiva.</p> <p>A partire dalla fase di avvio del processo partecipato, quindi, la comunicazione è stata uno strumento rilevante sia per l'interno dell'ente (amministratori, dirigenti, altri dipendenti) sia per l'esterno (cittadini, portatori di interesse, ecc.), nonché su tutti gli aspetti importanti del processo partecipato. Tale processo è servito come un forte segno di discontinuità rispetto alle modalità tradizionali di assunzione delle decisioni nelle amministrazioni pubbliche.</p> <p>La comunicazione sarà importante per far capire da subito i confini dell'azione del Piano e quali siano i vincoli di contesto di cui occorrerà tenere conto per elaborare le nuove proposte: servirà per segnare i confini, per far capire cosa può essere deciso attraverso questa modalità e cosa, invece, non rientra tra le possibilità del gruppo di lavoro o, addirittura, tra le facoltà dell'ente.</p>



Diverrà essenziale che la comunicazione coinvolga tutti gli attori dell'organizzazione, crei motivazioni sufficienti all'interno del gruppo di lavoro, ma è altrettanto importante che ridistribuisca valori, conoscenze e competenze anche a coloro che non vi partecipano direttamente.

Gli stili di comunicazione da utilizzare nei processi partecipati devono puntare al coinvolgimento diretto delle persone e la comunicazione non deve essere vissuta come un bene inarrivabile. L'avvio di un processo partecipato non è "un'operazione di marketing": si deve capire che ci sono lavori in corso e che in questa situazione, non ancora definita, tutti i soggetti coinvolti sono interlocutori significativi dell'amministrazione. E' fondamentale, però, che fin da subito la percezione degli interlocutori coinvolti sia quella di un'amministrazione che ascolta e che ha tutta l'intenzione di ascoltare per cambiare le cose.

Visti i tempi ridotti, l'obiettivo è realizzare un modello organizzativo che faciliti un efficace rapporto di comunicazione bi-direzionale che faciliti e velocizzi i processi decisionali, dove i canali di discussione siano legati anche all'uso di posta elettronica e di altre forme rapide di comunicazione.

L'elaborazione del Piano di Comunicazione, quale strumento che definisce e guida le azioni di comunicazione in relazione agli obiettivi legati al Piano del tempo e degli Spazi si sviluppa attraverso un percorso basato sui seguenti punti:

- analisi dello scenario di riferimento, funzionale alla contestualizzazione degli obiettivi strategici per una loro efficace traduzione in obiettivi di comunicazione;
- elaborazione delle linee guida per il Piano di Comunicazione, funzionale a definire obiettivi, target e scelte strategiche di comunicazione
- elaborazione del Piano di Comunicazione, funzionale a definire contenuti, azioni e strumenti di comunicazione, nonché il sistema di condivisione dei risultati.

Le attività progettuali, in base ai tre punti sopra elencati, avranno come principali elementi qualificanti quelli di:

- garantire la bidirezionalità dei processi comunicativi attraverso utilizzo di strumenti di comunicazione "a due vie" che consentano la comunicazione interattiva necessaria per i processi partecipativi;
- essere caratterizzati dall'adozione di un approccio basato sulla multicanalità, che preveda l'utilizzo di strumenti comunicativi di diversa natura, in modo da garantire l'appropriatezza della comunicazione in funzione di target e contenuti;
- assicurare la gestione della governance affinché le fonti e le risorse informative siano distribuite nel modo più capillare possibile, secondo il principio del massimo decentramento;
- garantire una forte integrazione dei processi comunicativi all'interno della struttura che governa complessivamente il *Processo*;
- essere focalizzati sulla contestualizzazione ovvero sulla definizione di contenuti e stili di comunicazione sulla base



	<p>delle caratteristiche sociali e culturali del target di riferimento;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• sfruttare l'innovazione tecnologica attraverso l'utilizzo di strumenti della comunicazione e dell'informazione (ICT), permettendo così di ampliare la platea dei partecipanti e facilitare l'accesso alle informazioni.</li></ul> <p>Alla luce della metodologia di definizione degli obiettivi della comunicazione sopra illustrata, l'azione di comunicazione sarà focalizzata su una comunicazione bi-direzionale che coinvolga sia gli attori istituzionali che gli stakeholders in un processo di condivisione delle informazioni nel contesto di un rapporto di fiducia. Va sottolineato come progettazione e realizzazione delle azioni di comunicazione debbano seguire la logica dell'integrazione che sarà resa esplicita attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• l'individuazione di una linea comunicativa coordinata, chiara, semplice e di immediata riconoscibilità;</li><li>• un'immagine coordinata, dotata di un forte impatto comunicativo;</li><li>• il rispetto dell'articolazione dei vari obiettivi e delle specificità degli strumenti utilizzati per ottenerli.</li></ul>
<p><b>Obiettivi</b></p>	<p>L'obiettivo generale è quello di garantire l'apertura, la visibilità e la trasparenza dell'attività dell'Amministrazione nella preparazione e realizzazione dei programmi interessati dal presente progetto in conformità e coerenza con quanto delineato dalla normativa vigente; attivare un circuito informativo diffuso, trasparente, efficace ed efficiente verso le parti interessate che possa assicurarne e favorirne la partecipazione ed il coinvolgimento nel processo; accompagnare il processo di condivisione e concertazione tanto sul piano interistituzionale che sul piano degli stakeholders. In particolare, le singole azioni informative avranno lo scopo di:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• permettere alle parti interessate di intervenire nel processo partecipato di pianificazione territoriale;</li><li>• informare i soggetti destinatari e, comunque, tutti i portatori di interesse sui contenuti degli strumenti di pianificazione territoriale;</li><li>• condividere con essi la visione del piano strategico del territorio in termini di finalità, obiettivi e strategie, contenuta nei documenti oggetto dell'attività di concertazione;</li><li>• informare e coinvolgere anche gli operatori e i dipendenti provinciali attraverso strumenti e strategie di comunicazione interna al fine di migliorare l'efficienza e l'efficacia delle attività amministrative e favorire il coordinamento tra centri ed aree interessate;</li><li>• promuovere nell'Amministrazione lo sviluppo della capacità di recepire e rielaborare gli stimoli esterni, in un clima di ascolto/informazione più favorevole che permetta una maggiore condivisione del lavoro;</li><li>• offrire un servizio di informazione e comunicazione immediatamente fruibile al pubblico attraverso il sito web.</li></ul>



<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Attivazione di un processo di comunicazione</b></p> <p>La sperimentazione di pratiche di partecipazione ed attivazione dei processi sarà realizzata attraverso l'adozione di un approccio multicanale che favorisca la realizzazione di dimensioni informative di diversa natura, nell'ambito delle quali l'utilizzo di procedure di comunicazione, di animazione e di forme di democrazia deliberativa potranno rendere più larga ed efficace la partecipazione al processo di pianificazione strategica. La dimensione fondamentale sarà quella dell'informazione e della comunicazione interattiva, fornita cioè in un contesto che prevede anche una reazione (feedback) da parte dei destinatari.</p> <p>In particolare, gli strumenti/mezzi di comunicazione che verranno utilizzati saranno:</p> <p>a) Sito web Le attività sono in pieno divenire. L'obiettivo è la massima raggiungibilità della cittadinanza.</p> <p>b) Pubblicazione materiale di supporto Sarà realizzato un Booklet ovvero un agile manuale, arricchito da un adeguato progetto grafico, contenente le sintesi degli strumenti di pianificazione-programmazione (PSAV, PSES, PTP e VAS), e da immagini con dati, statistiche, progetti.</p> <p>c) Riunioni, tavoli tecnici e forum. La gestione degli incontri utilizzerà come mezzo prevalente la comunicazione verbale e si tradurrà nella gestione di riunioni, tavoli tecnici e forum, mediante l'utilizzo di facilitatori.</p> <p>a) Logo del "Piano dei Tempi e degli Spazi – Ambito Territoriale Sociale n. 5" La definizione di un'immagine coordinata è indispensabile innanzitutto per un fatto di riconoscibilità: per rendere immediatamente evidente da chi proviene il contenuto della comunicazione, facendo familiarizzare i diversi soggetti coinvolti nel processo con dei simboli univoci. Non è da sottovalutare neanche lo stesso aspetto simbolico: il logo deve sintetizzare in una figura facilmente riconoscibile i concetti strategici della pianificazione territoriale. Il logo individuato e la relativa immagine, dovranno divenire la base identificativa di tutto il processo di comunicazione e di promozione della pianificazione strategica.</p>
<b>Tempi</b>	<b>Avvio a seguito dell'approvazione dello Studio di fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi</b>
<b>Costi</b>	<b>Da definire con i referenti pubblici</b>



## 8.2.2 Orari delle scuole

Orari delle scuole	
<b>Tematica</b>	<p>Gli orari di apertura delle scuole di ogni ordine e grado costituiscono un fattore di criticità tra i più rilevanti nell'ambito della mobilità cittadina. L'analisi dei flussi di traffico nel periodo scolastico evidenzia la stretta relazione tra il volume degli spostamenti e le tipologie degli istituti (scuole dell'infanzia, scuole primarie, scuole secondarie di 1° e 2° grado) da scegliere. Ogni categoria ha un livello di interdipendenza tra lo spostamento dei familiari e bambino, di grado differente, risultando più alto per gli asili nido, scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di 1° grado piuttosto che per le scuole secondarie di 2° grado.</p>
<b>Obiettivi</b>	<p>Riorganizzare e armonizzare la mobilità scolastica per ottenere benefici in termini di traffico, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• diluizione del traffico dell'ora di punta mattutina;</li><li>• riduzione del numero dei veicoli privati in circolazione;</li><li>• soluzione delle criticità di circolazione in alcuni punti della viabilità;</li><li>• ottimizzazione dell'uso del trasporto pubblico urbano.</li></ul>
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Desincronizzazione degli orari in ingresso/uscita delle scuole secondarie di 2° grado.</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• individuazione dei decisori istituzionali da coinvolgere nel progetto;</li><li>• analisi del sistema dei trasporti e della viabilità cittadina;</li><li>• realizzazione dei forum cittadini e indagini conoscitive per l'individuazione dell'articolazione degli orari più rispondente ai bisogni dei cittadini;</li><li>• ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico urbano ed extraurbano;</li><li>• istituzione di un tavolo di lavoro tecnico per lo studio dei modelli applicati in altre realtà urbane e delle modifiche da apportare al sistema vigente;</li><li>• sperimentazione di un modello di desincronizzazione in uno o più rioni cittadini per la valutazione di benefici/criticità nell'applicazione.</li></ul>
<b>Tempi</b>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>
<b>Costi</b>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>



### 8.2.3 Orari dei servizi pubblici comunali

<b>Orari dei servizi pubblici comunali</b>	
<b>Tematica</b>	L'accesso ai servizi comunali rappresenta uno dei punti cruciali del rapporto tra cittadino e P.A.. Spesso il cittadino è scarsamente informato sulle modalità di espletamento delle pratiche, sulla localizzazione dell'ufficio, sugli orari di accesso e sui tempi di erogazione del servizio.
<b>Obiettivi</b>	Obiettivi del processo sono: <ul style="list-style-type: none"><li>• facilitare l'accesso alle informazioni;</li><li>• agevolare gli orari di accesso;</li><li>• promuovere una "cittadinanza consapevole".</li></ul>
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Desincronizzazione degli orari in ingresso/uscita della Pubblica Amministrazione</b></p> <p>L'informazione sugli orari degli uffici comunali deve essere comunicata con maggior efficacia e diffusione, con i mezzi e le modalità più opportune, incentivando l'utilizzo degli uffici pubblici nelle ore centrali e tarde pomeridiane. Dovranno essere incentivate procedure alternative di comunicazione con gli uffici e modalità di accesso che evitino spostamenti inutili dell'utente, ricorrendo anche alle nuove tecnologie (strumenti di informazione preregistrata, siti web, accessi personalizzati ai servizi, altre metodologie di gestione dell'informazione).</p> <p><b>Progetto per l'attivazione della giornata ad orario unificato</b></p> <p>Prolungare gli orari di apertura degli sportelli per garantire la desincronizzazione rispetto agli orari di lavoro prevalenti delle città e dei cittadini, in particolare durante la pausa di mezzogiorno, nel tardo pomeriggio e nelle giornate prefestive.</p> <p>Si propone la sperimentazione di una giornata del cittadino, un giorno ad orario unificato prolungato per gli uffici al fine di facilitare l'accesso dei cittadini ai servizi comunali. Da questa sperimentazione possono scaturire ampliamenti della sperimentazione su più giornate settimanali anche attraverso il maggior coinvolgimento di altri enti e istituzioni.</p>
<b>Tempi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti delegati</b>
<b>Costi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti delegati</b>



## 8.2.4 Orari del commercio e dei servizi pubblici

Orari del commercio e dei servizi pubblici	
<b>Tematica</b>	<p>Il riordino del commercio e dei servizi può essere un incentivo all'attività economica, grazie alle aperture de sincronizzate rispetto agli orari di lavoro prevalenti; in tal senso il fattore orario va posto al centro della progettazione in quanto fattore strategico per la qualità della vita dei cittadini e delle famiglie. Grandi passi sono stati compiuti in questi anni nel processo di liberalizzazione degli orari di apertura e chiusura degli esercizi commerciali: la Grande Distribuzione Organizzata ha contribuito a strutturare l'offerta commerciale rendendola più disponibile ed accessibile. Tuttavia, in questo processo di liberalizzazione si rileva uno sviluppo a doppia velocità: le città capoluogo ed i centri più importanti godono di una struttura commerciale sufficientemente allineata con le esigenze dei cittadini/e, mentre nei piccoli centri esiste ancora una struttura tradizionale fatta di piccoli esercizi commerciali, con orari di apertura e chiusura sostanzialmente rigidi.</p>
<b>Obiettivi</b>	Sincronizzare i tempi del commercio e dei servizi alla cittadinanza
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Progetti pilota su Comuni di piccola e piccolissima dimensione</b></p> <p>Il progetto deve svolgersi in tre tempi:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• rilevazione dei bisogni;</li><li>• riorganizzazione degli orari;</li><li>• monitoraggio degli interventi.</li></ul> <p>Nella fase di rilevazione sarà opportuno predisporre una carta cronografica della localizzazione degli esercizi commerciali e degli orari di apertura delle diverse attività. Il progetto dovrà essere accompagnato da una massiccia campagna informativa istituzionale, attraverso URP, associazioni, incontri con le associazioni di categoria, associazioni dei consumatori, ecc..</p> <p><b>Progetti pilota per la sperimentazione di forme di incentivazione a sostegno di attività commerciali in aree periferiche o soggette a spopolamento</b></p>
<b>Tempi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b>
<b>Costi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b>



## 8.2.5 Orari di servizi di trasporto locale

<b>Orari di servizi di trasporto locale</b>	
<b>Tematica</b>	<p>Il settore del Trasporto Pubblico Locale deve essere riorganizzato, eliminando i disservizi, garantendo servizi diffusi sul territorio e frequenti, sviluppando politiche tariffarie atte a garantire la piena sostenibilità della gestione e la soddisfazione del cittadino-utente. La politica del trasporto pubblico collettivo può oggi avvalersi di nuove forme di mobilità, quali i taxi bus, il taxi collettivo, i bus a chiamata, il car pooling, il car sharing, ecc.</p>
<b>Obiettivi</b>	<p>Il ripensamento delle politiche di trasporto pubblico deve coordinarsi con la riorganizzazione degli orari della città in stretta connessione con le altre linee di azione. All'interno dell'obiettivo generale sopra definito, possono essere esplicitati tre obiettivi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• flessibilità del servizio in raccordo con le mutevoli esigenze della domanda di trasporto;</li><li>• certezza dello spostamento, per garantire i tempi di percorrenza;</li><li>• sicurezza dello spostamento, per favorire la mobilità serale e notturna in condizioni di sicurezza, particolarmente per donne e soggetti deboli.</li></ul>
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Istituzione di un tavolo di coordinamento</b></p> <p>Occorre attivare uno strumento permanente di confronto tecnico tra i gestori del trasporto pubblico su gomma e su ferro con il coordinamento dell'Ufficio dei tempi della città:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• riorganizzazione degli orari del trasporto pubblico in funzione della sincronizzazione degli orari delle scuole;</li><li>• sperimentazione e istituzione di servizi di trasporto collettivo innovativi;</li><li>• sperimentazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico in periodi o per eventi particolari.</li></ul>
<b>Tempi</b>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>
<b>Costi</b>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>



## 8.2.6 Orari dei servizi dedicati all'infanzia

Orari dei servizi dedicati all'infanzia	
<b>Tematica</b>	Valorizzazione dei processi di conciliazione vita-lavoro.
<b>Obiettivi</b>	Costruire politiche di sostegno alle famiglie che partendo dai fabbisogni reali creino presupposti per favorire la conciliazione tra vita familiare e vita lavorativa al fine di migliorare la qualità della vita di uomini e donne.
<b>Proposte e progetti</b>	<b>Raggiungere modelli flessibili</b>  Processi essenziali sono: <ul style="list-style-type: none"><li>• promuovere la sperimentazione di modelli flessibili nelle modalità e negli orari di accesso alle strutture degli asili nido e delle scuole d'infanzia;</li><li>• favorire, nel pieno rispetto dei bisogni e dei ritmi di vita dei bambini, servizi aggiuntivi orientati a rendere più flessibile la permanenza dei bambini presso i centri di accoglienza. In particolare possono essere sviluppati centri giochi (estivi ed invernali), cooperative di baby-sitter, servizi di baby-sitter, servizi a chiamata ed ogni altra modalità innovativa di assistenza all'infanzia.</li></ul>
<b>Tempi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b>
<b>Costi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati e fondi rinvenuti da avvisi pubblici</b>