



# STUDIO DI FATTIBILITA'

## PIANO DEI TEMPI E DEGLI SPAZI

### AMBITO TERRITORIALE SOCIALE N. 3

### CORATO – RUVO DI PUGLIA - TERLIZZI

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> .....	24
<b>3. ANALISI</b> .....	30
<b>3.1 Territorio e popolazione</b> .....	30
<b>3.2 La popolazione giovanile e la scolarizzazione</b> .....	35
<b>3.3 Arte, cultura, natura</b> .....	41
<b>3.4 Economia del territorio</b> .....	47
<b>3.5 Il mercato del lavoro femminile</b> .....	53
<b>3.6 Mobilità e trasporti</b> .....	56
<b>4. IL PERCORSO DI CONCERTAZIONE E DI PROGRAMMAZIONE PARTECIPATA</b> .....	65
<b>5. L'INDAGINE SULLA MOBILITÀ NEI PRESSI DELLE SCUOLE NEI TRE COMUNI DELL'AMBITO</b> .....	68
<b>5.1 La definizione dello schema di intervista</b> .....	68
<b>5.2 I numeri dell'indagine</b> .....	70
<b>5.3 I risultati emersi</b> .....	73
<b>5.3.1 La popolazione emergente</b> .....	73



5.3.2 Nucleo familiare ed Accompagnatore.....	75
5.3.3 Motivazioni ed Origine del viaggio .....	78
5.3.4 Metodologie della mobilità .....	81
5.3.5 Lavoro ed altre attività.....	85
5.3.6 Uso del mezzo privato ed Alternative di trasporto .....	87
5.3.7 Riduzione del traffico .....	91
5.3.8 Consigli per la Pubblica Amministrazione.....	93
6. ANALISI FINALE DEI RISULTATI .....	97
7. AZIONI PER L'ATTUAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITÀ.....	99
8. IL PIANO DI COMUNICAZIONE.....	110
8.1 Le attività del piano di comunicazione.....	112
9. LA SPERIMENTAZIONE .....	114

## 1. INTRODUZIONE

I Comuni di Corato, Ruvo di Puglia e Terlizzi, in questo periodo di grandi cambiamenti, hanno l'obiettivo sistemico di avviare un importante processo di trasformazione per le loro comunità cittadine: la definizione di un Piano dei Tempi e degli Spazi.

In questo periodo, sia storico che sociale, l'aspetto che sembra maggiormente emergere è, infatti, 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 3 Corato,

Ruvo di Puglia, Terlizzi.

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.3.

Al Capitolo 4 si evidenziano i risultati, ottenuti mediante i processi di concertazione, attinenti alla capacità dell'Ambito n. 3, 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.3 e della loro visione del futuro. Si riportano, inoltre, alcune considerazioni attinenti le principali problematiche emerse durante suddetta analisi, come confronto sulle tematiche e sulla gestione dell'Amministrazione.

A completamento delle precedenti attività, nel Capitolo 6 si riporta l'analisi SWOT riferita al sistema di gestione dei tempi e degli spazi dei Comuni dell'Ambito.

Al Capitolo 7 si propongono le attività di attuazione, in via sperimentale, per la definizione del Piano.

Al Capitolo 8 si illustra la metodologia per la realizzazione del piano di comunicazione per le attività di informazione previste.

Al Capitolo 9 si riporta quanto emerso dagli esiti della sperimentazione delle attività proposte.

## 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 è 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 la 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 quello 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 fra 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 sovranazionale. 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

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

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>	Numeri 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

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.

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 in 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 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 alla 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.

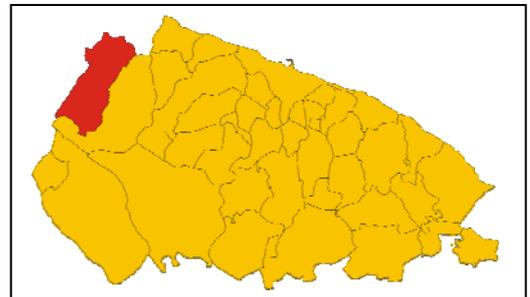
### 3. ANALISI

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.

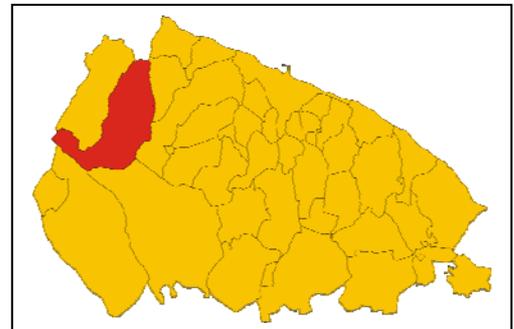
#### 3.1 Territorio e popolazione

Il territorio dell'Ambito Sociale N. 3, situato nella Provincia di Bari, è costituito dai Comuni di Corato, Ruvo di Puglia e Terlizzi.

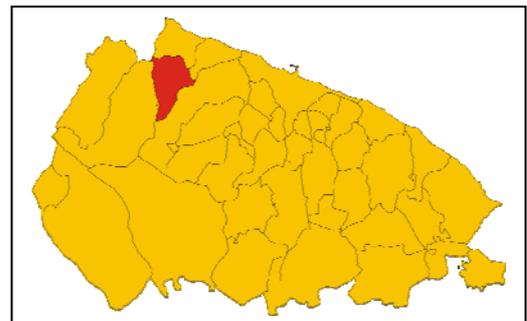
Il Comune di Corato è distante 43 km dal capoluogo. Il centro abitato è situato a 232 metri sul livello del mare. Il territorio comunale, con una superficie di 167,73 km<sup>2</sup>, si estende sulle pendici orientali delle Murge. Prevalentemente roccioso o semi-roccioso, è caratterizzato da ampi spazi aperti nei quali domina la vegetazione spontanea, interrotti da aree coltivate prevalentemente a vigneto, oliveto, mandorleto e seminativo.



L'agro di Ruvo con i suoi vigneti, oliveti e seminativi è uno dei più estesi della terra di Bari. Di notevole interesse la macchia boschiva con numerosi alberi di quercia roverella (*Quercus pubescens*) e un ben nutrito sottobosco. Il territorio, incluso nel "Parco dell'Alta Murgia", presenta le caratteristiche tipiche del paesaggio carsico pugliese: doline, valli carsiche o "lame", tra le quali si ricorda il corso superiore della Lama Balice (altrimenti detto in passato "torrente Tiflis"), oltre a gravi e grotte, tra cui la "Grave della Ferratella", che è la più profonda in regione, e l'"Abisso di Notarvincenzo".



Terlizzi, situata nella Murgia bassa su un rilievo del primo gradino murgiano della provincia di Bari, è fra i primi centri floricoli d'Italia. Nel periodo medioevale era circondata da selve boschive, di cui si hanno riscontri sia nelle testimonianze scritte, sia in quelle toponomastiche (Sovereto, frazione di Terlizzi, deve il suo nome al latino Suberito, che ricorda gli alberi di sughero, *suber*, che circondavano le località).



La situazione demografica dell'ambito presenta delle differenze anche rimarchevoli da Comune a Comune.

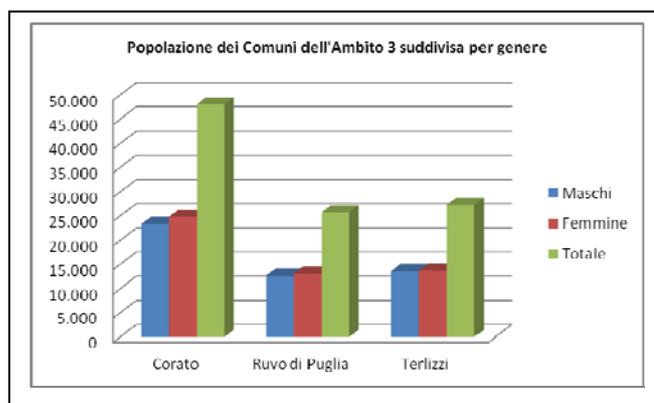
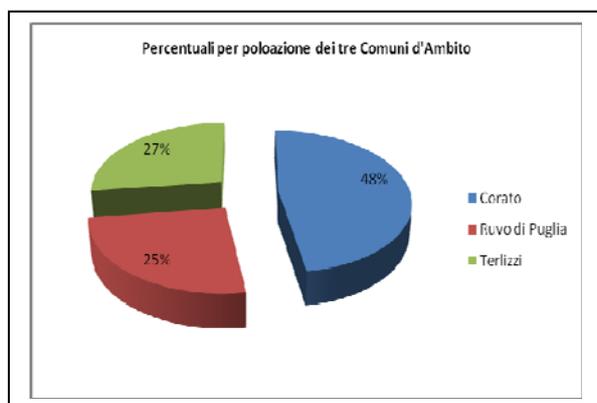
**Tab. 1A – Popolazione al 31/12/2010 - ISTAT**

Ripartizione	Popolazione al 31 Dicembre			Saldo Naturale			Numero di famiglie	Numero medio di componenti per famiglia
	Maschi	Femmine	Totale	Maschi	Femmine	Totale		
Italia	29.413.274	31.213.168	60.626.442	3.091	-28.635	25.544	25.175.793	2,41
Italia Merid.	6.889.163	7.297.210	14.186.373	4.441	848	5.289	5.327.794	2.66
Puglia	1.984.310	2.106.949	4.091.259	1.790	593	2.383	1.534.783	2.66
Corato	23.326	24.775	48.101	46	-12	34	17.192	2.79
Ruvo di Puglia	12.683	13.103	25.786	0	11	11	9.614	2.68
Terlizzi	13.598	13.692	27.290	16	9	25	9.763	2.78

**Tab. 2A – Percentuali popolazione al 31/12/2010 - ISTAT**

Ripartizione	Popolazione al 31 Dicembre		
	Maschi	Femmine	Totale
Italia	48,52%	51,48%	100,00%
Italia Meridionale	48,56%	51,44%	100,00%
Puglia	48,50%	51,50%	100,00%
Corato	48,49%	51,51%	100,00%
Ruvo di Puglia	49,19%	50,81%	100,00%
Terlizzi	49,83%	50,17%	100,00%

La popolazione dell'Ambito 3 Corato, Ruvo di Puglia e Terlizzi, conta oltre 101.000 residenti. La popolazione femminile risulta, al 31/12/2010, superiore di quasi 2000 unità alla popolazione maschile dell'Ambito. Tale tendenza è mantenuta in ogni singolo Comune, seppur solo con un centinaio di unità per Terlizzi. Vedremo, però, nella sezione Economia, come questo andamento percentuale non sia sostenuto positivamente in termini lavorativi.



Il saldo naturale appare veramente limitato, con un trend comunque positivo, suppur con unità sempre inferiori alle 35. Approfondendo per singolo Comune, Corato presenta un trend assolutamente negativo per le donne, Ruvo si presenta a crescita zero per gli uomini e, infine, Terlizzi mostra dati positivi per entrambi i generi con percentuali ridottissime.

**Tab 3A - Totale della Popolazione residente al 1 Gennaio 2011 per sesso e stato civile - ISTAT**

Ripartizioni	Maschi				Totale	Femmine				Totale	Maschi + Femmine
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi	Maschi	Nubili	Coniugati	Divorziati	Vedove	Femmine	
Italia	13.363.791	14.855.187	472.192	722.104	29.413.274	11.632.404	15.035.197	713.330	3.832.237	31.213.168	60.626.442
Italia Merid	3.149.003	3.524.264	51.293	164.603	6.889.163	2.824.581	3.576.813	88.680	807.136	7.297.210	14.186.373
Puglia	885.464	1.037.051	15.248	46.547	1.984.310	808.208	1.051.206	25.247	222.288	2.106.949	4.091.259
Prov. Bari	272.661	322.056	5.172	13.991	613.880	245.950	326.005	8.786	64.085	644.826	1.258.706
Ambito 3	22.301	25.867	236	1.203	49.607	19.971	25.973	354	5.272	51.570	101.177
Corato	10.414	12.237	133	542	23.326	9.567	12.335	204	2.669	24.775	48.101
Ruvo di P.	5.611	6.699	39	334	12.683	5.031	6.690	63	1.319	13.103	25.786
Terlizzi	6.276	6.931	64	327	13.598	5.373	6.948	87	1.284	13.692	27.290

**Tab 4A – Percentuali Popolazione residente al 1 Gennaio 2011 per sesso e stato civile su totale - ISTAT**

Ripartizioni	Maschi				Totale	Femmine				Totale	Maschi + Femmine
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi	Maschi	Nubili	Coniugati	Divorziati	Vedove	Femmine	
Italia	22,04%	24,50%	0,78%	1,19%	48,52%	19,19%	24,80%	1,18%	6,32%	51,48%	100,00%
Italia Merid	22,20%	24,84%	0,36%	1,16%	48,56%	19,91%	25,21%	0,63%	5,69%	51,44%	100,00%
Puglia	21,64%	25,35%	0,37%	1,14%	48,50%	19,75%	25,69%	0,62%	5,43%	51,50%	100,00%
Prov. Bari	21,66%	25,59%	0,41%	1,11%	48,77%	19,54%	25,90%	0,70%	5,09%	51,23%	100,00%
Ambito 3	22,04%	25,57%	0,23%	1,19%	49,03%	19,74%	25,67%	0,35%	5,21%	50,97%	100,00%
Corato	21,65%	25,44%	0,28%	1,13%	48,49%	19,89%	25,64%	0,42%	5,55%	51,51%	100,00%
Ruvo di P.	21,76%	25,98%	0,15%	1,30%	49,19%	19,51%	25,94%	0,24%	5,12%	50,81%	100,00%
Terlizzi	23,00%	25,40%	0,23%	1,20%	49,83%	19,69%	25,46%	0,32%	4,71%	50,17%	100,00%

**Tab 5A – Percentuali Popolazione residente al 1 Gennaio 2011 per sesso e stato civile su totale di genere - ISTAT**

Ripartizioni	Maschi				Totale	Femmine				Totale
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi	Maschi	Nubili	Coniugati	Divorziati	Vedove	Femmine
Italia	45,43%	50,51%	1,61%	2,46%	100,00%	37,27%	48,17%	2,29%	12,28%	100,00%
Italia Merid	45,71%	51,16%	0,74%	2,39%	100,00%	38,71%	49,02%	1,22%	11,06%	100,00%
Puglia	44,62%	52,26%	0,77%	2,35%	100,00%	38,36%	49,89%	1,20%	10,55%	100,00%
Prov. Bari	44,42%	52,46%	0,84%	2,28%	100,00%	38,14%	50,56%	1,36%	9,94%	100,00%
Ambito 3	44,96%	52,14%	0,48%	2,43%	100,00%	38,73%	50,36%	0,69%	10,22%	100,00%
Corato	44,65%	52,46%	0,57%	2,32%	100,00%	38,62%	49,79%	0,82%	10,77%	100,00%
Ruvo di P.	44,24%	52,82%	0,31%	2,63%	100,00%	38,40%	51,06%	0,48%	10,07%	100,00%
Terlizzi	46,15%	50,97%	0,47%	2,40%	100,00%	39,24%	50,74%	0,64%	9,38%	100,00%

Interessante risulta – in linea con l’andamento generale su scala nazionale, regionale e provinciale – il valore delle nubili confrontato con i celibi. A livello di Ambito, tale valore risulta inferiore per le donne di quasi 2,5 punti percentuali rispetto agli uomini.

Tutti i Comuni presentano, dal confronto, percentuali superiori sia per gli uomini che per le donne rispetto ai coniugati. I picchi sono apportati da Ruvo di Puglia con il 52,82% per gli uomini e con il 51,06% per le donne.

Proseguendo, anche la “fedeltà matrimoniale” diviene un fenomeno essenziale. Seppur, riguardo ai dati dell’Ambito, gli uomini risultano in linea con l’andamento nazionale, superando di pochi centesimi i valori regionali e provinciali, ma sono le donne a garantire un importante risultato. Il gap con il livello nazionale è di oltre l’1,5% e questo aumenta soprattutto nel caso di Ruvo di Puglia.

La longevità, infine, delle donne è 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.

Da approfondire è, poi, il fattore dell’immigrazione.

**Tab 6A - Stranieri residenti per Comune, prime cinque nazionalità, al 31-12-2010 - ISTAT**

Ambito	Nazione di provenienza	Maschi	Femmine	Totale
Corato	Marocco	169	122	291
	Albania	110	125	235
	Romania	81	118	199
	Cina	7	7	14
	Tunisia	8	n.d.	8
	Polonia	?	17	17
	Georgia	?	10	10
Ruvo di Puglia	Marocco	97	31	128
	Albania	75	69	144
	Romania	79	108	187
	Cina	5	8	13
	Polonia	6	n.d.	6
	Slovacchia	n.d.	8	8
Terlizzi	Marocco	67	22	89
	Albania	174	152	326
	Romania	18	29	47
	Cina	13	10	23
	Tunisia	10	n.d.	10
	Bulguria	8	13	21

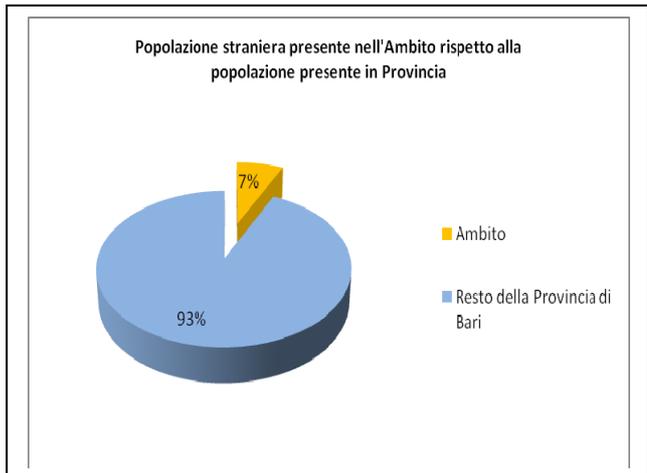
Sono rimarchevoli le differenze nelle incidenze percentuali tra il Comune più grande, Corato, e gli altri due. L'incidenza degli stranieri a Ruvo e Terlizzi è più alta. In questo Comune vi è una forte presenza di donne immigrate est-europee che è presumibile siano impiegate come badanti (in ragione dell'elevato indice di vecchiaia della popolazione di Ruvo). A Terlizzi la presenza di maschi albanesi e maghrebini è associata con tutta probabilità ad una offerta di forza lavoro nei settori dell'agricoltura e dell'edilizia.

Analizzando nello specifico la popolazione straniera residente nell'ambito, e partendo dai maschi, essi sono certamente maggioritari in tutti e tre i Comuni, tuttavia soltanto a Corato e Terlizzi le prime nazionalità presenti coincidono grossomodo con quelle delle

donne. Questo è spiegato dai ricongiungimenti familiari che, a loro volta, sono un indicatore della relativa stabilità di un gruppo sociale immigrato in un territorio. A questo fa eccezione Ruvo, dove primeggiano le rumene.

Anche in questi territori, come altrove in Puglia e in Italia, vi è una evidente "segmentazione etnica e sessuale" del mercato del lavoro, con la sola eccezione dei cinesi. 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, oltre ai clandestini privi di titoli di soggiorno validi entrati clandestinamente sul territorio nazionale.

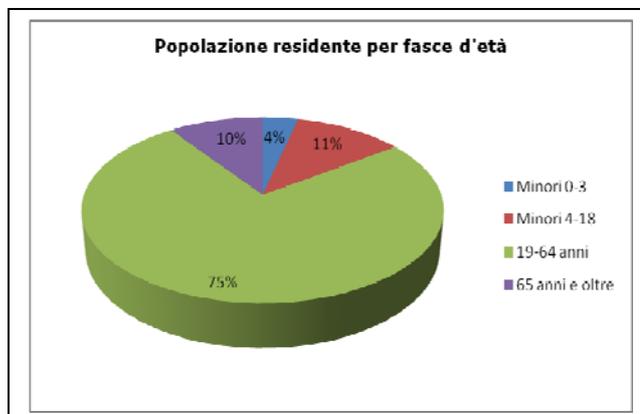
Naturalmente, l'esistenza degli immigrati stranieri, così come la loro presenza nelle scuole, costituisce una realtà nuova che conduce ad una riflessione, anch'essa forse inedita, per quanti operano in una società sempre più complessa ed interetnica.



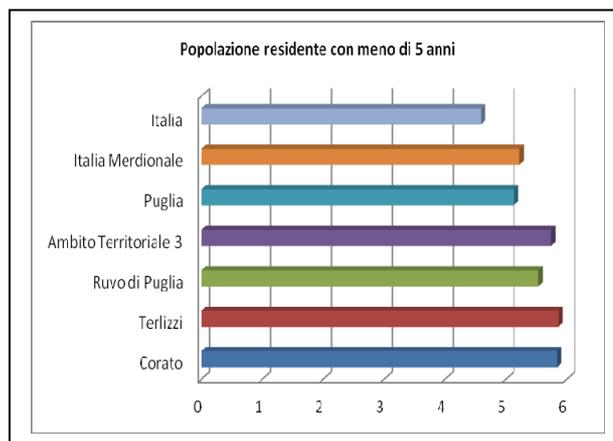
### 3.2 La popolazione giovanile e la scolarizzazione

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 a 5,74% la stessa risulta superiore rispetto alla media regionale dello 0,61% e superiore al valore nazionale del 1,15%.



Popolazione residente con meno di 5 anni	
Corato	5,84
Terlizzi	5,86
Ruvo di Puglia	5,53
Ambito Territoriale 3	5,74
Puglia	5,13
Italia Merdionale	5,22
Italia	4,59



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

Tab. 1B - Numerosità scuole Ambito 3 – Ufficio di Piano

Comuni	Scuole Statali				Scuola privata convenzionata			Scuola privata non convenzionata
	Scuola dell'infanzia	Scuola primaria	Scuola secondaria di I grado	Scuola secondaria di II grado	Scuola dell'infanzia	Scuola primaria	Scuola secondaria di II grado	Scuola dell'infanzia
Corato	10	9+2 tempo pieno	4	4+1 sede distaccata in Ruvo + 1 corso serale	8	0	0	0
Ruvo di P.	2	2+2 succursali	2	1+1 sede distaccato da Corato	5	1	1	0
Terlizzi	5	2	2	3	4	0	0	1
<b>Totale</b>	<b>17</b>	<b>11+4</b>	<b>8</b>	<b>8+2</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

Le 34 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 la densità demografica dei tre Comuni.

Le scuole secondarie di 2° grado, infine, presentano un'offerta molto diversificata. A Corato sono presenti un Istituto Tecnico Commerciale, un Liceo Ginnasio, un Istituto Professionale per il Commercio ed un Liceo Artistico. A Ruvo di Puglia un Liceo Scientifico ed una sede distaccata dell'ITC di Corato. A Terlizzi, infine, troviamo un Istituto Psico-Pedagogico, un Liceo Classico ed un Istituto Professionale Agronomico. A questi si aggiunge un serale dell'ITC di Corato.

La diversificazione offre, quindi, stimolo alla crescita del territorio ed alla sua popolazione giovanile e non solo.

SCUOLE DI CORATO	
Scuole dell'Infanzia Statali	
1 circolo	Mod. Pellegrina
	Giovanni Paolo II
	Torre Palomba
2 circolo	Fornelli
	San Gerardo
3 circolo	Via Meda
	Nuova Italia
	Battisti
4 circolo	Polivalente
	Belvedere
Scuola Primaria	
1 circolo	Cifarelli
	Luisa Piccarreta
2 circolo	Fornelli
	Fornelli tempo pieno
	S. Antonio
3 circolo	Battisti
	Battisti tempo pieno
	V/le Fieramosca
4 circolo	Don Tattoli
	Via Gravina

Via Gravina - tempo pieno
<b>Scuola secondaria di 1° grado</b>
A. de Gasperi
L. Santarella
Giovanni XXIII
M.R. Imbriani
<b>Scuola secondaria di 2° grado</b>
Istituto Tecnico "Tannoia"
Istituto Tecnico "Tannoia" serale
Istituto Tecnico "Tannoia" - Ruvo
Liceo Ginnasio
Istituto prof. per il Commercio
Liceo Artistico
<b>Scuole dell'Infanzia parificate</b>
Sacra Famiglia
Padre A.M. di Francia
Regina Elena
Peter Pan
Collodi
Fata Zucchina
Giocolandia
Crescere Insieme

SCUOLE DI RUVO DI PUGLIA	
Scuola dell'Infanzia	
1° Circolo	"G. BOVIO"
2° Circolo	"S.G. BOSCO"
Scuole primarie	
1° Circolo	"G. BOVIO"
2° Circolo	"S.G. BOSCO"
SUCCURSALE VIA DELL'AQUILA	
SUCCURSALE "BARTOLO DI TERLIZZI"	
Scuole secondarie di 1° grado	
COTUGNO	
GIOVANNI XXIII	
Scuole secondarie di 2° grado	
I.T.C. "TANNOIA"	
Liceo Scientifico "O. TEDONE"	

<b>Scuole dell'Infanzia paritarie</b>
S. CUORE
PIO XII
S. GERARDO
PETER PAN
EDUCANDO CON TITTI
<b>Scuole primarie paritarie</b>
SACRO CUORE
<b>Scuole secondarie di 2° grado paritarie</b>
Liceo linguistico "G. D'AREZZO"

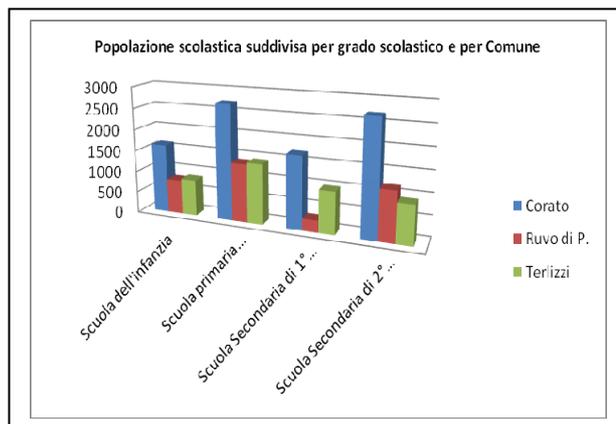
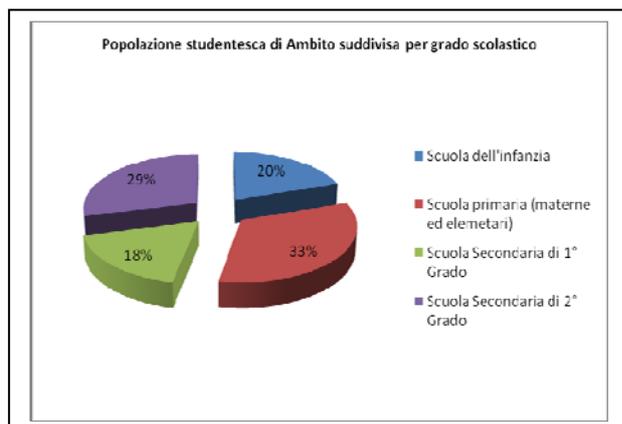
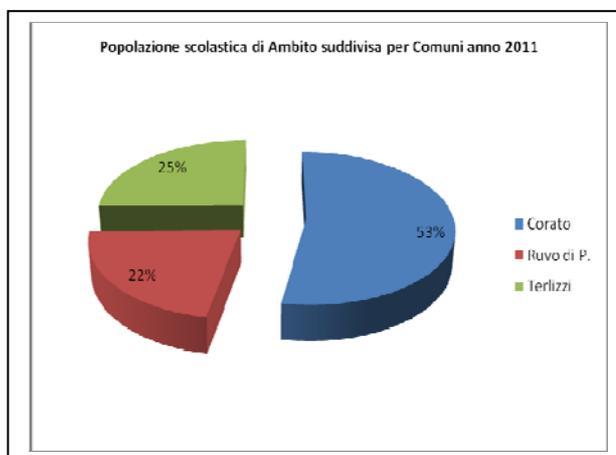
<b>SCUOLE DI TERLIZZI</b>
<b>Scuole dell'Infanzia</b>
VIA TRIPOLI
VIA CAMPO SPORTIVO
SARCONE 1 ESTR. MOLFETTA BITONTO
DE NAPOLI VIA P. FIORE
SAN REMO VIA N. QUERCIA
PACECCO VIALE PACECCO
<b>Scuole Primarie</b>
"DON P. PAPPAGALLO"
"DON BOSCO"
<b>Scuole secondarie di 1° grado</b>
MORO-FIORE
GESMUNDO
<b>Scuole secondarie di 2° grado</b>
ISTITUTO PSICO- PEDAGOGICO
LICEO CLASSICO "SYLOS"
IST. PROF. AGR. "DE GEMMIS"
<b>Scuole dell'Infanzia Paritarie</b>
IL NUOVO FIORELLINO
ALBERO AZZURRO
IL GIARDINO DEI BIMBI
BIMBOLANDIA
<b>Scuole dell'Infanzia non Paritarie</b>
ARCOBALENO

Tab. 2B - Popolazione scolastica anno 2011 – Ufficio di Piano

Popolazione scolastica	Corato		Ruvo di P.		Terlizzi		Ambito	
	Alunni	% su tot. Popolazione scolastica	Alunni	% su tot. Popolazione scolastica	Alunni	% su tot. Popolazione scolastica	Alunni	% su tot. Popolazione scolastica
Scuola dell'infanzia	1621	18,57%	799	22,03%	846	20,30%	3266	19,76%
Scuola primaria	2712	31,06%	1374	37,88%	1416	33,97%	5502	33,29%
Scuola Secondaria di 1° Grado	1708	19,56%	280	7,72%	988	23,70%	2976	18,01%
Scuola Secondaria di 2° Grado	2690	30,81%	1174	32,37%	918	22,02%	4782	28,94%
<b>Totale popolazione scolastica</b>	<b>8731</b>		<b>3627</b>		<b>4168</b>		<b>16526</b>	

La popolazione scolastica complessiva dell'Ambito è di 16.526 unità. Il 53% sono alunni di scuole di Corato, il 25% di Terlizzi ed il restante 22% di Ruvo di Puglia.

La popolazione più numerosa risulta essere quella delle scuole primarie con il 33% degli alunni, seguita dagli studenti delle scuole secondarie di 2° grado, poi dai fanciulli della scuola dell'infanzia e, concludendo, con il 18%, delle secondarie di 1° grado.



Guardando i dati presentati (Tab.2B) per l'Ambito, emergono rilievi interessanti per valutare la differenza tra i singoli Comuni.

Corato risulta, vista anche la maggiore popolazione, sempre primeggiare per numero di iscritti, mentre Ruvo presenta quantità sempre inferiori rispetto agli altri due Comuni, tranne nel caso delle scuole superiori dove supera Terlizzi di oltre 2 punti percentuali.

Interessante è anche evidenziare come sul totale di Ambito, la popolazione studentesca presente nelle scuole secondarie di 2° grado sia sempre superiore alle percentuali di iscritti nelle scuole d'infanzia. Questo evidenzia un bassissimo tasso di ricambio generazionale, tranne nel caso di Terlizzi, dove il gap risulta inferiore.

Superata ora l'analisi della scuola dell'obbligo, guardando a più alti gradi di istruzione, si evidenzia che questo territorio è naturalmente collegato sia all'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro", sia alla LUM nella sua sede di Casamassima (BA) che nella nascente sede distaccata nell'attigua provincia BAT.

### 3.3 Arte, cultura, natura

Corato, Ruvo di Puglia e Terlizzi sono cittadine dalla storia passata importante.

Tracce antichissime se ne trovano in luoghi quali la Chianca dei Paladini, un dolmen dell'età del Bronzo costruita con tre lastre megalitiche (le cosiddette chianche, da cui il nome) ed una quarta ricoprente, e nei Sepolcri di San Magno, tumuli risalenti all'età protostorica, circa VII secolo a.C., nella contrada omonima.

La storia di questi luoghi ha visto alternanze di popolazioni di Peuceti, Romani, Greci, Etruschi, Normanni, Goti, Longobardi, fino ai Normanni e gli Svevi.

Passando, invece, a tempi a noi più vicini, fondamentali sono le architetture religiose e civili.

A Corato troviamo:

- **Chiesa dei Cappuccini**, intitolata alla Risurrezione di Gesù Cristo ed edificata nel 1756. Si caratterizza per un ampio vestibolo, con volta a crociera, che si frappone tra l'ingresso e la chiesa. Il nome "dei Cappuccini", con cui la chiesa è nota presso gli abitanti di Corato, è dovuto alla comunità dei frati francescani Cappuccini, presenti a Corato sin dal 1591. La chiesa è cara al popolo di Corato, per il culto a Santa Rita da Cascia e per quello alla Beata Vergine Maria, venerata sotto il titolo di Madonna del Pozzo e per la devozione a San Pio da Pietrelcina. La messa prefestiva, celebrata nella piccola chiesa, è tradotta nel Linguaggio dei Segni per i sordomuti.
- **Chiesa Madonna delle Grazie**, chiesa rurale detta "Chiesa di Bracco", perché sita sulla vecchia via che porta da Corato a Ruvo, in contrada Bracco, a 1 km dal centro abitato, è inserita in un complesso edilizio sei/settecentesco, realizzato per fornire di un convento i religiosi francescani presenti a Corato nel XVII–XVIII sec. Infatti, da una veloce ricognizione documentaria è emerso che la Chiesa (o Cappella di S. Maria delle Grazie) era esistente sin dal 1599. Questa chiesa va più correttamente chiamata santuario mariano, vista la dedica alla Madonna delle Grazie.

In Ruvo troviamo:

- **Concattedrale**, uno dei più noti esempi di romanico pugliese. Fu costruita nella prima metà del XII secolo con varie modifiche successive. La facciata, a capanna con tre portali, è adornata con vari manufatti lapidei. Trova, invece, la sua decorazione migliore in una bifora, col bassorilievo dell'Arcangelo Michele che sconfigge il demonio, e da un rosone a dodici colonnine variamente lavorate sovrapposte ad una lamina metallica lavorata finissimamente al traforo in una bottega locale del secolo XVI. Sopra il rosone si trova il "sedente" identificato come Roberto II di Bassavilla e, al culmine della facciata, la statuetta del *Cristo Redentore*. L'aspetto odierno della costruzione è il risultato dei restauri di inizio Novecento che furono attuati all'insegna del ritorno alle

forme medievali, nell'ambito della tendenza neogotica. In realtà nell'epoca della controriforma la basilica cattedrale fu arricchita con un ampio complesso di cappelle e cappelloni dedicati a vari culti.

- **Chiesa e convento dei Domenicani**, complesso edificato in stile tardo-barocco fra XVII e XVIII secolo.
- **Chiesa di Sant'Angelo e convento dei Frati Minori Osservanti**, risalente al XVI-XVII secolo è in stile barocco; il chiostro del convento è affrescato. Nella chiesa è di notevole interesse il crocifisso ligneo della cappella Cotugno, una pregevole statua dell'Immacolata, il sontuoso altare "alla napoletana" e i dipinti del coro.
- **Chiesa ed ex Convento dei Cappuccini** costruito nel XV secolo sotto il titolo di S. Maria Maddalena in seguito a Santa Filomena, protettrice della città. Ora è dedicata a Santa Lucia.
- **Chiesa di San Vito** (Arciconfraternita del Carmine) vi si conservano le statue per la processione dei Misteri del Venerdì Santo, e, tra queste, la seicentesca statua lignea del Cristo Portacroce (Calvario). Si conservano tele del XVI-XVII secolo (Madonna del Carmine, i Santi Vito, Crescenzo e Modestia, un Battesimo di Cristo, Deposizione e Adorazione dei pastori).
- **Chiesa del Purgatorio** del secolo XVI, costruita sulla cisterna di età romana nota al popolo come "Grotta di San Cleto". Vi si può ammirare un polittico ligneo raffigurante la Vergine col Bambino nella predella centrale, mentre nelle predelle laterali i santi Cleto e Biagio, patroni di Ruvo, e due formelle inferiori con San Sebastiano, Santa Irene, Santa Lucia e altri santi. La chiesa custodisce anche una pregevole statua in cartapesta vestita raffigurante una "Pietà".
- **Chiesa di S. Rocco** del secolo XVII, con il gruppo di cartapesta raffigurante la "Deposizione di Cristo" (Otto santi) ad opera di Raffaele Caretta.
- **Chiesa della Madonna delle Grazie**, secolo XV, con un affresco e icona affrescata.

In Terlizzi, infine, troviamo:

- **Chiesa di S. Maria delle Grazie**, periferica rispetto al centro della città, conserva con i suoi quattro altari i tratti discreti del fascino francescano, offrendo un clima di grande serenità. L'interno presenta un colpo d'occhio che svela un panorama artistico di grande attrazione.
- **Concattedrale di S. Michele Arcangelo**, costruita a cavallo del XVIII e XIX secolo, secondo canoni neoclassici, sulle fondazioni dell'antico duomo romanico (XIII sec.). Il culto dell'Arcangelo è stato inaugurato a Terlizzi dai Normanni (XI sec.), che vollero

anche l'edificazione della prima chiesa entro le mura della città, il cui nome si è conservato nel corso dei secoli.

- **Chiesa di S. Maria la Nova**, di notevole interesse artistico. La storia di questa chiesa, costruita ai primi del '500, si intreccia da un lato con quella dei Frati Minori Osservanti, dall'altro con la famiglia de Gemmis che la elevò a proprio pantheon, erigendovi lussuose cappelle gentilizie di famiglia quasi a consacrare un dichiarato bisogno di eternità. Ha pianta basilicale a tre navate ed è stata restaurata nel 1619.
- **Chiesa dell'Immacolata**, sorge sulla pianta dell'antica chiesa medioevale dedicata a Maria Maddalena e poi al Purgatorio.
- **Portale di Anseramo da Trani**, proviene dall'antico duomo cittadino distrutto nel 1782 e attualmente si trova incastonato sulla vecchia facciata della chiesa del Rosario. Costituisce una delle testimonianze più belle nel panorama pugliese della scultura svevo-angioina. La scena è dominata dall'Ultima Cena, da cui prendono significato le altre raffigurazioni intestate al classico ciclo cristologico (Annunciazione, Natività e Crocifissione).
- **Chiesa di S. Maria di Cesano**, sita a 1 km da Terlizzi. Eretta nel 1055 al posto di un'antichissima e fatiscente cappella. Nel corso di alcuni lavori di restauro è stato rinvenuto nello spazio absidale un pregevole affresco di sicura matrice bizantina raffigurante al centro il Cristo nel tradizionale atteggiamento del Pantocrator.
- **Santuario di Sovereto**, dalla storia particolare. È, Infatti, leggendario il rinvenimento, poco dopo l'Anno Mille, in una grotticella del Sovero, a 3 km da Terlizzi, di una sacra icona bizantina raffigurante una Vergine Nera con il Bambino, più conosciuta sotto la denominazione di "Madonna di Sovereto", divenuta poi patrona della città. Della chiesa primitiva è rimasta intatta l'abside d'epoca medievale con monofora a spina di pesce, mentre nell'atrio compreso fra il santuario e gli edifici adiacenti si possono ammirare testimonianze epigrafiche ed eleganti bifore. Sono, inoltre, presenti degli stucchi rococò che rivestono le pareti e incorniciano archi e finestre.

Anche le architetture civili hanno la loro fondamentale importanza e lasciano respirare la storia dei tre Comuni.

A Corato troviamo:

- **Palazzo di Città**, sede del municipio dal 1866, era precedentemente un convento dei frati Minori Osservanti di San Cataldo. Oltre al prospetto in stile ottocentesco, gli interni presentano un chiostro cinquecentesco con archi ogivali tardo-gotici su pilastri, con diverse finestre a due livelli in stile barocco e nella parte superiore l'orologio civico.

All'interno si trovano la statua della Madonna del Latte, probabilmente del 1548 di Paolo da Cassano ed un affresco della scuola ferrarese del XVI secolo.

- **Palazzo delle Pietre Pizzute** (Palazzo Patroni Griffi o De Mattis), palazzo cinquecentesco ornato da tredici bugne piramidali, con in alto lo stemma dei conti Patroni Griffi.
- **Palazzo La Monica Vecchio**, è una grande costruzione con un prospetto duplice ottocentesco e rinascimentale e diversi portali, con una balaustra superiore.
- **Palazzo ex Pretura in Piazza Sedile**, ex convento restaurato di recente.
- **Palazzo Catalano**, piccola fabbrica popolare risalente al 1598, con al primo piano un affresco con una scena di caccia e al secondo piano un'iscrizione con il nome del fondatore, Antonio Catalano.
- **Palazzo Gioia**, edificato sul castello più antico della seconda metà dell'800, con il portale a destra coprente due rilievi con gli emblemi della famiglia Carafa.
- **Palazzo ex Biblioteca Comunale**, risalente al XVII secolo.
- **Palazzo Santarella**, il palazzo è stato edificato da Luigi Santarella applicando le sue nozioni sul cemento armato ed è uno dei primi esempi di costruzione in Italia, con l'uso di questo materiale.

A Ruvo fondamentale è **Palazzo Jatta**.

Questo sorge nel cuore di Ruvo come valido esempio di architettura ottocentesca. Eretto su di un'ampia superficie detta "Palmenti del Purgatorio", appartenuta precedentemente ad una confraternita religiosa, fu commissionato nel 1840 all'architetto bitontino Luigi Castellucci (1798-1877) da Giulia Viesti quale residenza (con alcune sale da adibire a museo) di suo figlio Giovanni Jatta junior, nipote del colto magistrato ruvestino del foro di Napoli Giovanni Jatta senior. Formatosi nell'ambito della scuola napoletana, allievo di Antonio Anito, Castellucci è autore di numerosi edifici e case signorili di stile neoclassico in Terra di Bari.

La tipologia è simile ad altre case signorili progettate da Castellucci, ma per il palazzo Jatta un elemento di novità è costituito dalle variazioni volute e dettate dal proprietario. L'alto muro di cinta, che racchiude l'intera proprietà, ed altri accorgimenti sono elementi che fanno supporre ciò che il committente chiese al Castellucci, cioè "una abitazione extra moenia con garanzie difensive".

La facciata principale, estesa per circa 66 metri, coronata da un imponente cornicione d'attico, è valorizzata dal grande portale d'ingresso, fiancheggiato da due imponenti colonne d'ordine toscano dall'alto piedistallo che, con i capitelli di ordine ionico, sorreggono la sovrastante balconata del salone del piano nobile. Alle sette finestre balconate, disposte simmetricamente, corrispondono quelle della parte sottostante.

Altri siti di particolare interesse in Ruvo sono:

- Palazzo Caputi, dimora gentilizia del XVI-XIX secolo
- Palazzo Rocca-Spada, dimora gentilizia del XV secolo, con artistico cortile e balaustra decorata a bassorilievo

Per Terlizzi, fondamentale è il centro storico. Questo coincide con la cittadella medievale. L'insieme di case e viuzze disposte a raggiera convergenti verso la cattedrale di S. Michele Arcangelo, è delineato da quello che i terlizzesi chiamano "stradone", ovvero l'antico fossato della città ricoperto nell'800 per permettere il transito del Carro Trionfale. I due rami semicircolari dello stradone sono gli attuali Corso Dante e Corso Garibaldi. Quello di Terlizzi è uno dei centri storici meglio conservati di Puglia.

Degni ulteriormente di nota sono:

- Palazzo de Gemmis, edificio Settecentesco dei Baroni de Gemmis edificato su progetto dell'architetto Luigi Vanvitelli.
- Torre maggiore del Castello Normanno (Terlizzi), simbolo della città. Possente e ultima testimonianza dell'antico Castello Normanno (Terlizzi), dall'alto dei suoi 31 metri, domina tutto lo scenario circostante. La torre, sormontata da un'elegante edicola campanaria, mostra sulla facciata orientale il maestoso orologio che con un diametro di 3,45 metri trova pochi eguali in tutta Europa. Il prospiciente palazzo con la torre furono di proprietà della famiglia de Gemmis, residenza dello scrittore giuridico Michele de Gemmis.

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

- Museo della Città e del Territorio (Corato);
- Museo Archeologico Nazionale (Ruvo);
- Palazzo Jatta (Ruvo);
- Pinacoteca Michele De Napoli (Terlizzi);
- Biblioteca Comunale L. Marinelli Giovane (Terlizzi);
- Biblioteca Comunale Pasquale Testini (Ruvo);
- Biblioteca Comunale (Corato).

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

- Cinema Alfieri (Corato);
- Cinema Elia D'Essai (Corato);
- Cinema Vittoria (Ruvo);
- Piccolo Osservatorio Universale Garzia (Terlizzi);

- Teatro Comunale (Corato);
- Teatro Comunale (Ruvo);
- Teatro Comunale (Terlizzi).

Da ricordare sono anche le strutture sportive, come:

- Campo sportivo Comunale, via Campo Sportivo, realizzato nel 1932 in epoca fascista, dotato di 2 tribune, campo da calcio in erba sintetica (Terlizzi);
- PalaChicoli, via Chicoli (zona 167), realizzato nel 2004, dotato di una capienza di circa 1.000 posti, ospita le gare della pallavolo maschile militante nel campionato di Serie D, della pallavolo femminile militante nel campionato regionale di C1 e del basket militante nel campionato di serie D. (Terlizzi);
- Stadio Comunale di Via Gravina A.S. Basket (Corato);
- Palalosito (o comunemente detto "Palazzetto dello Sport"), è lo stadio in cui vengono disputate le partite casalinghe dell'A.S. Basket Corato e dell'A.S.D. Olimpia Pallacanestro Corato. Accanto a questa struttura vi è collocato il Tensostatico, anch'esso impianto adibito alla Pallavolo e al Basket (Corato).

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.

La vegetazione prevalente è la steppa o para-steppa. Le piante più frequenti sono: asfodeli bianchi e gialli, osiridi, cardi, ferule, papaveri, rovi, trifogli ed anemoni; vi sono, inoltre, lembi di boschi di querce a roverella e pinete in particolar modo nella Murgia Serraficaia (673 m s.l.m.) e a San Magno (480 m s.l.m.).

### 3.4 Economia del territorio

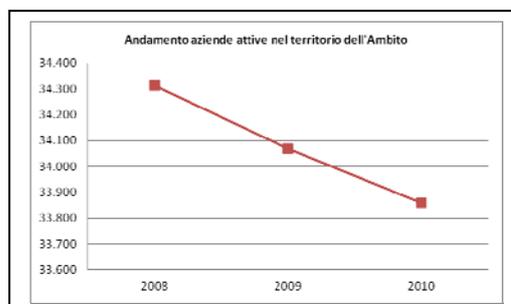
Per l'analisi dell'economia del territorio sono stati analizzati dati provenienti da fonti camerali (Camera di Commercio), bancarie (Banche Imprese), regionali (Ipres) e nazionali (Istat) che ci hanno consentito di comporre un quadro di sintesi che ci restituisce l'immagine di un ambito produttivo dove permangono, principalmente, attività tradizionali (nell'agricoltura e nell'artigianato)

Tab. 1C - Aziende (anche individuali: partite Iva, consulenti, ecc.) registrate presso la Camera di Commercio. Totale di ambito e singoli Comuni; differenza tra registrazioni e cessazioni annuali; crescita media sul triennio 2008-2010

Settori merceologici delle Imprese registrate in Camera di Commercio	2008		2009		2010		Crescita media per settore nel triennio considerato: in %
	Attive	Iscrizioni meno cessazioni	Attive	Iscrizioni meno cessazioni	Attive	Iscrizioni meno cessazioni	
Agricoltura, caccia e silvicoltura	9.046	- 199	8.746	- 81	8.643	+ 18	- 4,5
Estrazione di minerali	4 (su 4)	Nessuna	4 (su 4)	Nessuna	4 (su 4)	Nessuna	=
Attività manifatturiere	4.148	- 66	4.084	- 37	3.984	- 1	- 3,9
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	32	Nessuna	34	Nessuna	36	Nessuna	+ 12,5
Costruzioni	4.289	- 36	4.346	=	4.355	- 11	+ 1,5
Commercio ingrosso e dettaglio, riparazione beni personali e domestici	10.634	- 47	10.635	- 51	10.639	- 53	+ 0,04
Alberghi e ristoranti	1.104	- 2	1.161	- 3	1.218	- 1	+ 10,3
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	1.082	- 11	1.077	- 12	1.035	- 17	- 4,3
Intermediazione monetaria e finanziaria	433	0	430	- 6	422	0	- 2,5
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca	1.596	- 8	1.630	- 7	1.654	- 7	+ 3,6
Pubblica amministrazione e difesa, assicurazione sociale obbligatoria	4 (su 4); 4 a Corato	Nessuna	4 (su 4); 4 a Corato	Nessuna	4 (su 4); 4 a Corato	Nessuna	=
Istruzione	82	- 2	87	- 3	86	- 2	+ 4,9
Sanità e altri servizi sociali	138	+ 2	148	+ 1	145	+ 1	+ 5,1
Altri servizi pubblici, sociali e personali	1.434	- 8	1.425	- 9	1.432	- 1	- 0,1
Imprese non classificate	287	+ 89	259	+ 136	202	+ 137	- 29,6
<b>Totale Ambito</b>	<b>34.313</b>	<b>- 329</b>	<b>34.070</b>	<b>- 64</b>	<b>33.859</b>	<b>+ 21</b>	<b>- 1,3</b>

I dati rinvenuti presentano quella potremmo definire la "vocazione territoriale" produttiva dei Comuni dell'Ambito.

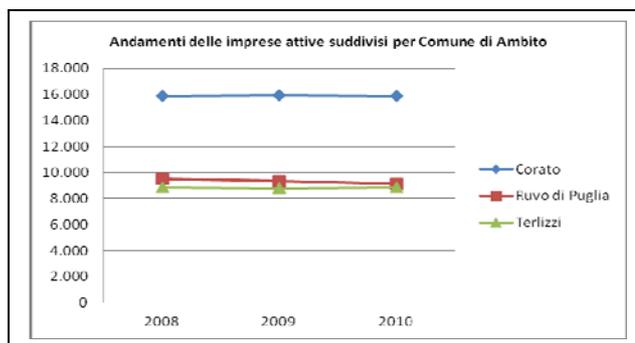
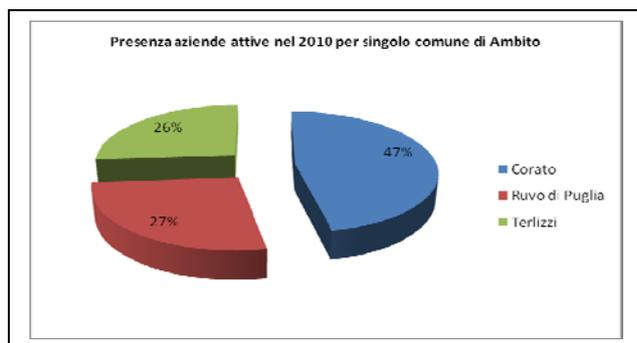
Commercio (con oltre 10.000 unità), Agricoltura, Costruzioni e Manifattura risultano di certo i settori portanti dell'economia di zona.



Tab. 2C - Aziende (anche individuali: partite Iva, consulenti, ecc.) registrate a Corato presso la Camera di Commercio.

Settori merceologici delle Imprese registrate in Camera di Commercio	Corato			Ruvo di Puglia			Terlizzi		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive
Agricoltura, caccia e silvicoltura	3.015	2.950	2.923	3.091	2.928	2.848	2.940	2.868	2.872
Estrazione di minerali	4	4	4	-	-	-	-	-	-
Attività manifatturiere	2.253	2.213	2.193	1.083	1.068	1.019	812	803	772
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	12	14	16	20	20	20	-	-	-
Costruzioni	1.828	1.883	1.890	1.402	1.401	1.404	1.051	1.062	1.061
Commercio ingrosso e dettaglio, riparazione beni personali e domestici	5.386	5.399	5.406	2.402	2.475	2.438	2.746	2.761	2.795
Alberghi e ristoranti	532	550	565	294	319	331	278	292	322
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	732	731	702	208	201	189	142	145	144
Intermediazione monetaria e finanziaria	225	210	200	119	120	116	89	100	106
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca	913	947	981	352	342	338	331	341	335
Pubblica amministrazione e difesa, assicurazione sociale obbligatoria	4	4	4	-	-	-	-	-	-
Istruzione	32	43	42	22	20	20	28	17	18
Sanità e altri servizi sociali	93	96	95	32	35	32	13	17	18
Altri servizi pubblici, sociali e personali	722	722	740	358	355	351	354	348	341
Imprese non classificate	166	155	117	48	38	29	73	66	56
<b>Totale Corato</b>	<b>15.917</b>	<b>15.921</b>	<b>15.878</b>	<b>9.531</b>	<b>9.332</b>	<b>9.135</b>	<b>8.865</b>	<b>8.827</b>	<b>8.846</b>

Approfondendo tali dati ne emerge che, nell'agricoltura e nei relativi servizi, i tre Comuni si equivalgono per numerosità delle imprese. Dunque Ruvo e Terlizzi, demograficamente più piccoli di Corato, hanno una spiccata vocazione agricola.



La tipologia di dimensione aziendale genera un gap per lo sviluppo del territorio. Da un lato, le grandi imprese presenti vivono una realtà separata dal resto della produzione agricola e rari risultano i casi di creazione di una rete di servizi alle imprese, che possa far emergere competenze agronomiche nuove e percorsi sperimentali di innovazione di prodotto. Dall'altro,

la dimensione familiare di molte aziende fa venire meno la necessità di lavori costanti di manutenzione, perché la cura del campo e degli eventuali capannoni e rimesse per gli attrezzi è effettuata, principalmente, dai proprietari del fondo che ci lavorano.

Corato primeggia anche nella trasformazione alimentare industriale. Seconda a questa è Ruvo. Limitati risultano, comunque, in questo settore, in particolare per i produttori di olio e vino, gli investimenti nella trasformazione, limitando così la redditività dei prodotti e consegnando a trasformatori - spesso non pugliesi - il prodotto stesso.

Tale debolezza incide sia per i fiori di Terlizzi (di rilevante importanza per il territorio) che sulla produzione agricola, riducendo la necessità di manodopera prelevata in loco.

Anche i dati riguardanti il Commercio portano Corato a primeggiare, seguito da Terlizzi e Ruvo. Dal raffronto tra commercio all'ingrosso e commercio al dettaglio, però, emerge non soltanto un maggiore dinamismo di Ruvo nel commercio di prossimità, ma anche un opposto trend di crescita nei due settori considerati.

Nel commercio l'elevato numero di imprese non coincide, ovviamente, con gli esercizi registrati perché il numero di medie strutture di vendita nei tre Comuni non giustificherebbe il raggiungimento di dieci migliaia di esercizi. Infatti, le medie e grandi strutture di vendita (da 250 metri quadri a oltre 2.550) erano 30 a Corato, 4 a Ruvo e 5 a Terlizzi. Evidentemente, dentro le oltre diecimila imprese censite in questo settore dalla Camera di Commercio si nascondono davvero numerosi lavoratori autonomi con partita Iva.

Seppur trainante, l'edilizia è in forte crisi. Poche risultano essere le iniziative intraprese per aprire nuovi cantieri senza il sostegno del pubblico. Il settore soffre ancora di una dipendenza dal pubblico, che non consente di divincolarsi dal restringimento obiettivo delle concessioni edilizie nei tre Comuni, e che, in particolar modo a Ruvo, insiste sul parco dell'Alta Murgia sottoposto a vincolo. Proprio a Ruvo c'è, in ogni caso, un'inequivocabile concentrazione di imprese edili nella ristrutturazione tradizionale e artigianale. Questo spiegherebbe una relativa concentrazione di maestranze artigianali operanti in edilizia e il 32 % di imprese attive.

Ulteriore settore di analisi è quello del Turismo. I dati individuati per l'analisi ci vengono offerti dal Sistema Statistico Regionale (Sistar) attraverso l'Ipres.

Rispetto all'outcoming, risulta interessante il numero delle agenzie di viaggio presenti. Corato appare, come nei settori precedentemente analizzati, primeggiare, ma in questo caso è seguita da Terlizzi.

L'incoming offre, invece, risultati diversi. I dati Sistar-Ipres, ci dicono che il settore alberghiero vedeva nel 2008 soltanto 143 turisti stranieri sostare nelle strutture presenti a Corato, contro i 79 di Ruvo e il solo turista di Terlizzi. I fattori attrattivi monumentali prima descritti oltre agli

eventi culturali e alle particolarità naturali ed ambientali – come il Parco della Murgia per Ruvo – non riescono a concentrare le forze per la generazione di un indotto.

I dati migliorano per i turisti di “transito”, dove le cifre salgono sensibilmente per Corato (da 143 a 533), un po’ meno per Ruvo (da 79 a 195) e molto meno per Terlizzi (da 1 a 5).

Spazio diverso occupa l’artigianato. Tale settore ci restituisce una realtà fatta anche di piccoli imprenditori, di un’imprenditoria di auto-impiego che conserva modi tradizionali di lavorare: i potatori, gli intagliatori di marmo, i vasai e maestri terracottai.

**Tab. 3C - Imprese artigiane registrate presso le Camere di Commercio.**

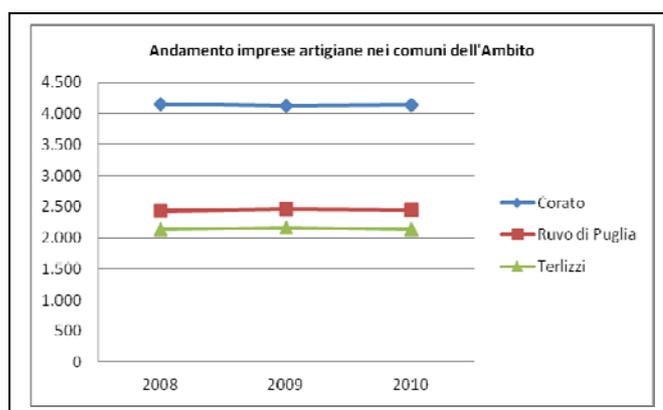
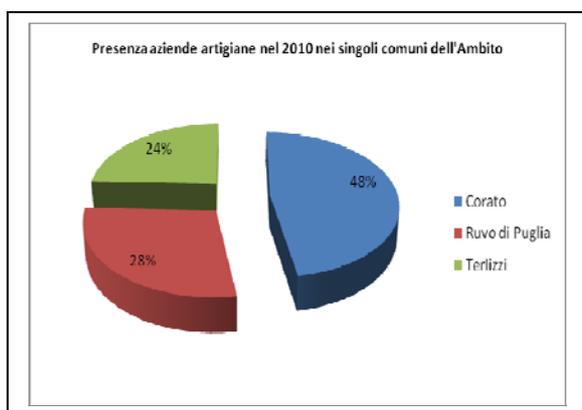
Settori merceologici delle Imprese registrate in Camera di Commercio	2008		2009		2010	
	Attive	Iscrizioni meno cessazioni	Attive	Iscrizioni meno cessazioni	Attive	Iscrizioni meno cessazioni
Agricoltura, caccia e silvicoltura	51	-	65	2	71	-
Estrazione di minerali	-	-	-	-	-	-
Attività manifatturiere	2.632	- 2	2.618	+ 30	2.585	+ 22
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	-	-	-	-	-	-
Costruzioni	2.987	+ 9	3.029	+ 61	3.066	+ 40
Commercio ingrosso e dettaglio, riparazione beni personali e domestici	1.076	+ 1	1.055	+ 7	1.060	+ 8
Alberghi e ristoranti	36	-	36	-	36	-
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	583	- 2	565	-	533	+ 1
Intermediazione monetaria e finanziaria	-	-	-	-	-	-
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca	295	-	287	+ 5	291	+ 5
Pubblica amministrazione e difesa, assicurazione sociale obbligatoria	-	-	-	-	-	-
Istruzione	8	-	8	-	8	-
Sanità e altri servizi sociali	-	-	-	-	-	-
Altri servizi pubblici, sociali e personali	1.063	+ 3	1.059	+ 13	1.056	+ 10
Imprese non classificate	26	- 1	20	-	11	- 1
<b>Totale ambito</b>	<b>8.715</b>	<b>+ 8</b>	<b>8.742</b>	<b>+ 118</b>	<b>8.717</b>	<b>+ 85</b>

Fonte: nostra elaborazione su dati Camera di Commercio.

Dal prospetto precedente, risulta chiaro il peso delle imprese artigiane nell'ambito. Sono poco meno di 9.000 alla fine del 2010, con un andamento altalenante nel triennio considerato. Prevalgono le imprese registrate nelle costruzioni, nella manifattura e nel commercio.

**Tab. 4C - Imprese artigiane registrate presso la Camera di Commercio.**

Settori merceologici delle Imprese registrate in Camera di Commercio	Corato			Ruvo di Puglia			Terlizzi		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010	2008	2009	2010
	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive	Attive
Agricoltura, caccia e silvicoltura	14	14	12	20	30	32	17	21	27
Estrazione di minerali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Attività manifatturiere	1.385	1.357	1.353	675	693	682	572	568	550
Produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Costruzioni	1.132	1.177	1.220	997	1021	1.010	816	831	836
Commercio ingrosso e dettaglio, riparazione beni personali e domestici	530	509	507	268	258	263	278	284	290
Alberghi e ristoranti	12	9	8	12	12	12	12	15	16
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	387	373	350	108	103	99	88	89	84
Intermediazione monetaria e finanziaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca	142	144	155	79	70	71	74	73	65
Pubblica amministrazione e difesa, assicurazione sociale obbligatoria	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Istruzione	4	4	4	4	4	4	-	-	-
Sanità e altri servizi sociali	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Altri servizi pubblici, sociali e personali	518	516	520	277	272	276	1.063	1.059	1.056
Imprese non classificate	20	16	8	1	-	-	5	4	3
<b>Totale</b>	<b>4.144</b>	<b>4.123</b>	<b>4.137</b>	<b>2.441</b>	<b>2.463</b>	<b>2.449</b>	<b>2.130</b>	<b>2.156</b>	<b>2.131</b>

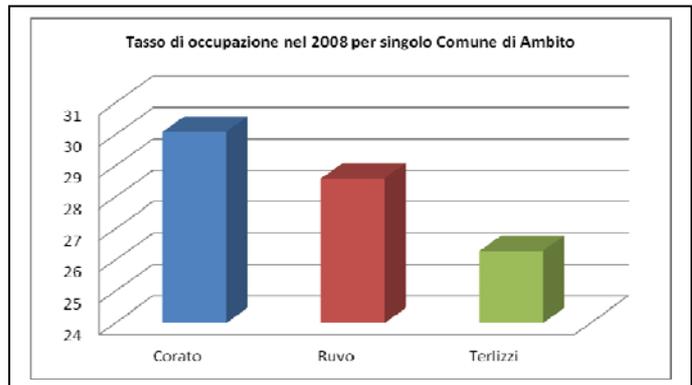


Le imprese artigiane attive nel settore manifatturiero a Corato sono superiori a quelle attive nelle costruzioni e nel commercio. Terlizzi mostra un maggiore dinamismo nel commercio

rispetto a Ruvo, mentre quest'ultimo Comune vede una consistente presenza di imprese artigiane nel settore delle costruzioni.

Visti gli elementi essenziali del panorama produttivo dei Comuni dell'Ambito, diviene necessario concentrare l'attenzione sul mondo del lavoro.

Gli elementi di analisi sul mercato del lavoro non risultano molto aggiornati. I dati, comunque, di Banca Impresa e quelli Istat del Sistema Locale del Lavoro - che include i due Comuni di Corato e Ruvo - ci descrivono un panorama non troppo positivo.



Al 2008, secondo le stime Banca Impresa, i tre Comuni comparivano: Corato al 60° posto nella graduatoria regionale per tasso di occupazione, presentando un tasso del 30,1%; Ruvo all'81° posto con un tasso di occupazione del 28,6%; Terlizzi al 121° posto con un tasso di occupazione del 26,3%. Corato sembra, in questa prospettiva, soffrire più degli altri Comuni, poiché possiede una zona industriale più vasta e più articolata.

La situazione del SLL di Corato e Ruvo al 2009 sembra essere oscillante, ma non drammatica. Dal 2007 al 2009 la crisi sembra sia stata anticipata da un lento, ma non graduale, declino dell'occupazione, segno di quella contrazione dei mercati che, oggi, starebbe compromettendo la tenuta produttiva e occupazionale dell'intero ambito e dell'intera provincia di Bari. Anche osservando la distribuzione degli addetti per settore produttivo vediamo come Ruvo si caratterizzi fortemente (come peraltro già indicato) per il settore edilizio, mentre certamente le attività commerciali sono maggiormente presenti a Corato relativamente alle altre attività.

Una visione maggiormente positiva la offrono i dati Excelsior, che proiettano nel futuro immediato la possibilità di assumere manodopera nelle regioni italiane per settori e mansioni e che prevedono per la provincia di Bari circa 2.720 assunzioni di nuovi lavoratori, per lo più nell'industria, nel commercio e nel turismo. Quasi il 54% di questi sarebbe assunto come dipendente addetto alla vendita, solo il 21% come dirigente e i restanti per mansioni a basso contenuto (*low skill*). Ma in tutti questi casi è quasi sempre richiesta un'esperienza precedente nel settore, richiesta che sale all'84% per gli operai specializzati.

Se confermati, questi dati ci dicono che soprattutto nei segmenti a scarsa specializzazione si aprono degli spazi per le forze lavoro disoccupate, ma non altrettanto per chi non è mai entrato nel mercato del lavoro.

### 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 di 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
Corato	55,36%	19,33%	36,44%
Ruvo di Puglia	53,30%	20,44%	36,34%
Terlizzi	51,62%	20,23%	35,74%
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 (20%) è più basso se confrontato a livello territoriale (-8,1% a livello regionale; -37,5% 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 la sommatoria tra occupati e persone in cerca di lavoro, e popolazione con più di 15 anni. La media d'Ambito (27,52) conferma un certo deficit anche confrontato con le medie territoriali (-2,65% a livello regionale; -10,5% 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 superiore (19-34 anni) – IASTAT 2010**

	Maschi	Femmine	Totale
Corato	42,36%	50,62%	46,54%
Ruvo di Puglia	43,23%	50,10%	46,61%
Terlizzi	43,88%	49,66%	46,73%
Regione Puglia	46,69%	51,93%	49,31%
Italia Meridionale	49,54%	54,38%	51,96%
Italia	50,09%	57,93%	53,97%

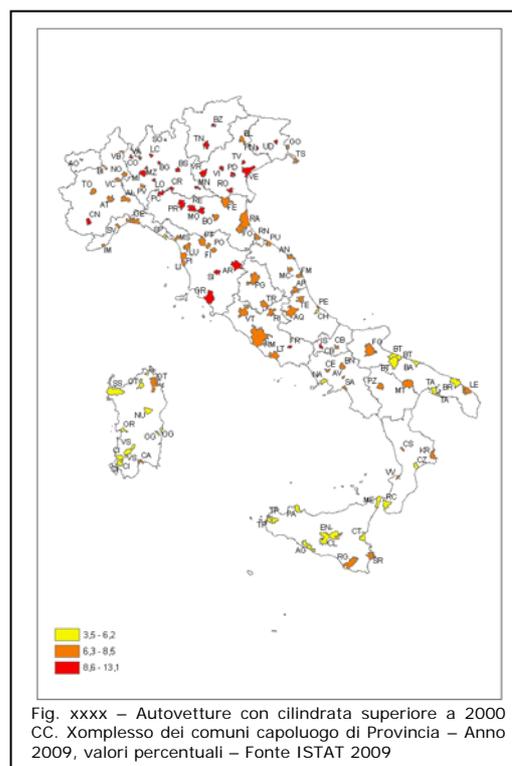
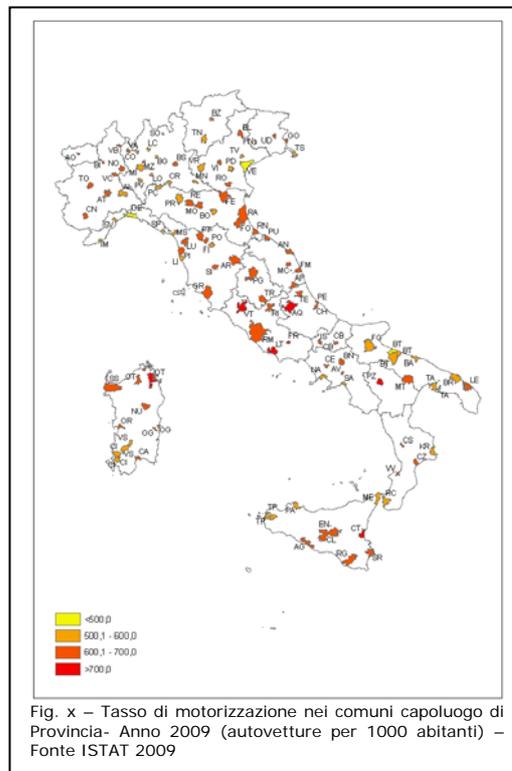
E' evidente la necessità di incentivare il lavoro femminile nei Comuni di Ambito, anche con riferimento al supporto della cura parentale in presenza di figli minori ed alla conciliazione dei tempi vita-lavoro, con particolare riferimento alle vocazioni occupazionali del territorio, che dovrebbero essere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

### 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%).



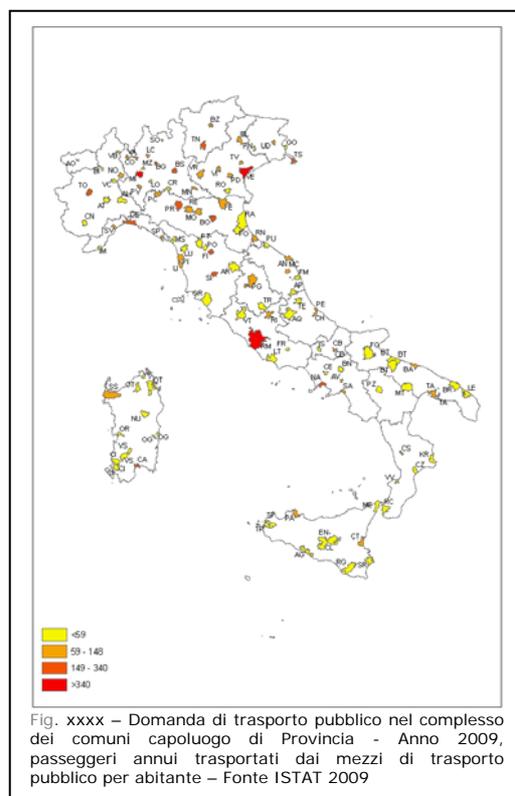
La difficoltà nel trovare parcheggio, la congestione del traffico urbano e le limitazioni alla circolazione dei veicoli nelle zone cittadine sono tutti fattori che hanno fatto salire il numero dei motocicli (127,7 per mille abitanti nel 2009, +3,2% sul 2008). In particolare, si è assistito ad una maggiore 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, vaporetti, 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 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).

Scendendo nel dettaglio del sistema della mobilità del territorio dell'Ambito, vediamo che Terlizzi è situata a circa 30 km da Bari, e dall'Aeroporto Bari/Palese ed è servita dall'A14 (uscita Molfetta-Terlizzi), dalla SS 16 e dalla SP 231 (ex SS 98). La cittadina è, inoltre, servita dalla Ferrovia Bari Nord, sulla quale sono previsti interventi di ammodernamento (1 cavalcavia e 1 sottoposso; investimento di 7,5 Meuro). Sono previsti altri interventi infrastrutturali volti al rafforzamento dei sistemi di trasporto collettivo, attualmente in concessione ad una azienda privata.

Ruvo è situata a circa 35 km da Bari e dall'Aeroporto Bari-Palese ed è servita dalla A14 (uscita Molfetta-Terlizzi), dalla SP 231 e dalla SS 16 bis. Inoltre, la cittadina presenta la linea sia della Ferrovia Bari Nord sia della Ferrotramviaria Bari-Barletta. Operano due società di autotrasporto: la Ferrotramviaria via autobus e la STP.

Corato è collegata con la SP 231, detta anche "andriese-coratina", con la SS 16 Bis (da Trani) e con la A14 uscita Trani, che dista 6 Km dal centro, oltre che dalla Ferrovia Bari Nord, che collega Bari a Barletta, e per la quale sono in corsa i lavori di raddoppio.

La mobilità 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 dal luogo di partenza (alloggio di dimora abituale) ad uno di arrivo (luogo di studio e lavoro) e che hanno dichiarato di rientrare giornalmente nello stesso alloggio di partenza.

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

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

Popolazione femminile totale	Nello stesso Comune di dimora abituale	Fuori dal Comune	Totale
Corato	9.759	2.599	12.358
Terlizzi	4.297	2.497	6.794
Ruvo di Puglia	4.760	2.027	6.787
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
Corato	6.137	1.527	7.664
Terlizzi	3.314	1.341	4.655
Ruvo di Puglia	4.274	3.177	7.451
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
Corato	15.896	4.126	38,6	37,0	79,39	20,61
Terlizzi	7.611	3.838	43,5	34,9	66,48	33,52
Ruvo di Puglia	9.034	5.204	47,3	61,0	63,45	36,55
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 alle 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.

**Tab. 4E - Tempi di percorrenza Corato**

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	442	2,21%
fino a 15'	14.379	71,82%
da 16' a 30'	3.129	15,63%
da 31' a 60'	1.523	7,61%
oltre 60'	549	2,74%
TOTALE	20.022	100,00%

**Tab. 5E - Mezzi Utilizzati Corato**

	mezzi utilizzati	percentuale su totale
nd	442	2,21%
treno	1.003	5,01%
tram	11	0,05%
metro	2	0,01%
autobus urbano	240	1,20%
eutobus extraurbano	496	2,48%
bus scolastico/aziendale	414	2,07%
auto privata conducente	7.763	38,77%
auto privata passeggero	2.689	13,43%
moto	200	1,00%
mobilità lenta	6.762	33,77%
TOTALE	20.022	100,00%

**Tab. 6E - Orari di percorrenza Corato**

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	442	2,21%
prima delle 7,15	6.886	34,39%
dalle 7,15 alle 8,14	8.495	42,43%
dalle 8,14 alle 9,14	3.897	19,46%
dopo le 9,14	302	1,51%
TOTALE	20.022	100,00

**Tab. 7E - Mezzi Utilizzati Ruvo di Puglia**

	mezzi utilizzati	percentuale su totale
nd	223	2,02%
treno	804	7,27%
tram	15	0,14%
metro	-	0,00%
autobus urbano	202	1,83%
eutobus extraurbano	389	3,52%
bus scolastico/aziendale	206	1,86%
auto privata conducente	3.889	35,16%
auto privata passeggero	1.712	15,48%
moto	63	0,57%
mobilità lenta	3.558	32,17%
TOTALE	11.061	100,00%

**Tab. 8E - Tempi di percorrenza Ruvo di Puglia**

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	223	2,02%
fino a 15'	7.436	67,23%
da 16' a 30'	1.825	16,50%
da 31' a 60'	1.538	12,28%
oltre 60'	219	1,98%
TOTALE	11.061	100,00%

**Tab. 9E - Orari di percorrenza Ruvo di Puglia**

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	223	2,02%
prima delle 7,15	3.624	32,76%
dalle 7,15 alle 8,14	4.819	43,57%
dalle 8,14 alle 9,14	2.224	20,11%
dopo le 9,14	171	1,55%
TOTALE	11.061	100,00%

**Tab. 7E - Mezzi Utilizzati Terlizzi**

	mezzi utilizzati	percentuale su totale
nd	336	2,93%
treno	858	7,49%
tram	4	0,03%
metro	1	0,01%
autobus urbano	259	2,26%
eutobus extraurbano	830	7,25%
bus scolastico/aziendale	229	2,00%
auto privata conducente	3.304	28,66%
auto privata passeggero	1.205	10,52%
moto	45	0,39%
mobilità lenta	4.378	38,24%
TOTALE	11.449	100,00%

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

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	336	2,93%
fino a 15'	7.837	68,45%
da 16' a 30'	1.813	15,84%
da 31' a 60'	1.314	11,48%
oltre 60'	149	1,30%
TOTALE	11.449	100,00%

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

	Tempo di percorrenza	percentuale su totale
nd	336	2,93%
prima delle 7,15	3.748	32,74%
dalle 7,15 alle 8,14	4.834	42,22%
dalle 8,14 alle 9,14	2.323	20,29%
dopo le 9,14	208	1,82%
TOTALE	11.449	100,00%

Il dato evidente è che esiste una elevata percentuale di persone che si spostano a piedi o in bicicletta (Corato 33,7%; Ruvo 32,17%; Terlizzi 38,24%). D'altro canto l'utilizzo dell'auto privata (solo conducente) è la prima modalità (Corato 33,7%; Ruvo 35,16%; Terlizzi 28,86%), mentre è evidente lo scarso utilizzo di mezzi pubblici urbani (Corato 1,2%; Ruvo 1,83%; Terlizzi 2,26%). Dei tre Comuni, Terlizzi appare la più virtuosa in termini di mobilità sostenibile.

La tendenza allo spostamento intracomunale è confermata 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 tutti e tre i Comuni tra le 7,15 e le 8,14 (tendenzialmente l'orario di ingresso nelle scuole).

Ulteriore elemento di osservazione si trova 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.

Telizzi e Corato hanno dotato il loro centro storico con piste ciclabili. Inoltre, il Comune di Terlizzi ha conseguito il finanziamento POR 2000/2006 (misura 5.2) ed ha già realizzato la pista ciclabile che collega Terlizzi a Sovereto.

L'agro di Ruvo è, invece, percorso dalla pista Castel de Monte-Grumo Appula, lunga circa 51 Km, caratterizzata da una 'facile difficoltà' e con un dislivello di 282 metri. Percorre la strada provinciale 231 per poi dirigersi verso Bitonto (villa Rogadeo) dirigendosi, quindi, verso Toritto e Grumo. E' molto frequentata in ogni periodo dell'anno, grazie al variegato paesaggio che si attraversa, caratterizzato da coltivazioni arboree, boschi, paesaggi murgiani.

E', invece, in fase di realizzazione una pista ciclabile urbana che dovrebbe percorrere in ambo i sensi la nuova estramurale Pertini, raccordo tra Terlizzi e Corato e punto di sbocco delle provinciali provenienti da Bisceglie e Molfetta.

Esperienza ulteriormente interessante – in tema di sostenibilità urbanistica – è, poi, quella del Comune di Terlizzi con Rulab.

Rulab sta per laboratorio partecipato di rigenerazione urbana. Obiettivo progettuale è la partecipazione dei cittadini alla definizione degli indirizzi progettuali, in modo da cogliere le esigenze di quanti vivono quotidianamente le aree oggetto dell'intervento. A cominciare dai più giovani.

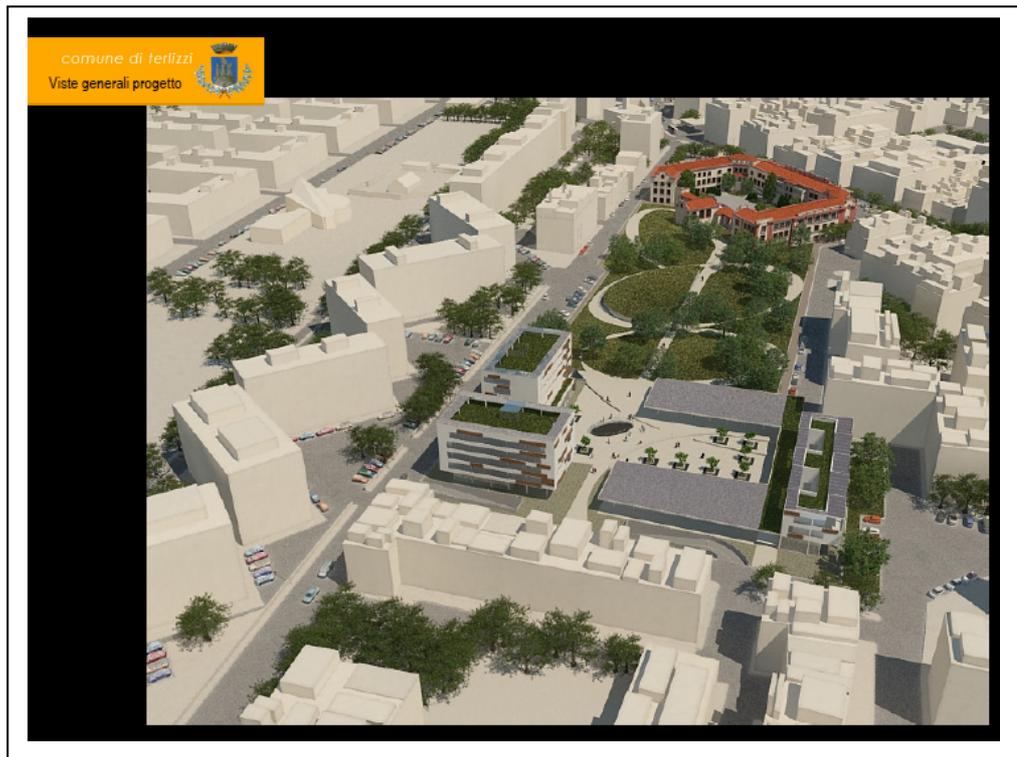
Dopo il Programma Integrato per la Rigenerazione delle Periferie (PIRP) già finanziato dalla Regione Puglia, all'interno dei locali della Pinacoteca Comunale "De Napoli" è stato avviato il RULAB, visto quale naturale sviluppo del percorso di capitalizzazione delle esperienze di confronto con i cittadini sulla Terlizzi del futuro e le strategie di trasformazione urbana.

Obiettivo per il Comune di Terlizzi è il candidare a finanziamento al bando regionale Azione 7.1.1 "Piani Integrati di Sviluppo Urbano di città medio/grandi" un proprio progetto di rigenerazione che riguarda l'ampia area retrostante la Scuola primaria "Pappagallo", compresa

fra via Torino e viale dei Garofani, parte della quale occupata dal vecchio Magistrale e dalla palestra coperta.

Il RULAB di Terlizzi ha la finalità di raccogliere e fornire indicazioni operative su come impostare e gestire la progettazione di un concreto intervento di pianificazione urbana, all'interno del territorio del Comune di Terlizzi, rispondendo innanzitutto alle esigenze di riqualificazione e sviluppo del territorio, attraverso un percorso partecipativo, che coinvolga, oltre ad esperti, tutta la cittadinanza.

Il progetto affronta le tematiche della riqualificazione urbana sostenibile nella logica operativa della Legge Regionale n.21, rigenerando il contesto con l'obiettivo di stimolare la crescita sociale e culturale della



comunità, ampliando la dotazione di verde urbano e privilegiando le tecniche del costruire sostenibile, facendo ampio uso delle fonti rinnovabili, per far "rinascere": il fronte nord della scuola Pappagallo, liberato dai corpi aggiunti che gli sono stati addossati negli anni; un parco al centro del quale viene collocata la nuova palestra/palazzetto; una piazza per il commercio, contornata da due edifici residenziali e da un edificio per il terziario; due piani interrati di autorimesse per creare un parcheggio strategico in un'area contornata da spazi per la socialità (villa di viale Roma, stadio, palazzetto, scuola, ...).

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

L'Ambito territoriale Sociale N.3 dei Comuni di Corato, Ruvo di Puglia e Terlizzi, 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, nell'ultimo quadrimestre 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 dei "Tavoli Mutipartners" di apertura dei lavori con la partecipazione dei rappresentanti delle istituzioni, degli istituti scolastici e delle forze dell'ordine, tenutisi:

- il 2 Dicembre 2011 a Corato presso L'Ufficio di Piano;
- il 5 Dicembre 2011 a Terlizzi presso la Sala Consiliare;
- il 13 Dicembre 2011 a Ruvo di Puglia presso tutte le scuole presenti sul territorio comunale.

Durante tali 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.

I workshop, nella fase di concertazione preliminare dello studio di fattibilità, sono stati guidati dai referenti 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 3, 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 di queste preliminari attività di concertazione è stata avviata l' "Indagine sulla mobilità nei pressi delle scuole nei tre 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.

Successivamente alle indagini svolte, il team di progetto ha dato seguito alla gestione del "Tavolo virtuale dei Tempi, Spazi, Orari Scolastici e Mobilità Urbana Sostenibile" – rete di idee, competenze e conoscenze - provando a concertare, con i soggetti interessati, le misure di miglioramento della qualità e utilizzo degli spazi.

Le iniziative e le proposte emerse da questa fase sono state numerose. Le esigenze rilevate, al termine, possono sintetizzarsi in due punti:

- 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;
- 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 dove poter depositare le idee e far nascere nuove occasioni di sviluppo concertato;
- creazione, 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.

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

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

Il Questionario di Indagine sulla mobilità nei pressi delle scuole nei Comuni di Corato, Ruvo di Puglia e Terlizzi 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 dell'Ambito, 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 proseguo 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 3.

## 5.2 I numeri dell'indagine

La popolazione dell'Ambito è pari ad oltre 16.525 unità. Queste sono state tutte raggiunte attraverso un sistema capillare di distribuzione, attivato e coordinato, dall'Ufficio di Piano di Zona dell'Ambito, a seguito di accordi raggiunti anche attraverso il Tavolo Multipartners.

In meno di tre settimane sono stati ritirati 4.076 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 di tutti i questionari ricevuti, di cui 2.094 per Corato, 1.041 per Ruvo di Puglia e 941 per Terlizzi.

Hanno sostenuto l'iniziativa di questa ricerca ben 68 scuole ed oltre 70 sedi. Nel Comune di Corato hanno collaborato 34 scuole, 18 a Ruvo di Puglia e 16 a Terlizzi. Nel territorio dell'Ambito hanno collaborato all'indagine 37 scuole dell'infanzia, 14 scuole primarie, 8 scuole secondarie di 1° grado e 9 secondarie di 2° grado, oltre le succursali di alcune di queste. Inoltre sono presenti 4 tempi pieni e ben due corsi serali di scuole secondarie di 2° grado.

Comune	Scuola
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "COLLODI"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "CRESCERE INSIEME"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "FATA ZUCCHINA"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "GIOCOLANDIA"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "PADRE A.M. DI FRANCIA"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "PETER PAN"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "BATTISTI"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "FORNELLI"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "NUOVA ITALIA"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "POLIVALENTE"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "SAN GERARDO"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "VIA MEDA"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 1 CIRCOLO "GIOVANNI PAOLO II"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 1 CIRCOLO "MADONNA PELLEGRINA"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 1 CIRCOLO "TORRE PALOMBA"
CORATO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 4 CIRCOLO "BELVEDERE"
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE "V/LE FIERAMOSCA"
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE "BATTISTI"
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE "BATTISTI" – TEMPO PIENO
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE "FORNELLI"
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE "FORNELLI" – TEMPO PIENO
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE "S.ANTONIO"
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE 1 CIRCOLO "CIFARELLI"
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE 1 CIRCOLO "LUISA PICCARRETA"

CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE 4 CIRCOLO "DON TATTOLI"
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE 4 CIRCOLO "DON TATTOLI" – TEMPO PIENO
CORATO	SCUOLA PRIMARIA STATALE 4 CIRCOLO "VIA GRAVINA" – TEMPO PIENO
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 1° GRADO "A. DE GASPERI"
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 1° GRADO "GIOVANNI XXIII"
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 1° GRADO "IMBRIANI"
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 1° GRADO "L. SANTARELLA"
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "ISTITUTO PROFESSIONALE DEL COMMERCIO"
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "ISTITUTO PROFESSIONALE TANDOI" – CORSO SERALE
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "ISTITUTO TECNICO TANNOIA"
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "ISTITUTO TECNICO TANNOIA" – CORSO SERALE
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "ISTITUTO TECNICO TANNOIA" – SEDE DI RUVO
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "LICEO ARTISTICO"
CORATO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "LICEO CLASSICO ORIANI"

Comune	Scuola
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "EDUCANDO CON TITTY"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "PETER PAN"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "PIO XII"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "S.GERARDO"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA PRITARIA "SACRO CUORE"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 1° CIRCOLO "BARILE"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 1° CIRCOLO "CANTATORE"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 1° CIRCOLO "COLLODI"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 2° CIRCOLO "ANDERSEN"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 2° CIRCOLO "RUBINI"
RUVO	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE 2° CIRCOLO "WALT DISNEY"
RUVO	SCUOLA PRIMARIA PARITARIA "SACRO CUORE"
RUVO	SCUOLA PRIMARIA STATALE 1° CIRCOLO "G. BOVIO"
RUVO	SCUOLA PRIMARIA STATALE 2° CIRCOLO "BARTOLO DI TERLIZZI" – SUCCURSALE
RUVO	SCUOLA PRIMARIA STATALE 2° CIRCOLO "S.G.BOSCO"
RUVO	SCUOLA PRIMARIA STATALE 2° CIRCOLO "S.G.BOSCO" – SUCCURSALE VIA DELL'ACQUILA
RUVO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 1° GRADO "COTUGNO"
RUVO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 1° GRADO "GIOVANNI XXIII"
RUVO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "LICEO LINGUISTICO GUIDO D'AREZZO"
RUVO	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "LICEO SCIENTIFICO TEDONE"

Comune	Scuola
TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "ALBERO AZZURRO"
TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "BIMBOLANDIA"

TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "IL GIARDINO DEI BIMBI"
TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA PARITARIA "IL NUOVO FIOR."
TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "DE NAPOLI"
TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "PACECCO"
TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "SAN REMO"
TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "SARCONE 1"
TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "VIA CAMPO SPORTIVO"
TERLIZZI	SCUOLA DELL'INFANZIA STATALE "VIA TRIPOLI"
TERLIZZI	SCUOLA PRIMARIA STATALE "DON BOSCO"
TERLIZZI	SCUOLA PRIMARIA STATALE "DON PAPPAGALLO"
TERLIZZI	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 1° GRADO "GESMUNDO"
TERLIZZI	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 1° GRADO "MORO - FIORE"
TERLIZZI	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "ISTITUTO PROFESSIONALE AGRARIO DE GEMMIS"
TERLIZZI	SCUOLA SECONDARIA STATALE DI 2° GRADO "LICEO CLASSICO SYLOS"

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 4.077 intervistati, 2.083 sono donne e 1.916 uomini; il 2% non ha risposto a questa indicazione.

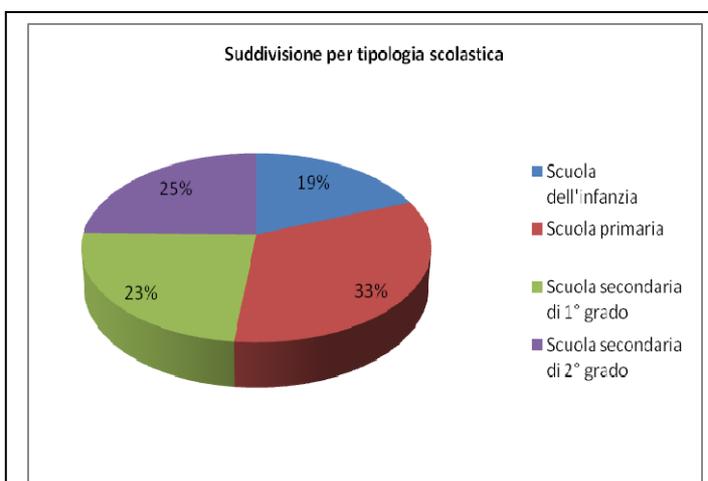
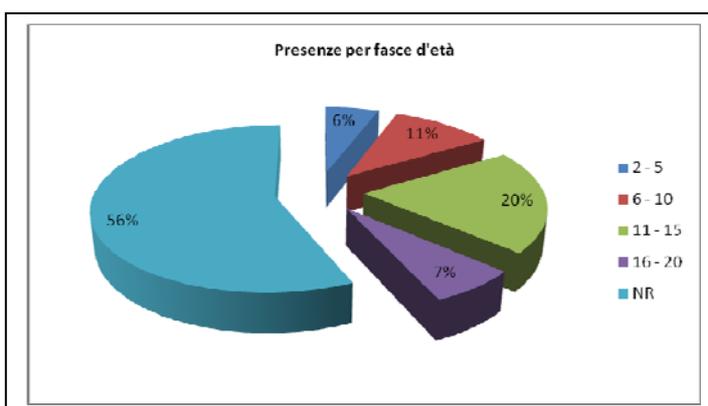
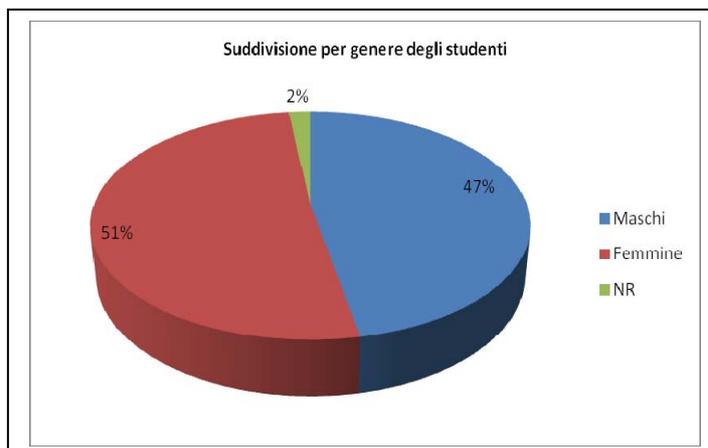
Gli studenti coprono un range di età compreso tra i 3 ed i 20 anni.

Il settore studentesco tra i 6 ed i 15 rappresenta ben oltre il 31% dei soggetti imputati e, di questo, la fascia definita adolescenziale (tra gli 11 ed i 15 anni) raccoglie il 20%, considerando, inoltre, che ben il 56% della popolazione non risponde.

Infine, come prima anticipato, risulta maggiore la popolazione proveniente da Corato con 1.977 adesioni, 1.148 per Ruvo e 917 per Terlizzi.

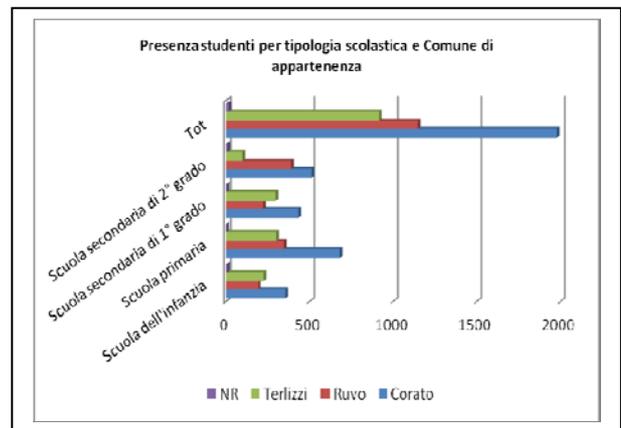
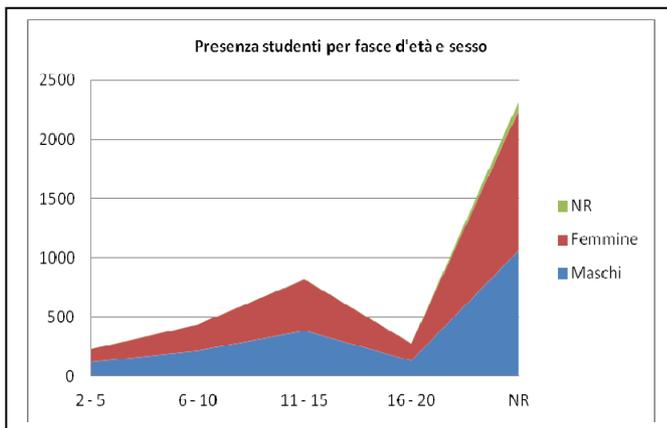
Risulta, comunque, interessante analizzare due primi dati, in un'ottica di attenzione alla predisposizione all'adesione informale al questionario.

La percentuale di risposta femminile risulta essere maggiore di un 4% su quella maschile. 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”.

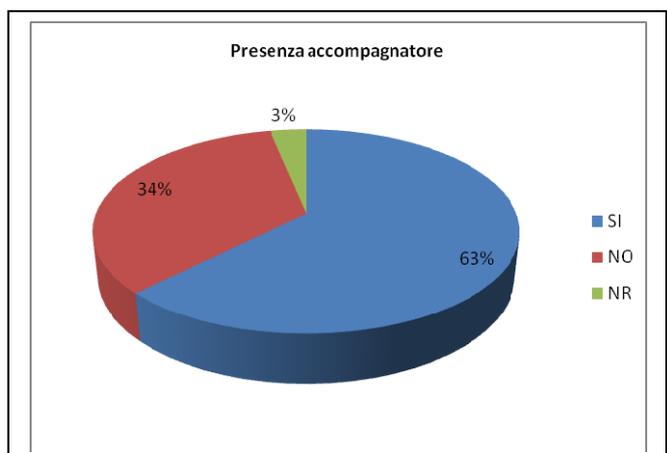
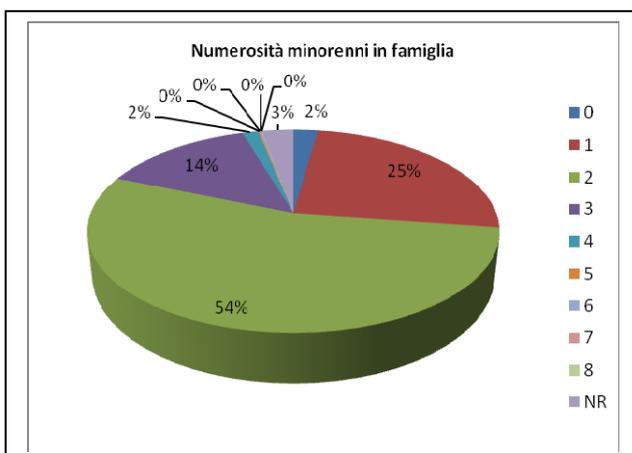
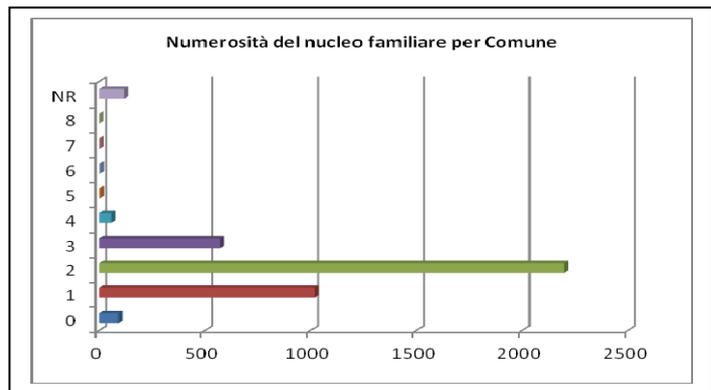
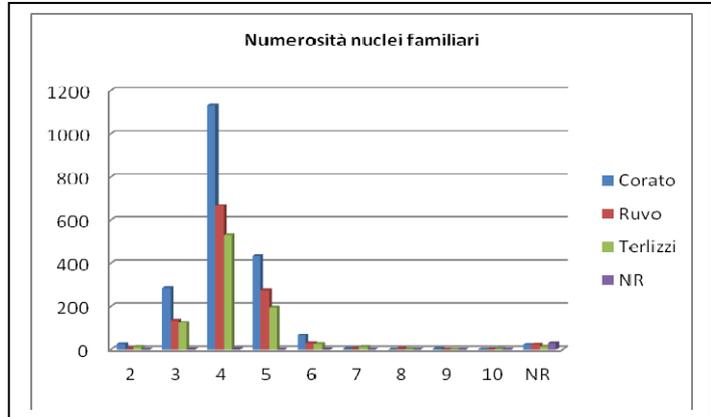
Tale dato è confermato dagli importanti risultati che si sono ottenuti all'interno delle Scuole primarie, con oltre il 33% dei questionari imputati, seguite da secondarie di 2° e 1° grado. Solo il 19% dei questionari imputati risulta provenire dalle Scuole dell'infanzia.



### 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 10 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.

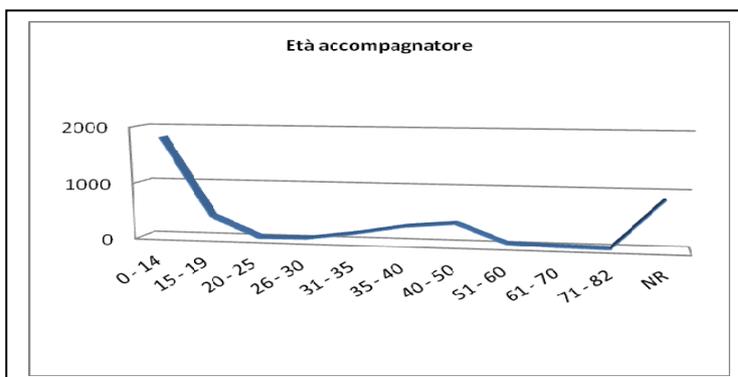
Guardando poi alla presenza di minorenni in famiglia, la loro numerosità è pari al 54% degli intervistati per le due unità, che giungono sino al 79% se a questi aggiungiamo i nuclei con 1 solo minorenne. Anche in questo caso sorprende la presenza percentuale di ben il 2 % di famiglie con 4 minorenni.



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 (con una presenza pari al 63%) per la determinazione delle successive sperimentazioni e delle 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.

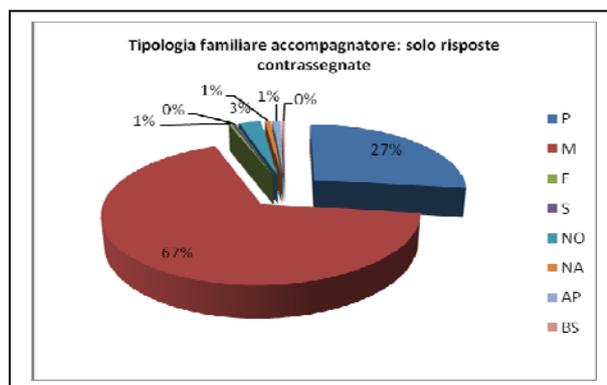
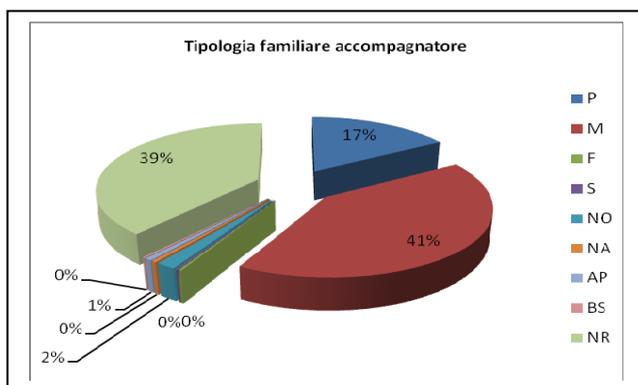
L'accompagnatore risulta avere un'età, in alcuni casi, anche superiore agli 80 anni. I picchi si rilevano fino ai 19 anni (soprapponendo, forse, la figura



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

dell'accompagnato con quella dell'accompagnatore) e tra i 35 ed i 50 anni.

Abbiamo ipotizzato quali 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 67% dei casi l' "accompagnatore" risulta essere la 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.

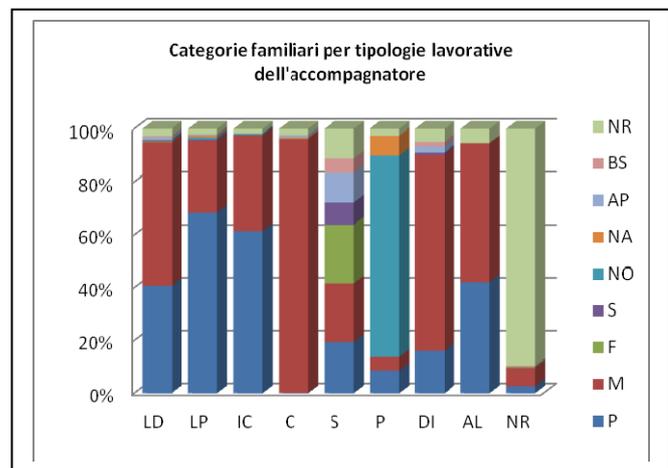
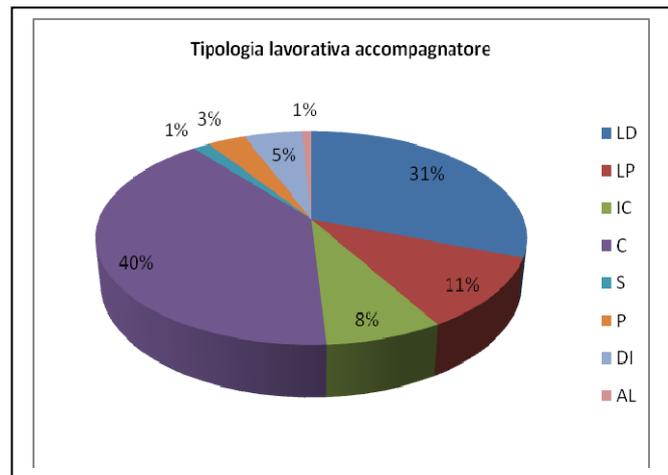
La professione di maggior impatto è risultata essere il/la casalingo/a nel 40% dei casi, mentre un ulteriore 50% dei risultati raccoglie lavoratori dipendenti, liberi professionisti, imprenditori e commercianti. Nelle restanti percentuali troviamo pensionati e studenti.

Dato assolutamente degno di nota è che solo meno del 5% 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.

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, cercando di 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

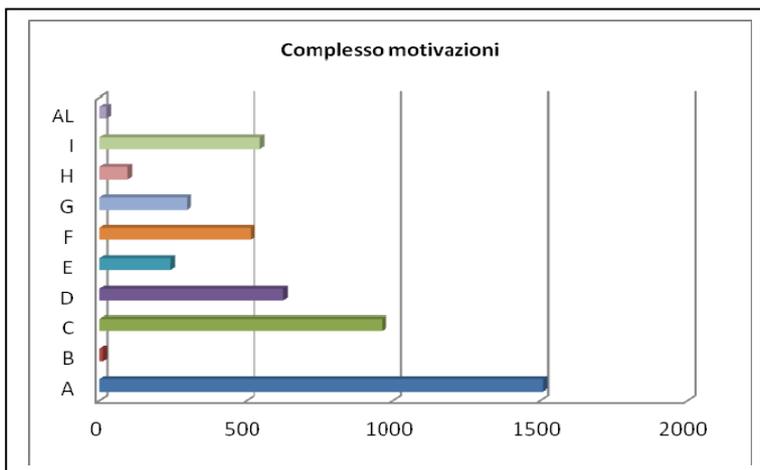
studenti a scuola (sempre nel caso in cui essi stessi non vi si recassero in autonomia). Il numero delle risposte possibili era pari a tre, per capire meglio il complesso delle motivazioni sia per la loro naturale disomogeneità sia per la varietà di età a cui si è sottoposto il questionario.

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 la distanza, oltre che lo zaino pesante.

Da non trascurare è, poi, la valenza del senso di pericolo. Al quarto posto delle motivazioni apportate si trova, infatti, l'item "penso possa fare brutti incontri".

Nelle prime tre accezioni la numerosità dei casi aumenta, naturalmente, nelle fasce di età scolare più basse. La "paura", invece, risulta quale fenomeno trasversale.

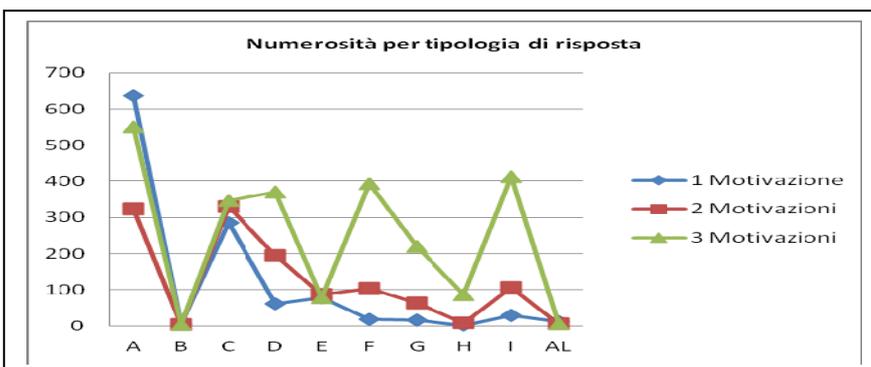


Questo diviene un utile spunto di riflessione, soprattutto se paragonato alla pericolosità del traffico o del percorso che assumono, comunque, percentuali non troppo minori. La possibile interpretazione del dato dipende, quindi, non dai luoghi e dagli spazi, ma dalla sensazione di non sicurezza proveniente dal territorio in maniera diffusa e non specializzante. Tale dato va

inteso, quindi, come spunto per un possibile miglioramento della vision cittadina e sicuramente quale azione da inserire in un programma di concertazione positiva della popolazione dell'Ambito.

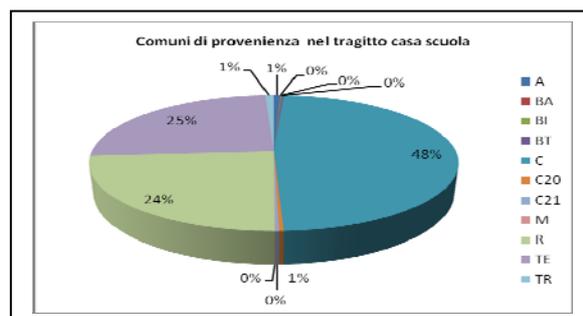
Nello studio della distribuzione della numerosità, questo dato viene confermato principalmente

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.

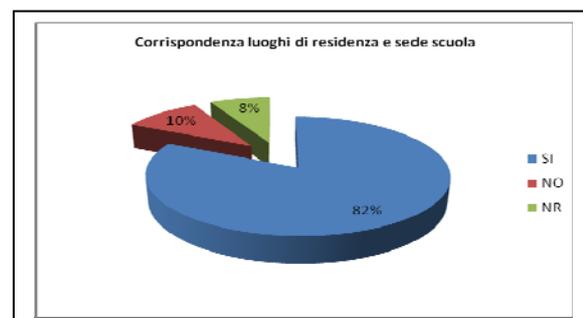


Il peso attribuito a questo

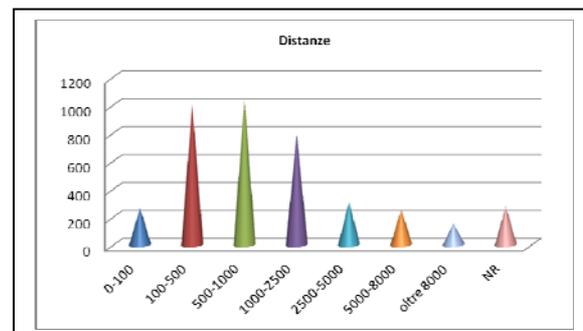
indice (come si evince dalla linea verde nel grafico) materializza un complesso di esigenze e di richieste implicite di questa percentuale di cittadinanza a cui è stato sottoposto il questionario.



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



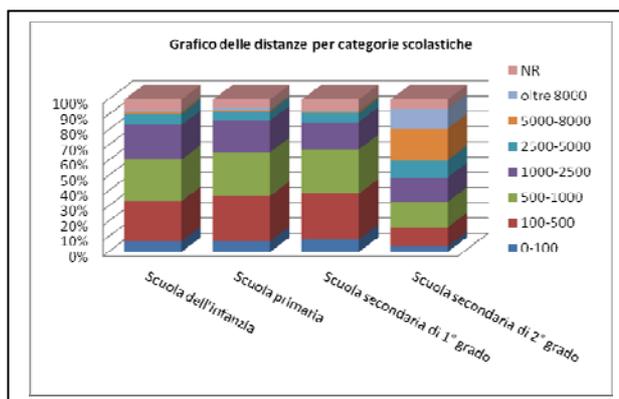
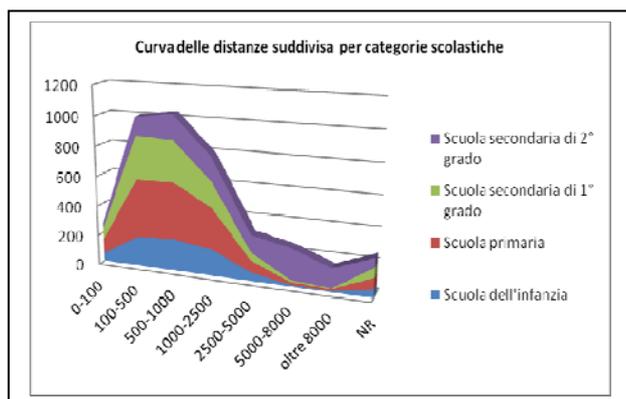
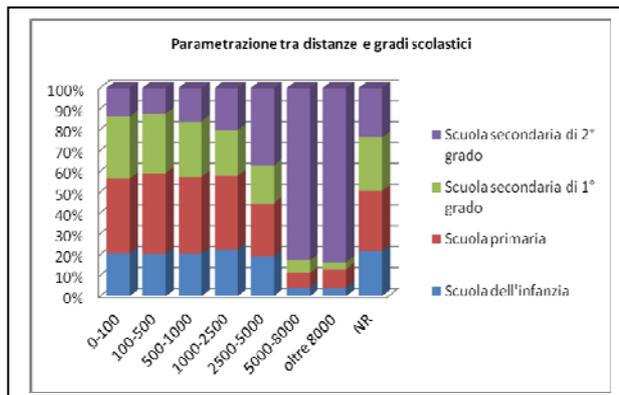
La provenienza degli studenti rispetto a tutte le scuole risulta, nel 97% dei casi analizzati, essere Corato, Ruvo di Puglia e Terlizzi. Il 3% raccoglie altri Comuni come Trani o Comuni più distanti. Ne consegue, quindi, una altissima corrispondenza tra sedi di residenza e le sedi degli istituti scolastici (82%).



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.

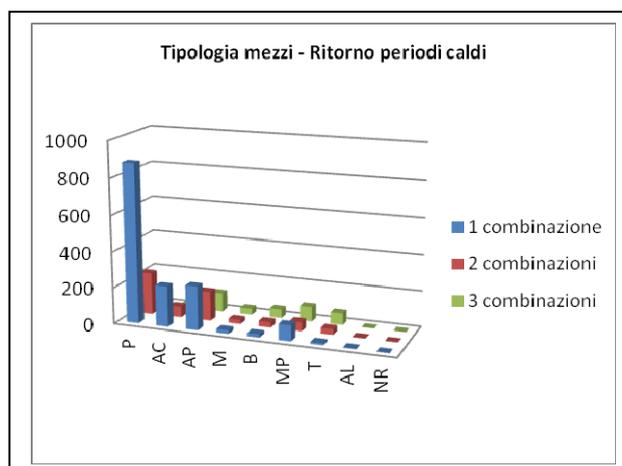
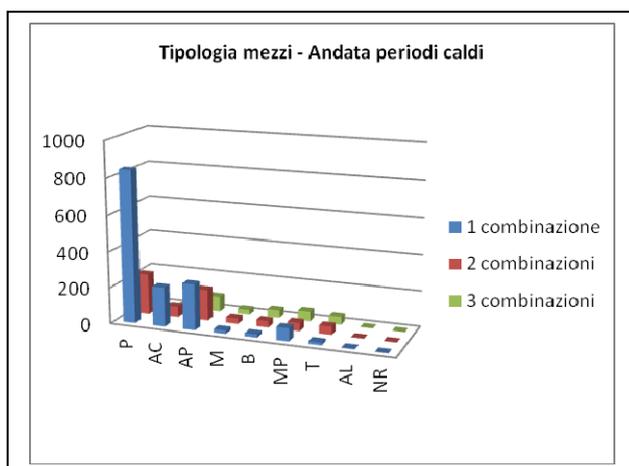
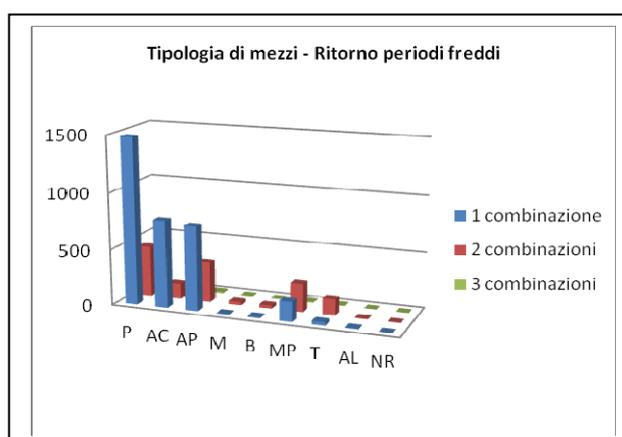
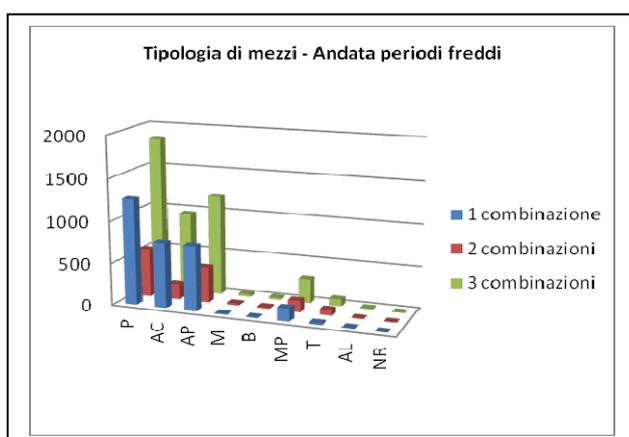
Naturalmente, questo dato va riparametrato con il numero di scuole. Le scuole secondarie di 2° grado sono minori in numero e sono suddivise per specializzazione. Questo ne decontestualizza il territorio di riferimento e la possibilità di contiguità. Al contrario, un maggior numero di scuole primarie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



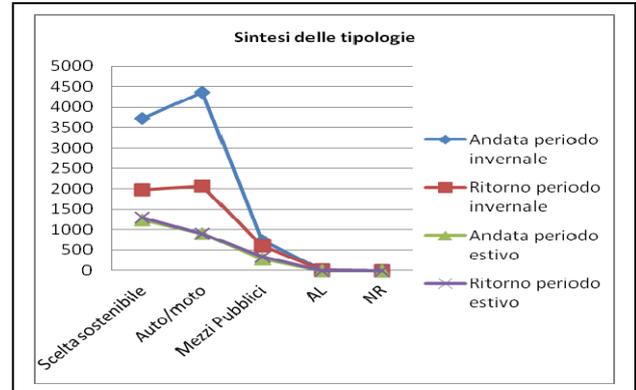
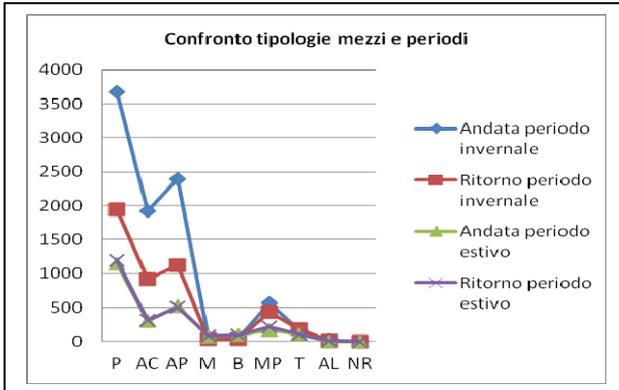
### 5.3.4 Metodologie della mobilità

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 inteso pochi giorni di luglio e settembre).

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



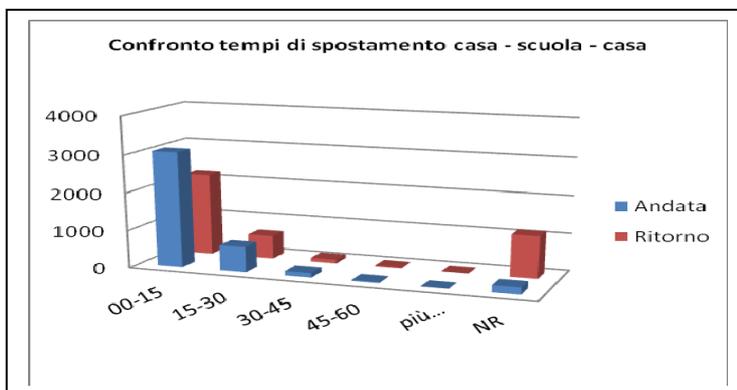
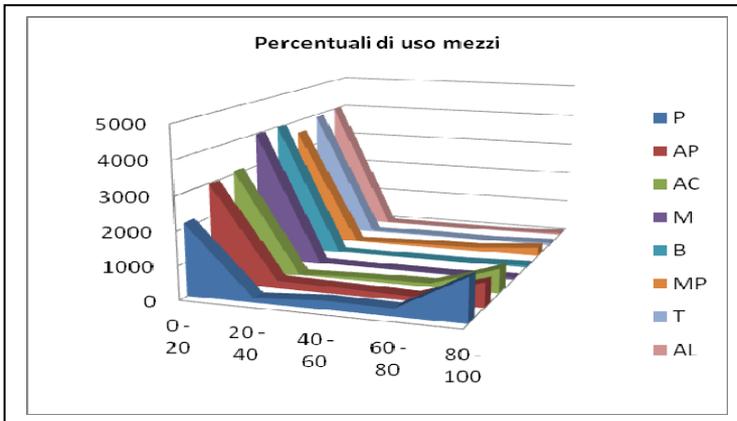
In tale percorso all'interno dei Comuni dell'Ambito – in maniera praticamente indifferente tra periodi caldi e freddi - gli intervistati risultano sempre essere ottimi pedoni. Un'ottima percentuale degli intervistati, infatti, come emerge dai grafici, usa un solo "mezzo" per eseguire il percorso e di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



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

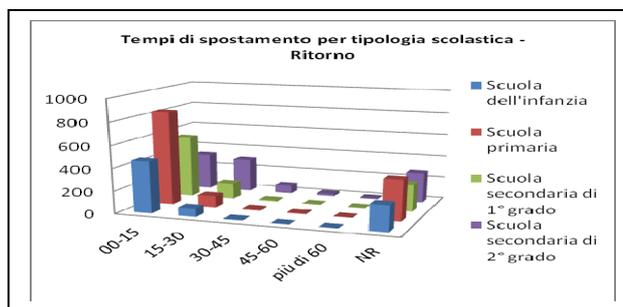
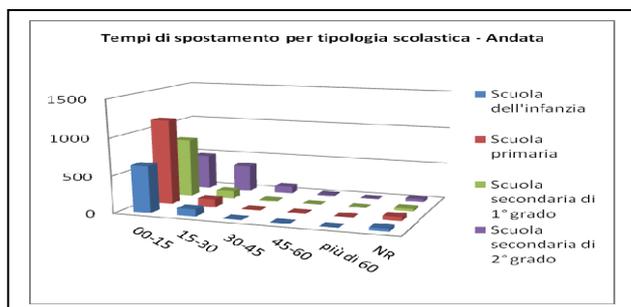
Abbiamo, quindi, concentrato le risposte in macrocategorie distinguendo in questo caso:

- 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.

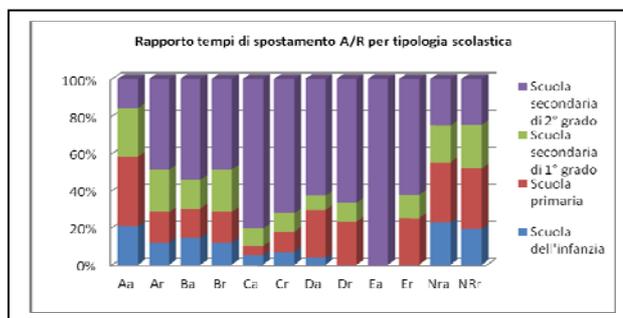


Di certo l'uso dell'auto risulta assolutamente preponderante, specie nella via di andata dei periodi invernali. Nei periodi più caldi, invece, le metodologie di mobilità sostenibile tornano ad essere le più utilizzate. L'uso dei mezzi pubblici, invece, appare quasi totalmente trascurato durante tutto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

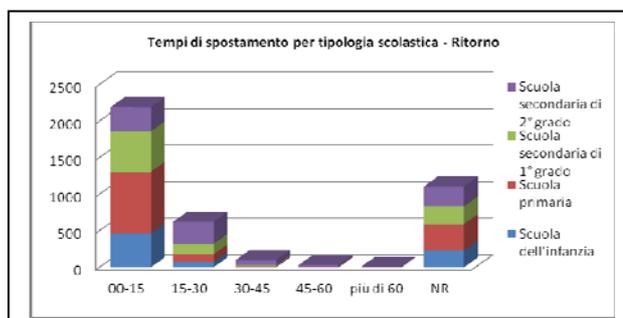
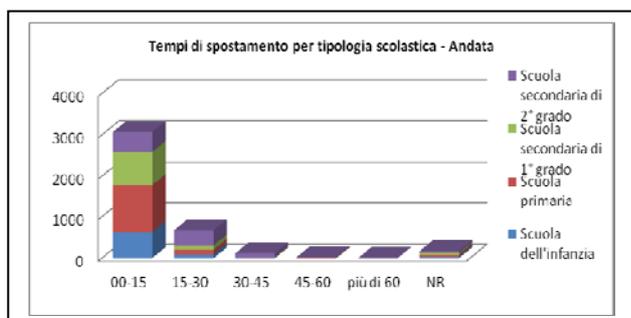
Rispetto alla densità del traffico abbiamo stimolato gli intervistati a offrirci ulteriori spunti di riflessione. Abbiamo richiesto quali fossero i tempi di percorrenza nel percorso casa-scuola-casa, per capire quale sia l'incidenza sui tempi di vita di tale compito sia per lo studente e, ancora di più,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

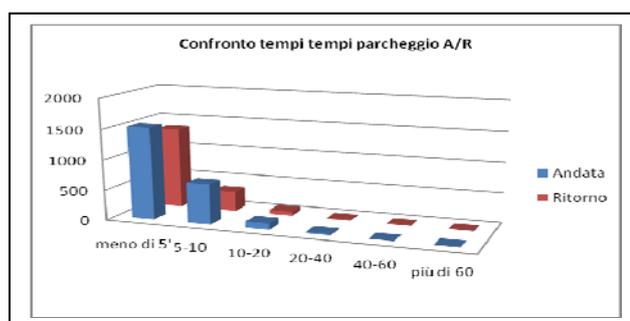
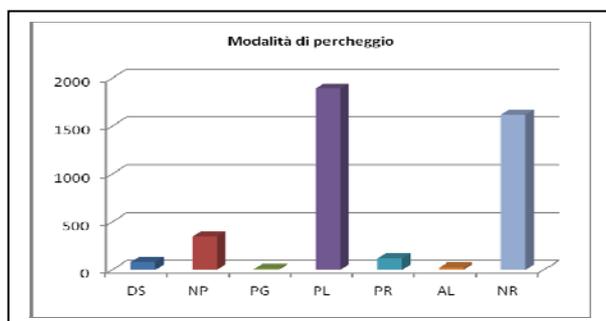


Fattore fondamentale a definire gli aspetti di congestionamento cittadino legati alle scuole sono, poi, le modalità ed i tempi di parcheggio - naturalmente per chi usa autoveicoli e mezzi motorizzati - sia verso la scuola che al ritorno dalla stessa. Date le variabili definite in tabella, rispetto alle modalità, la stragrande 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.



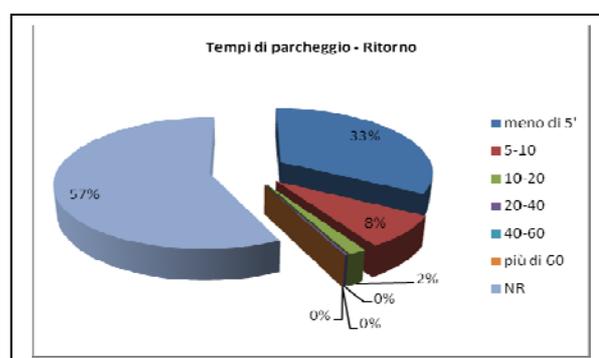
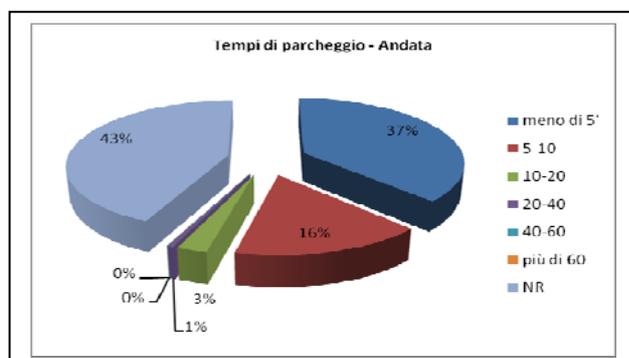
Da notare, comunque, è che alcuni intervistati non parcheggiano affatto o altrimenti posizionano il mezzo irregolarmente (divieto di sosta, strisce pedonali, scivoli per disabili, ...): questo crea disagio alla circolazione, oltre che costringe le forze dell'ordine addette al controllo a porre maggiore 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.

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



Il 53% dei questionari pervenuti riporta che, mediamente, nei pressi delle scuole gli accompagnatori trovano parcheggio al massimo in 10 minuti, il 37% in meno di 5', solo il 3% tra i 10 e i 20 minuti. Tale dato cambia al ritorno, dove il periodo tra i 5 ed i 10 minuti raccoglie il 41% della popolazione. Diminuiscono tutte le sezioni prima osservate ed aumenta la percentuale di chi non offre risposta, passando dal 43% al 57%.

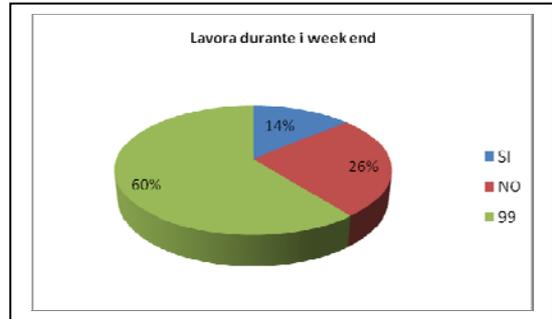
Questi dati ci portano a concludere che possa essere non troppo difficile trovare soluzioni per la mobilità cittadina, riducendo ancor di più i tempi e ottimizzando la qualità della vita sia per una ampia cerchia di cittadini, sia per la città stessa (meno traffico, meno smog, ...).



### 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 24% lavora e svolge le sue attività tutti i giorni, avendo, tra l'altro, una forte similarità degli orari e pranza a casa.

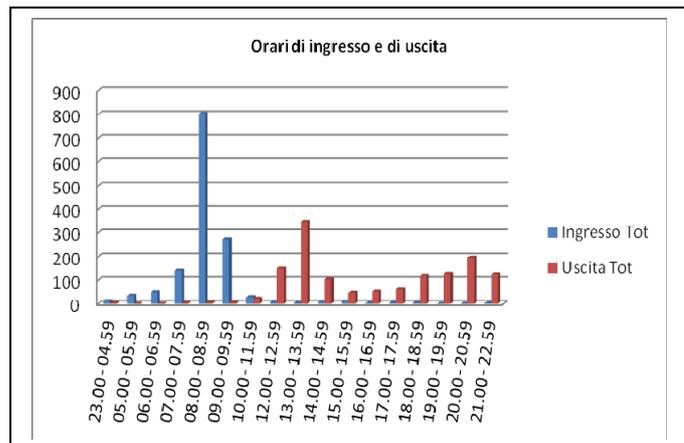
Solo il 14% lavora durante il week-end e il 2% ha delle differenze di orari nell'arco della settimana.



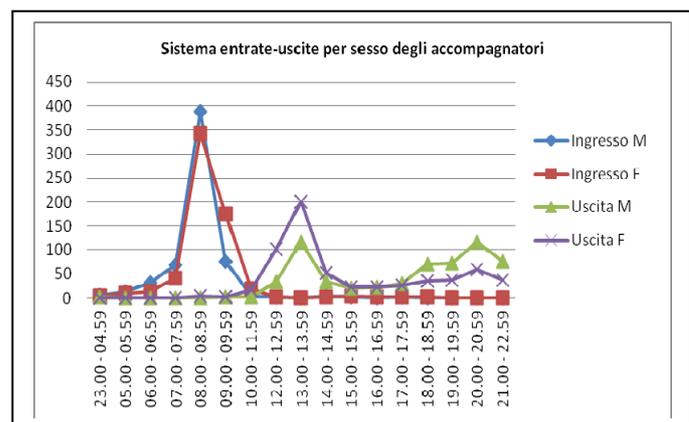
A tal punto, diviene interessante capire come vengano gestiti gli orari.

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.

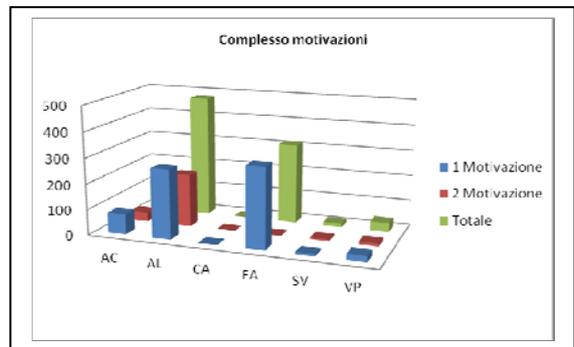
Come già detto, la popolazione maschile di lavoratori risulta superiore, quindi, il picco di ingresso in entrata potrebbe essere motivato da questo fattore. In realtà ciò che risulta maggiormente interessante è la distribuzione. Le due curve assumono la stessa frequenza, toccando i loro apici negli stessi 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 12% 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. Anche questo incrementa la portata del traffico durante gli orari di punta.

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



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

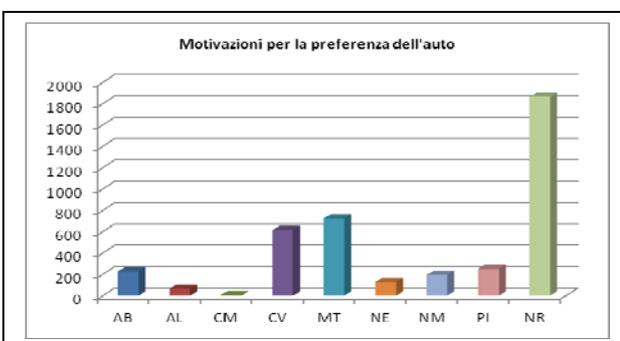
Verso la sua conclusione il questionario approfondisce le abitudini legate alla mobilità dei cittadini ed alle loro ragioni.

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.

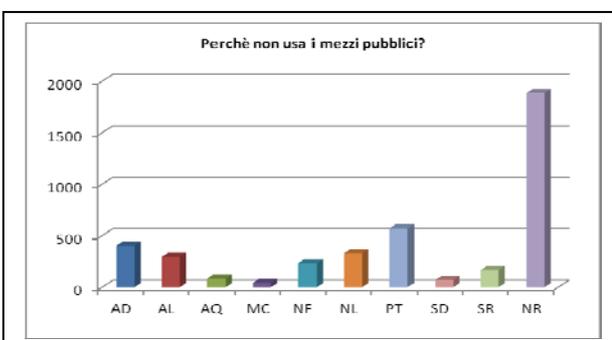
Oltre a questo, oltre se in percentuale sicuramente minore, emerge anche un lato critico: infatti, parte della popolazione intervistata lamenta, incrementando il traffico stradale, un servizio pubblico inadeguato o inesistente. Tale servizio, difatti, non coglie a pieno le esigenze dei cittadini, allungando i tempi, non proponendo percorsi che coinvolgono tutte le zone cittadine e non offrendo corse frequenti e fermate sufficienti (oltre per le necessità lavorative).

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

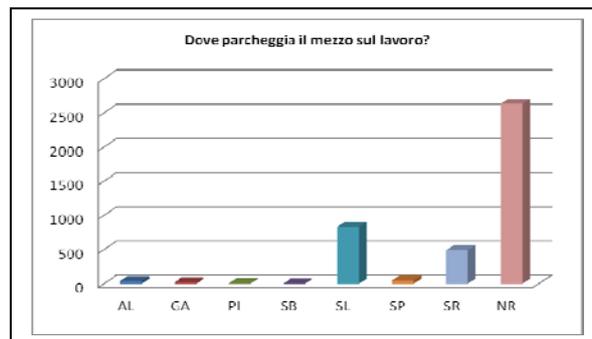
Perché preferisce automobile	
per la comodità del viaggio	CV
perché non esistono mezzi dedicati	NM
perché impiego meno tempo	MT
per una questione di abitudine	AB
per necessità extralavorative	NE
perché penso costi meno	CM
perché il servizio pubblico è inadeguato o inesistente	PI
Non Risponde	99



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
manca di comfort	MC
accompagnano qualcuno	AQ
per necessità lavorative	NL
Altro	AL
Non Risponde	99

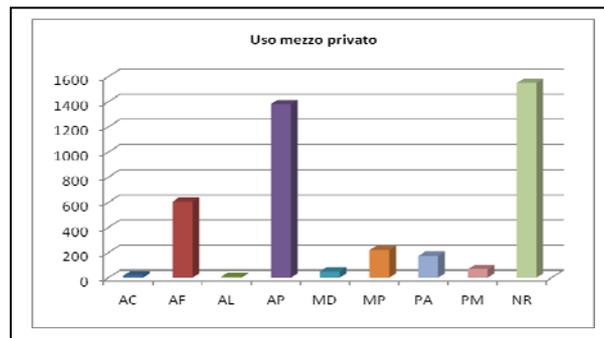


Dove parcheggia il mezzo al lavoro	
su uno spazio per auto, moto, bici, riservato ai dipendenti all'interno dell'azienda	SR
su uno spazio pubblico con sosta a pagamento	SP
su uno spazio pubblico libero	SL
in parcheggio di interscambio	PI
in un garage	GA
Altro	AL
Non Risponde	99



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.

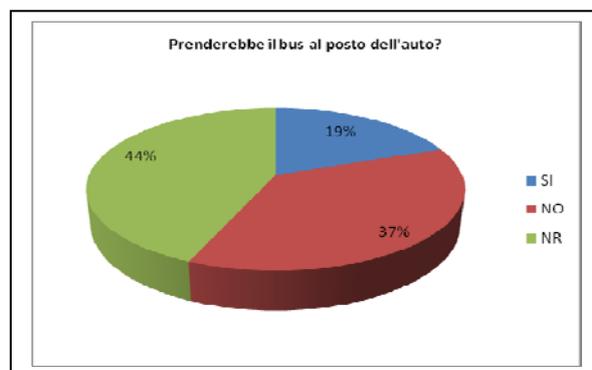
Soluzioni alternative	
andare a piedi	AP
prendere i mezzi pubblici	PM
usare mezzi dedicati	MD
far accompagnare lo studente da un parente di un altro studente dello stesso istituto	PA
farsi accompagnare da un familiare/amico	AF
farsi accompagnare da un collega	AC
prendere un altro mezzo privato	MP
Altro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

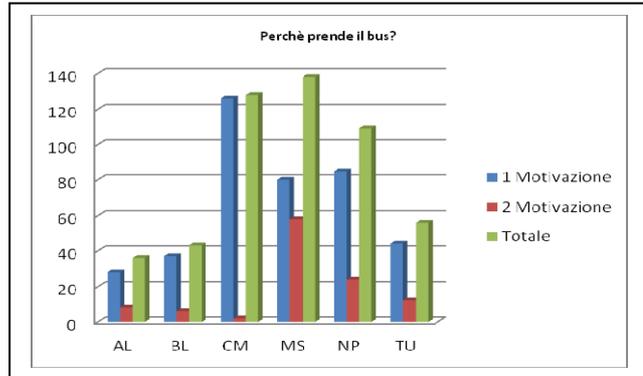
Il 65% di coloro che hanno risposto a questo quesito (pari al 37% dell'intera popolazione sottoposti a questionario), risponde negativamente.

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

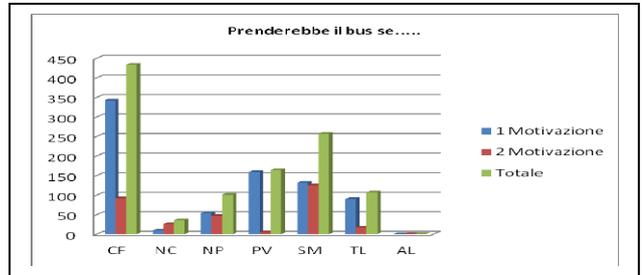


principalmente le spiegazioni sono date dalla difficoltà nel trovare parcheggio, dalla questione economica e dal minore stress accumulato.

Perché utilizza il mezzo pubblico



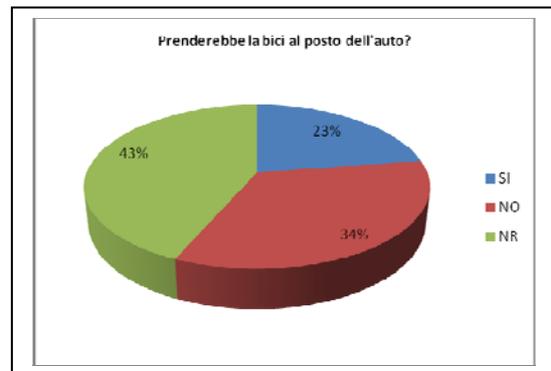
Prenderebbe il bus se.....	
fosse più vicino alla sede di lavoro	PV
i tempi del percorso fossero limitati	TL
le corse fossero più frequenti	CF
il servizio fosse migliore	SM
non dovessi cambiare mezzo	NC
non sapessi dove parcheggiare l'auto	NP
Non Risponde	99



Come prima anticipato, il 37% 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.

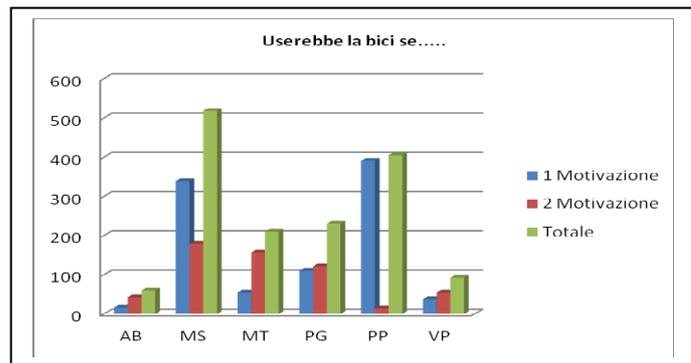
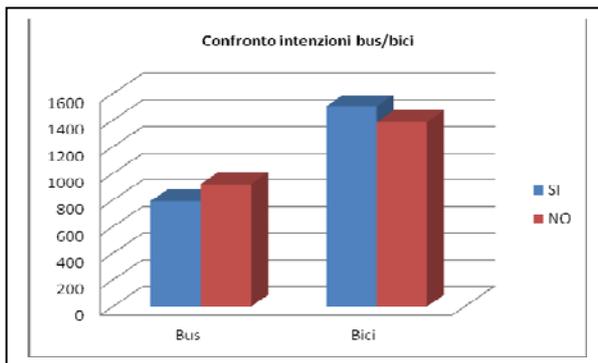
Atteggiamento diverso è quello nei confronti della bicicletta, dove il 23% della popolazione ne sarebbe disposta all'uso al posto del mezzo privato.

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 e se ci fossero un maggior numero di piste ciclabili.



Da non trascurare, seppur solo la quarta posizione, è 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

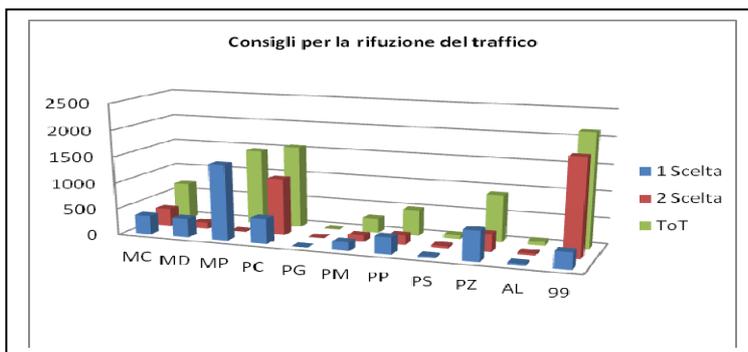
Individuate, quindi, le problematiche, prima, e le necessità, poi, diveniva necessario, onde rendere lo strumento della ricerca non solo consultivo, ma anche propositivo, richiedere ai cittadini delle proposte o delle idee per risolvere le problematiche di mobilità, oltre che di conciliazione dei tempi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

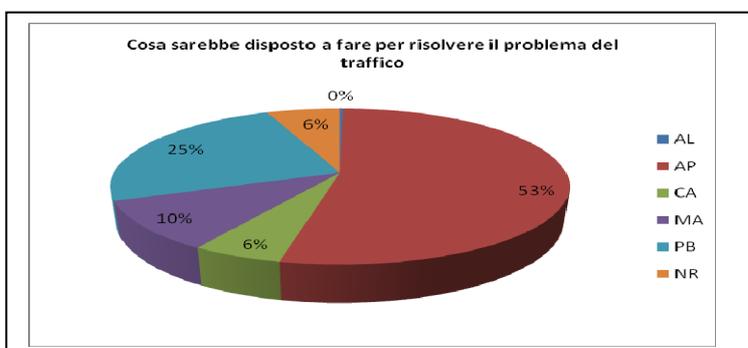
Rispetto, quindi, alle iniziative personali che il soggetto sarebbe disposto ad attivare per la riduzione del traffico, ci troviamo dinanzi a scelte che vengono di solito confermate.

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 6% 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.

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

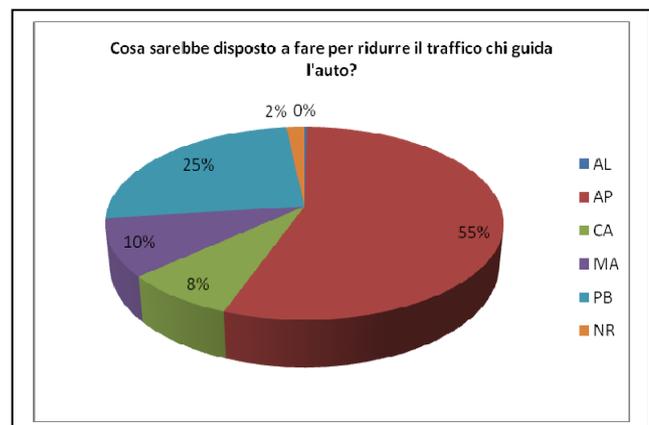
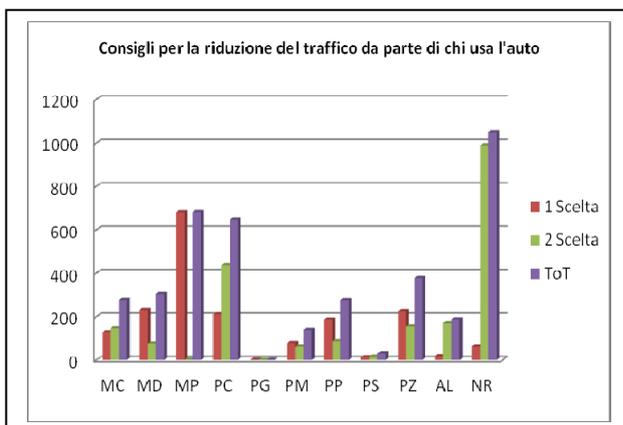


Cosa sarebbe disposto a fare per risolvere il problema del traffico	
usare più spesso la bici, i mezzi pubblici...	PB
scegliere di andare a piedi quando il percorso non è troppo lungo	AP
invogliare tutti ad usare meno l'auto	MA
condividere l'auto con altre persone	CA
altro	AL
Non Risponde	99



Meno dell'1% 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 (miglioramento del manto stradale, risoluzioni problemi urbanistici, allargamento delle strade, pedonabilità di alcune zone, realizzazioni di marciapiedi, più piste ciclabili); altre ai servizi pubblici (mezzi ecologici, scuolabus per tutti gli istituti, obbligo di auto ecologiche); altre – più varie – legate alle politiche dei Comuni dell'ambito (weekend ecologici, applicazione rispetto delle regole); altre legate ad opportunità (l'andare a piedi o in bici per scelta, l'uso del "calesse", auto verdi).

Essenziale in questa prima sezione è un ulteriore dettaglio. La percentuale dei cittadini che non offre alcuna risposta è pari al solo 6%, 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.



Sezionando la domanda, si è data, poi, 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. In questo caso, inoltre, la percentuale di coloro che non rispondono al quesito scende al 2%, il che spinge a prendere in considerazione una vera attenzione da parte degli automobilisti.

### 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.

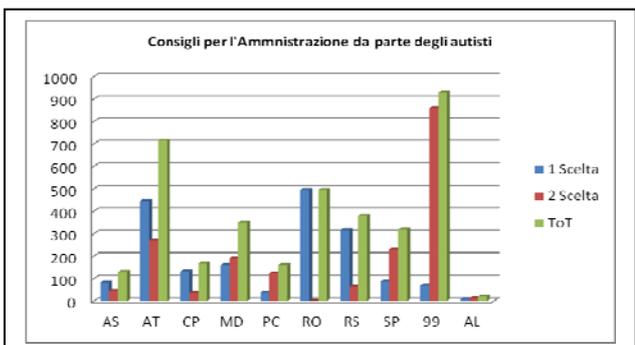
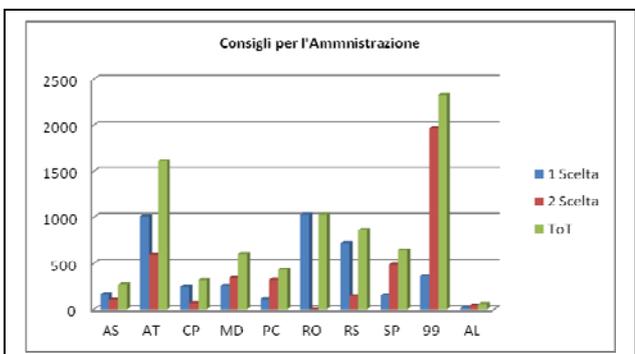
Dall'analisi emerge che (sommando le motivazioni pervenute) i principali canali di attivazione suggeriti sono due:

- 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.

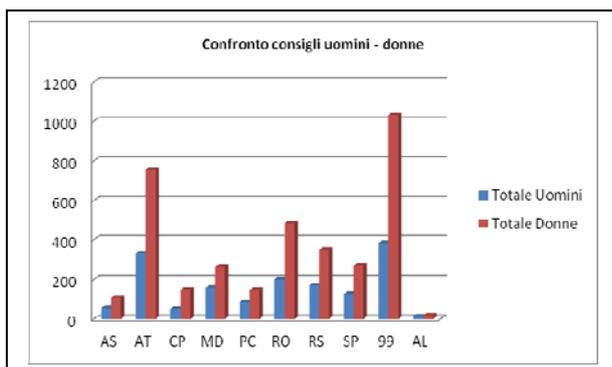
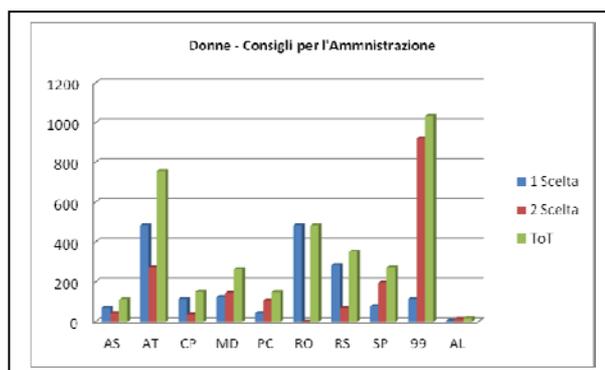
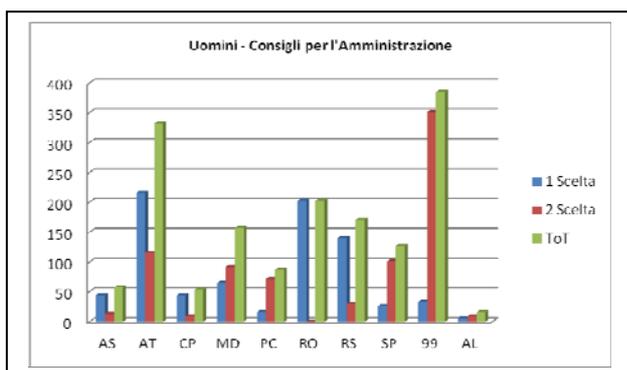
In questo senso la cittadinanza richiede di facilitare il processo di conciliazione vita-lavoro, attraverso una pianificazione diversa degli spazi e dei tempi. Infatti, la richiesta di modulare percorsi ad hoc per il tragitto casa-scuola-casa si potrebbe concretizzare ridisegnando gli spazi cittadini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

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



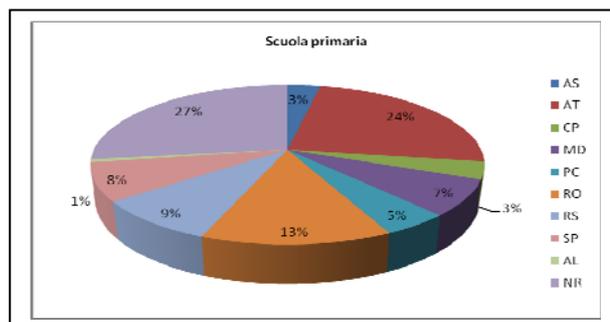
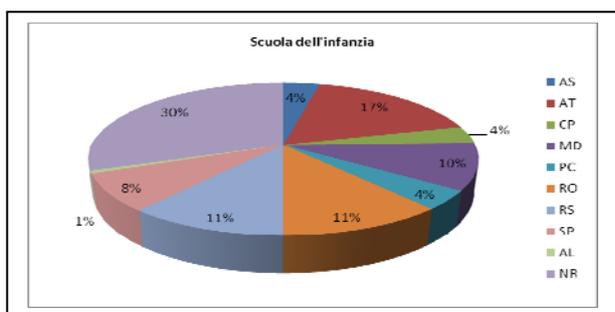
esigenze e realizzare un piano dei tempi dove si possano conciliare sia le esigenze dello studente, che della scuola, che dell'“accompagnatore” e, quindi, del familiare, nonché quelle delle strutture di servizio pubbliche e private in favore della cittadinanza (dalla Pubblica Amministrazione alla Piccola e Grande Distribuzione).

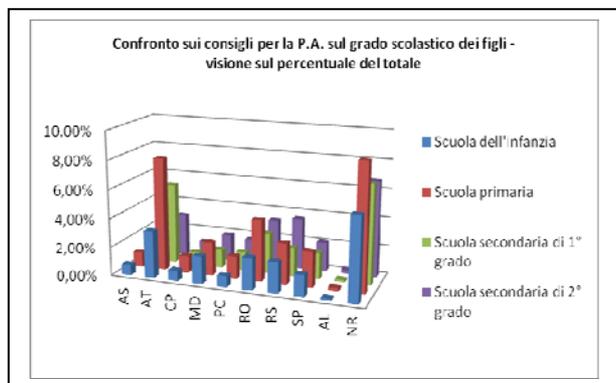
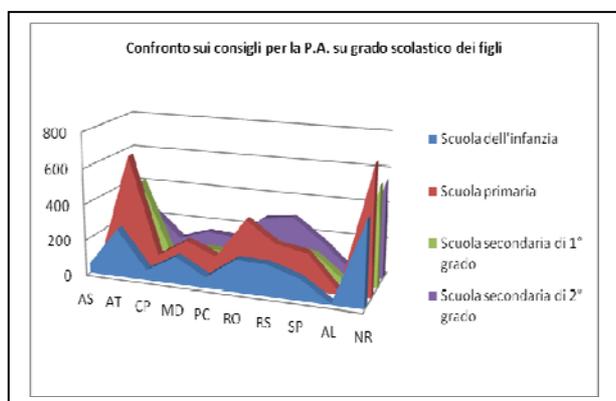
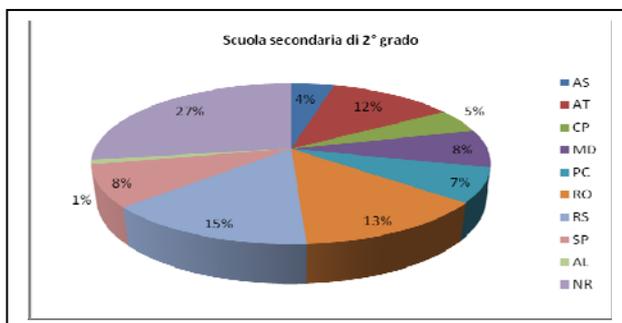
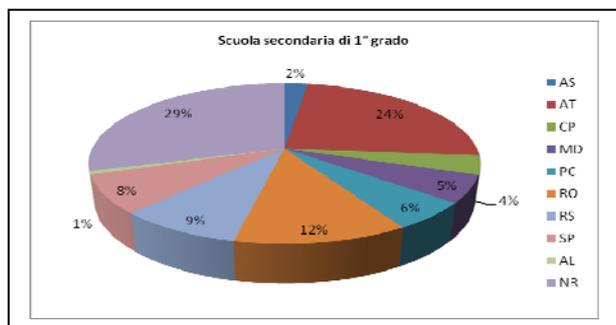


Abbiamo, poi, analiticamente suddiviso tali esigenze tra donne e uomini. Entrambi, come si vede dal grafico, sono maggiormente propensi a favorire l'autonomia dei bambini, ponendo in secondo piano la definizione del piano degli orari.

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 principalmente tra scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di 1° grado.

Anche in questo caso, comunque, la percentuale riguardante i percorsi per studenti viaggia dal 17% delle scuole dell'infanzia, al 24% delle primarie e delle 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 15% (con uno split di ben 6 punti percentuali dalle scuole primarie e secondarie di 1° grado) il ridefinire gli orari e scende al 12% (dalla media del 24% delle scuole primarie) 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.

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; più corse dei bus; alleggerire gli zaini per agevolare il pedobus; inserimento del servizio di mensa scolastica onde diversificare gli orari di uscita; ...); alcune alla viabilità (parcheggi vicino le scuole; più marciapiedi; creazione di zone pedonali nei

pressi delle scuole; risoluzione del problema del randagismo; ...) oltre alla sicurezza e, quindi, ad un forte e significativo apporto dei vigili urbani al controllo sia del traffico che degli studenti. La voce dei cittadini è così giunta. Occorre, quindi, definire processi di gestione dei tempi e degli spazi cittadini e selezionare proposte.

## 6. 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 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 evidenzia 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.

Punti di forza	Punti di debolezza
<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 e sociale cittadino.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elevato uso dei mezzi non pubblici.</li> <li>• Picchi di congestione di traffico durante le ore di punta.</li> <li>• Rapporti basici tra amministrazione e cittadino.</li> <li>• Poca fiducia nel Trasporto Pubblico Locale.</li> <li>• Gestione dei processi cittadini poco concertata.</li> <li>• Poca diversificazione negli orari della città.</li> <li>• Forza lavoro femminile non adeguatamente valorizzata.</li> <li>• Disomogeneità nella gestione dei processi di conciliazione vita-lavoro.</li> <li>• Non forte propensione all'uso degli</li> </ul>

	strumenti telematici della P.A.
<p><b>Opportunità</b></p> <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>• Favorire la mobilità sostenibile intraurbana con particolare riferimento alle ore di punta di ingresso nelle scuole.</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>• Miglioramento degli accessi agli strumenti della società dell'informazione.</li> </ul>	<p><b>Minacce</b></p> <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 3.

## 7. AZIONI PER L'ATTUAZIONE DELLO STUDIO DI FATTIBILITÀ

A seguito dell'analisi finora condotta si sono individuate una serie di azioni sperimentali, di cui se ne illustrano le proposte.

Linea di azione	1. Creazione Ufficio Tempi e Spazi
Tematica	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.
Obiettivi	La creazione dell'Ufficio 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".
Proposte e progetti	<p><b>Definizione dell'Ufficio Tempi e Spazi</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>Ricerca di tutti i materiali concernenti i tempi e gli spazi della città per l'attivazione di una sintesi programmatoria</b></p>
Tempi	<p><b>Avvio in fase di "Sperimentazione"</b></p> <p><b>Da definire a seguito dell'Approvazione dello Studio di Fattibilità</b></p>
Costi	<p><b>A carico delle Pubbliche Amministrazioni</b></p>

<b>Linea di azione</b>	<b>2. Definizione di un Piano di Comunicazione</b>
<b>Tematica</b>	<p>Il Piano di Comunicazione è lo strumento che consente di programmare e gestire le azioni di comunicazione per il raggiungimento di una pluralità sinergica di obiettivi, in termini di diffusione delle informazioni, di formazione del consenso e di condivisione tra gli attori istituzionali, gli attori economici e la società civile.</p> <p>Il Piano di Comunicazione è, quindi, lo strumento di coordinamento di tutti gli attori della pianificazione.</p>
<b>Obiettivi</b>	<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>Definizione di pratiche di partecipazione ed attivazione dei processi attraverso cui conseguire 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 potrà rendere più larga ed efficace la partecipazione al processo di pianificazione</p>

	<p>strategica. La dimensione fondamentale sarà quella dell'informazione e comunicazione interattiva, fornita cioè in un contesto che prevede anche una reazione (feedback) da parte dei destinatari.</p> <p>Gli strumenti/mezzi di comunicazione che verranno utilizzati saranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• marchio – logo del "Processo partecipato";</li> <li>• sito web;</li> <li>• pubblicazione materiale di supporto;</li> <li>• riunioni, tavoli tecnici e forum.</li> </ul>
<p><b>Tempi</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>Avvio in fase di "Sperimentazione"</b> <b>Da definire a seguito dell'Approvazione del Piano</b></p>
<p><b>Costi</b></p>	<p style="text-align: center;"><b>A carico delle Pubbliche Amministrazioni</b></p>

<b>Linea di azione</b>	<b>3. Formazione degli operatori delle amministrazioni pubbliche e sensibilizzazione dei cittadini.</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 PTO tra gli operatori della P.A.;</li> <li>• promuovere una cultura diffusa dei tempi e degli spazi della città.</li> </ul>
<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 PTO.</li> </ul>
<b>Tempi</b>	<b>Gennaio 2012</b>
<b>Costi</b>	<b>Previsti dallo "Studio di fattibilità"</b>

<b>Linea di azione</b>	<b>4. Migliorare l'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione</b>
<b>Tematica</b>	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).
<b>Obiettivi</b>	Promuovere l'accesso ai servizi pubblici attraverso gli strumenti della società dell'informazione
<b>Proposte e progetti</b>	<b>Eliminazione del digital divide</b>  Processi essenziali sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>• promuovere la sperimentazione di porte di accesso informatiche ai servizi pubblici (servizi di anagrafe, sanità, istruzione, ecc);</li> <li>• favorire il pieno utilizzo degli strumenti della società dell'informazione da parte dei cittadini: corsi per l'alfabetizzazione informatica degli utenti, incentivi all'utilizzo di servizi on line, sviluppo di forme di tutoraggio per le fasce deboli della popolazione.</li> </ul>
<b>Tempi</b>	<b>Da definire in relazione a prossimi bandi pubblici</b>
<b>Costi</b>	<b>Da definire in relazione a prossimi bandi pubblici</b>

Linea di azione	5. Orari delle scuole
<p><b>Tematica</b></p>	<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>
<p><b>Obiettivi</b></p>	<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>
<p><b>Proposte e progetti</b></p>	<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> <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 delle 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>Uso mattutino e pomeridiano degli edifici e delle strutture scolastiche.</b></p> <p><b>Incentivazione delle banche del tempo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• analisi dell'attuale utilizzo delle strutture scolastiche cittadine per attività extra orario;</li> <li>• istituzione di un tavolo di lavoro tra dirigenti scolastici, rappresentanti delle organizzazioni sindacali, rappresentanti delle circoscrizioni, rappresentanti delle associazioni del terzo settore, associazioni culturali, sportive, cittadini, imprese, 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 delle strutture scolastiche, per la valutazione di benefici/criticità nell'applicazione.</li> </ul>
<p><b>Tempi</b></p>	



	<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>

<b>Linea di azione</b>	<b>6. 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>

Linea di azione	7. Orari del commercio e dei servizi pubblici
<p><b>Tematica</b></p>	<p>Il riordino del commercio e dei servizi può essere un incentivo all'attività economica, grazie alle aperture desincronizzate 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>
<p><b>Obiettivi</b></p>	<p>Sincronizzare i tempi del commercio e dei servizi alla cittadinanza</p>
<p><b>Proposte e progetti</b></p>	<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>
<p><b>Tempi</b></p>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>
<p><b>Costi</b></p>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>

Linea di azione	8. Orari di servizi di trasporto locale
<p><b>Tematica</b></p>	<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>
<p><b>Obiettivi</b></p>	<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>
<p><b>Proposte e progetti</b></p>	<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>
<p><b>Tempi</b></p>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>
<p><b>Costi</b></p>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>

<b>Linea di azione</b>	<b>9. Orari dei servizi dedicati all'infanzia</b>
<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>	<p><b>Raggiungere modelli flessibili</b></p> <p>Processi essenziali sono:</p> <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</b>

## 8. IL PIANO DI COMUNICAZIONE

La strada intrapresa dall'Ambito n.3 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 l'Amministrazione a definire politiche pubbliche di qualità.

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.

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.

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).

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.

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.

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.

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 delle caratteristiche sociali e culturali del target di riferimento;

- sfruttare l'innovazione tecnologica attraverso l'utilizzo di strumenti della comunicazione tradizionali, di tecnologie della comunicazione e dell'informazione (ICT), permettendo così di ampliare la platea dei partecipanti e facilitare l'accesso alle informazioni.

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:

- l'individuazione di una linea comunicativa coordinata, chiara, semplice e di immediata riconoscibilità;
- un'immagine coordinata, dotata di un forte impatto comunicativo;
- il rispetto dell'articolazione dei vari obiettivi e delle specificità degli strumenti utilizzati per ottenerli.

### 8.1 Le attività del piano di comunicazione

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.

In particolare, gli strumenti/mezzi di comunicazione che verranno utilizzati saranno:

- a) Marchio – logo del “Piano dei Tempi e degli Spazi – Ambito Territoriale Sociale n.3 Corato, Ruvo di Puglia, Terlizzi”

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.

b) Sito web

La progettazione e realizzazione di un "Sito web" dedicato è un output strutturato per garantire un'ampia 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.

c) 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.

d) 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.

Per tali attività è prevista un'azione sperimentale.

## 9. LA SPERIMENTAZIONE

La sperimentazione nell'Ambito territoriale n.3, in coerenza con quanto emerso sia dall'analisi desk che sul campo, sia dai Tavoli di concertazione, ha dato risultati soddisfacenti.

### Sperimentazione 1

#### *Gestione degli adempimenti per l'istituzione dell'Ufficio Tempi e Spazi*

#### Coerenza "Linea di azione" per l'attuazione dello studio di fattibilità

1. Creazione Ufficio Tempi e Spazi.
2. Definizione Piano di Comunicazione.

#### Attività realizzate

Lo staff dell'Ufficio di Piano dell'Ambito Territoriale n.3, in collaborazione con gli altri settori dei Comuni, ha lavorato sia per raccogliere tutte le informazioni disponibili alla preparazione dello Studio sia la creazione ed il mantenimento delle attività di concertazione con la cittadinanza, onde raccogliere spunti per le attività successive.

Tale attività si ritiene propedeutica sia all'approvazione dello Studio di Fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi, sia all'istituzione dell'Ufficio stesso, che alle attività di comunicazione già in pianificazione.

L'ufficio si occuperà del Piano dei Tempi e degli Spazi, 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 il suo obiettivo sarà studiare, regolare e coordinare la relazione tra gli orari dei servizi della comunità, armonizzandoli con i principi di qualità della vita urbana.

### Sperimentazione 2

#### *Formazione del Personale*

#### Coerenza "Linea di azione" per l'attuazione dello studio di fattibilità

1. Creazione Ufficio Tempi e Spazi.
3. Formazione degli operatori delle amministrazioni pubbliche e sensibilizzazione dei cittadini

#### Attività realizzate

La cultura delle buone pratiche 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 attori 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.

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.

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.

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.

La formazione rivolta a parte dello staff che comporrà l'Ufficio, seppur preparata sin dall'inizio dell'attività, ha sviluppato il miglioramento delle competenze tecnico professionali ed organizzative, facendo leva su concrete condizioni.

Tematiche affrontate:

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

### Sperimentazione 3

**L.R. n. 18/04 - Programma per la mobilità sicura e sostenibile "Crea-Attiva-mente"**  
**- progetto Cicloattivi@scuola - bando 2012**

### Coerenza "Linea di azione" per l'attuazione dello studio di fattibilità

3. Formazione degli operatori delle amministrazioni pubbliche e sensibilizzazione dei cittadini.

5. Orari delle scuole.

10. Orari dei servizi dedicati all'infanzia.

### Attività realizzate

La Regione Puglia ha pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - n.16 del 02/02/2012 il bando "Cicloattivi@Scuola" per il 2012, con scadenza il 29/02/2012.

"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'Ufficio di Piano ha prontamente provveduto a sollecitare un'azione congiunta e sostenuta con la Pubblica Amministrazione.

L'obiettivo in questa fase di sperimentazione era attuare le prime attività di sensibilizzazione, informazione e coordinamento dell'Ufficio.

Nel caso della "sperimentazione 3" gli esiti non si sono rivelati positivi. Discussione all'interno dei Tavoli virtuali, del perché delle quasi nulle adesioni, le scuole hanno prima apprezzato lo sforzo compiuto dall'Ufficio di Piano per attivare processi di coordinamento, oltre che di informazione e sensibilizzazione, ma, poi, hanno spiegato che le motivazioni della non partecipazione all'avviso erano concentrate su variabili legate al bando stesso (tempi ridottissimi, pochi contributi, difficile gestione dei progetti).

Si è deciso, tra scuole e Amministrazione, di concertare la pianificazione di tali attività con l'Ufficio Tempi e Spazi, a partire dal prossimo anno scolastico, affinché si possa giungere ad affrontare ogni tipologia di avviso pubblico con una preventiva preparazione.

La sperimentazione, comunque, 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.