



CASARANO



COLLEPASSO



MATINO



PARABITA



RUFFANO



SUPERSANO



TAURISANO



**AMBITO TERRITORIALE SOCIALE
DI CASARANO
PROVINCIA DI LECCE**

Tel.: 0833 502428- 0833 514227 Fax: 0833 514227

Internet: www.confinesociale.it

e-mail: ufficiodipiano@confinesociale.it

**STUDIO DI FATTIBILITÀ
PER LA REALIZZAZIONE DEL PIANO TERRITORIALE
DEI TEMPI E DEGLI SPAZI**

Gruppo di progettazione

Dott.ssa Carmela Casciaro

Arch. Martire Imperiale

Ing. Salvatore Marti

Dott.ssa Azzurra Barletta

Dott.ssa Maria Natascia Ciullo

Dott.ssa Mariella Zabatta

Responsabile dell'Ufficio di Piano

Responsabile del Procedimento

Dott.ssa Antonella Ferraro

Indice

Introduzione	3
Capitolo I: il contesto dell'area- obiettivo	5
1.1 Caratteristiche del territorio.....	5
1.2 Struttura demografica	5
1.3 Dinamiche della popolazione	6
1.3.1 Minori e adolescenti.....	6
1.3.2 Anziani	7
1.3.3 Famiglia	7
1.3.4 Flussi migratori	8
1.3.5 Mercato del lavoro	8
Capitolo II. Lo studio di fattibilità: contenuti, finalità ed obiettivi	9
2.1 Contenuti.....	9
2.1.1 Il Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi	9
2.1.2 Le Linee di azione	9
2.2 Finalità	12
2.3 Obiettivi	12
2.3.1 Linea di azione 1: orari delle scuole	12
2.3.2 Linea di azione 4: concertazione per la sincronizzazione degli orari dei servizi di trasporto pubblico locale	13
2.3.3 Linea di azione 6: miglioramento dell'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione.....	13
Capitolo III. Redazione del piano: metodologia, fasi ed azioni.....	14
3.1. Metodologia	14
3.2 Fasi ed azioni	14
3.2.1 Fase I: Individuazione del personale e conferimento degli incarichi.....	14
3.2.2 Fase II: Istituzione Ufficio dei tempi e degli Spazi.....	15
3.2.3 Fase III: Incontri di concertazione del gruppo di progettazione	15
3.2.4 Fase IV: Lettura d'ambiente: analisi e studio dello stato di fatto	19
3.2.5 Fase V: Lettura del bisogno	53
3.2.6 Fase VI: Proposta progettuale	70
Conclusioni	81

Introduzione

Il tempo individuale è diventato una risorsa preziosa, da investire con oculatezza: tutti ne disponiamo nella stessa quantità nell'arco di una giornata, di un mese, di un anno. Si tratta, peraltro, di una risorsa utilizzabile una sola volta e, come tale, da impiegare in maniera proficua.

Ridisegnare gli orari e i tempi di vita nelle città è, oggi, una scelta obbligata che deve rientrare, a pieno titolo, nell'agenda politica delle amministrazioni locali. All'origine delle politiche dei tempi e degli orari deve esserci, necessariamente, una riflessione del cittadino sulla propria vita, sulle proprie capacità di combinare il tempo del lavoro con quello di cura e con quello personale. Le più attente politiche di conciliazione e le buone prassi sperimentate in altre realtà nazionali ed internazionali ci mostrano come l'ottimizzazione di tale risorsa passi attraverso proposte, prima, ed esperienze, poi, tese a liberare tempo da attività invischianti e futili, promuovendone il reinvestimento in comparti più accattivanti e produttivi.

Va da sé che un intervento di tale portata non può essere gestito come una somma di razionalizzazioni contingenti: esso richiede, piuttosto, un'accurata pianificazione, frutto di attente riflessioni da parte delle istituzioni e di azioni di concertazione e confronto tra queste ultime e gli altri portatori di interesse.

E se l'uso del tempo è così complesso, non lo è meno l'impiego razionale della risorsa- spazio. Nell'epoca dei grandi agglomerati urbani, del sovraffollamento e dell'esponentiale congestione delle arterie stradali ed autostradali, il margine tra lo spazio personale e quello pubblico diviene sempre più stretto e il confine tra l'uno e l'altro via via più labile. Ogni giorno, le strade delle nostre città sono letteralmente invase da centinaia di persone che si riversano sul suolo pubblico per compiere svariate operazioni: in molti casi, esso rappresenta un corridoio di passaggio tra i più diversi spazi privati; in altri, è il punto di arrivo dello spostamento stesso. Pensare ad una nostra giornata-tipo può aiutarci a mettere a fuoco quanto detto; moltiplicare il dato per centinaia o migliaia di persone ci impone di prendere contezza della problematicità insita nel fenomeno.

Proprio come l'uso del tempo, anche quello dello spazio necessita di interventi di regolamentazione, da assumersi da parte delle pubbliche amministrazioni in pieno accordo con la cittadinanza. La redazione di un piano può essere un valido strumento per perseguire un simile obiettivo e per ricomporre i conflitti che possono innescarsi nel momento in cui non si è nella condizione di tenere in debito conto quelle che sono le esigenze specifiche nell'uso dello spazio.

Il *Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi* oggetto del presente elaborato assume, pertanto, la connotazione di un importante strumento di pianificazione urbana che, alla stregua di altri, si prefigge di rispondere, in maniera accorta, ai bisogni della comunità.

L'analisi delle dinamiche spazio-temporali urbane comporta due ordini di riflessioni preliminari che, assunte quali chiavi di lettura del contesto locale, permettono di organizzarne la presentazione, in modo da affrontare i diversi aspetti che la sua complessità racchiude.

Il riferimento è, in primo luogo, al nesso inscindibile tra la dimensione temporale e quella spaziale: facendo riferimento alla Geografia Temporalista (*Time Geography*) della Scuola di Lund, è possibile considerare il tempo come la modalità principale di esperienza umana dello spazio e, specularmente, lo spazio come modalità fondamentale di esperienza del tempo. Se, sempre rifacendoci alla Scuola di Lund, lo spazio-tempo è “un contenitore di attività umane a capacità limitata”, nel momento in cui questo contenitore coincide con la forma urbana e con i suoi tempi strutturati, la questione dell’accessibilità e della fruibilità di spazi e servizi fa riferimento, preminentemente, all’allocazione della risorsa-tempo, limitata e scarsa per definizione, tra fini alternativi che, spesso, coincidono con luoghi diversi in cui recarsi o svolgere attività nel corso della giornata. Semplificando, è possibile affermare che delineare il quadro degli orari della città significa anche riflettere sugli spazi in cui i vari attori che, su di essa, insistono, impiegano e trascorrono il proprio tempo.

La seconda riflessione, strettamente connessa alla prima, introduce altri due elementi che, nel loro intreccio, concorrono a definire l’analisi della dimensione spazio-temporale urbana: da un lato, il contesto oggettivo, derivante dalle profonde trasformazioni strutturali e culturali in atto nella società contemporanea e dalla loro declinazione locale; dall’altro, le esperienze soggettive di tale contesto, ossia la percezione personale dei mutamenti, le problematiche connesse, nonché le strategie messe in atto al fine di fronteggiare le nuove sfide per la realizzazione del miglior livello possibile di qualità della vita.

L’intervento sulle dinamiche temporali cittadine non può, pertanto, prescindere dalla ricostruzione del quadro esistente, sia in senso “oggettivo”, sia in senso “soggettivo”. Solo attraverso tale analisi è, infatti, possibile individuare gli aspetti più salienti e le categorie di soggetti maggiormente esposte alle complessità spazio-temporali emergenti.

Tutto ciò premesso, l’analisi prende il via dalla lettura del contesto locale, dal punto di vista territoriale, demografico ed economico-lavorativo, così da evidenziare le trasformazioni contemporanee che investono le città facenti parte dell’area-obiettivo, per poi procedere all’individuazione delle proposte progettuali che si intendono cantierizzare, con il fine ultimo di migliorare la sostenibilità delle città, in termini spazio-temporali.

Capitolo I: il contesto dell'area- obiettivo

1.1 Caratteristiche del territorio

L'Ambito Territoriale Sociale di Casarano è costituito da sette Comuni (Casarano Capofila, Collepasso, Matino, Parabita, Ruffano, Supersano, Taurisano) e, alla data del 31 dicembre 2010, conta una popolazione complessiva pari a 74.753 abitanti. Il tessuto economico dei Comuni dell'Ambito è incentrato sull'agricoltura, sulle attività artigianali e commerciali, con una diffusione sul territorio stimata al di sopra della media nazionale; la dimensione delle imprese manifatturiere appare ancora eccessivamente dominata da micro-unità con struttura finanziaria debole.

1.2 Struttura demografica

Per ciò che attiene la struttura demografica, stando ai dati aggiornati al 31 dicembre 2010, la popolazione complessiva dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano ammonta a 74.753 unità, distribuita su una superficie di 1.580,56 Km², per una densità demografica pari a 47,29 abitanti per km².

Tabella n. 1: Territorio e caratteristiche strutturali della popolazione

Comuni Ambito Territoriale Sociale	Superficie (Km ²)	Popolazione residente (N. abitanti)	Densità demografica (Abitanti/Km ²)
7	1.580,56	74.753	47,29

Fonte: Elaborazione su dati Uffici SC- Anagrafe- Statistica Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, al 31-12-2010

Disaggregando il dato dal punto di vista territoriale, emerge che il numero maggiore di abitanti è concentrato nei Comuni di Casarano (20.630 abitanti), Taurisano (12.674) e Matino (11.570); seguono, nell'ordine, i Comuni di Ruffano (9.724), Parabita (9.371), Collepasso (6.396) e Supersano (4.388).

Tabella n. 2: Caratteristiche strutturali della popolazione

Comuni	Popolazione residente (N. abitanti)
Casarano	20.630
Collepasso	6.396
Matino	11.570
Parabita	9.371
Ruffano	9.724
Supersano	4.388
Taurisano	12.674
TOTALE AMBITO	74.753

Fonte: Elaborazione su dati Uffici SC- Anagrafe- Statistica Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, al 31-12-2010

Proseguendo con l'analisi della distribuzione della popolazione per fasce d'età, a livello di Ambito, si registra un maggior numero di presenze nella classe 30-64 anni (33.401 abitanti), seguita dalla popolazione ultrasessantacinquenne, pari a 16.462 abitanti, e da quella tra i 18 e i 29 anni con 11.193 unità. Più

contenute le presenze nelle fasce 0-10 anni (7.884) e 11-17 anni (5.713), per le quali l'incidenza sul totale della popolazione è pari, rispettivamente, al 10,56% e al 7,64%.

Tabella n. 3: Distribuzione della popolazione per fasce di età

Comuni	0-10 anni	11-17 anni	18-29 anni	30-64 anni	> 65 anni
Casarano	2.181	1.567**	2.943**	10.175**	3.764**
Collepasso	596	474	1.122	2.689	1.515
Matino	1.138	836	1.786	5.499	2.311
Parabita	810	634	1.252	4.446	2.229
Ruffano	1.236	792	1.295	2.643	3.758
Supersano	483	310	656	2.091	848
Taurisano	1.440	1.100	2.139*	5.858*	2.037
TOTALE AMBITO	7.884	5.713**	11.193**	33.401**	16.462**
TOTALE IN %	10,56	7,64*	14,97**	44,68**	22,02**

Fonte: Elaborazione su dati Uffici SC- Anagrafe- Statistica Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, al 31-12-2010

* Fonte: Elaborazione su dati Istat, al 01-01-2010

** Dato approssimativo

Infine, per ciò che attiene la ripartizione della popolazione sulla base del sesso, si registra un alto tasso di femminilizzazione che tende ad accrescersi all'aumentare dell'età.

1.3 Dinamiche della popolazione

1.3.1 Minori e adolescenti

Dalla rilevazione e dall'analisi dei dati sulla popolazione 0-17 anni residente, alla data del 31 dicembre 2010, nei Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, si evidenzia un maggior numero di presenze nella fascia 0-10 anni (7.884 unità); segue la fascia di popolazione 11-17 anni, con 5.713 unità sul totale della popolazione dell'intero Ambito. Nel complesso, la popolazione compresa nella fascia di età 0-17 anni risulta essere pari a 13.597, con le maggiori concentrazioni nei Comuni di Casarano (3.720), Ruffano (2.028) e Taurisano (2.540).

Tabella n. 4: Caratteristiche strutturali della popolazione minorenni

Comuni	0-10 anni	11-17 anni	TOTALE 0-17 ANNI
Casarano	2.181	1.567**	3.748**
Collepasso	596	474	1.070
Matino	1.138	836	1.974
Parabita	810	634	1.444
Ruffano	1.236	792	2.028
Supersano	483	310	793
Taurisano	1.440	1.100	2.540
TOTALE AMBITO	7.884	5.713**	13.597**

Fonte: Elaborazione su dati Uffici SC- Anagrafe- Statistica Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, al 31-12-2010

** Dato approssimativo

1.3.2 Anziani

Con riferimento ai dati relativi all'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, aggiornati al 31.12.2010, la popolazione che supera i 65 anni risulta pari a 16.462 unità, con una maggiore presenza soprattutto nei Comuni di Casarano (3.764), Ruffano (3.758) e Matino (2.311). Molto più contenuto il dato per i Comuni di Collepasso (1.515) e Supersano, quest'ultimo con appena 848 unità nella fascia di età considerata.

Tabella n. 5: Distribuzione della popolazione anziana

Comuni	Popolazione ultra65
Casarano	3.764**
Collepasso	1.515
Matino	2.311
Parabita	2.229
Ruffano	3.758
Supersano	848
Taurisano	2.037

Fonte: Elaborazione su dati Uffici SC- Anagrafe- Statistica Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, al 31-12-2010

** Dato approssimativo

1.3.3 Famiglia

Dall'analisi dei dati forniti dai Comuni dell'Ambito, aggiornati al 31.12.2010, il numero di famiglie presenti all'interno del contesto-obiettivo risulta pari 27.927, perlopiù concentrate nei Comuni di Casarano (7.747), Matino (4.447) e Taurisano (4.158). Il numero medio di componenti per famiglia, a livello di Ambito, è pari a 2,6 e tocca il suo picco massimo nel Comune di Taurisano, dove ogni nucleo risulta mediamente composta da 3 membri.

Tabella n. 6: Caratteristiche strutturali della popolazione per famiglie

Comuni	Numero di famiglie	Popolazione totale	Numero medio di componenti per famiglia
Casarano	7.747	20.630	2,6
Collepasso	2.430	6.396	2,6
Matino	4.447	11.570	2,6
Parabita	3.782	9.371	2,4
Ruffano	3.703	9.724	2,6
Supersano	1.660	4.388	2,6
Taurisano	4.158	12.674	3,0
TOTALE AMBITO	27.927	74.753	2,6

Fonte: Elaborazione su dati Uffici SC- Anagrafe- Statistica Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, al 31-12-2010

1.3.4 Flussi migratori

Per ciò che attiene i flussi migratori, al 31.12.2010, sono 986 le emigrazioni totali e 939 le immigrazioni: pertanto, il saldo migratorio dell'intero Ambito assume valore negativo e risulta pari a 47 unità.

Tabella n. 7: Caratteristiche strutturali della popolazione immigrata

Comuni	Emigrazioni	Immigrazioni	Saldo migratorio
Casarano	233	281	48
Collepasso	103	92	-11
Matino	163	140	-23
Parabita	108	103	-5
Ruffano	149	126	-23
Supersano	53	47	-6
Taurisano	177	150	-27
TOTALE AMBITO	986	939	-47

Fonte: Elaborazione su dati Uffici SC- Anagrafe- Statistica Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, al 31-12-2010

1.3.5 Mercato del lavoro

L'Ambito Territoriale Sociale di Casarano è interessato da un elevato e persistente tasso di disoccupazione, conseguente sia alla crisi del Tessile – Abbigliamento – Calzaturiero sia alla più recente crisi economica internazionale che, aggravando ulteriormente la problematica locale, ha fatto emergere nuove forme di povertà.

Vale ricordare che la condizione economica delle famiglie residenti nell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano non è molto diversa da quella di tante famiglie italiane che vivono in condizioni di "povertà assoluta". Il tasso di disoccupazione medio dell'Ambito nel 2008 è pari a 19.460 unità, il 41,64% della popolazione in età lavorativa.

Tabella n. 8: Indice di disoccupazione

	Classe di età							Totale	%
	0-18 anni	19-25 anni	26-35 anni	36-45 anni	46-60 anni	61-65 anni	>65 anni		
DONNE	217	1.436	2.995	2.939	3.189	680	230	11.686	25,00%
UOMINI	235	1.277	2.183	1.487	1.737	536	319	7.774	16,63%
TOTALE	452	2.713	5.178	4.426	4.926	1.216	549	19.460	41,64%

Fonte: elaborazione su Provincia di Lecce - Ufficio Statistica su dati del Servizio e Politiche del Lavoro - Anno 2008

Dalla tabella sopra emerge che sono soprattutto le donne ad avere difficoltà a trovare un posto di lavoro, in quasi tutte le fasce d'età; fa eccezione solo la fascia di popolazione sotto ai 18 anni, per la quale il maggior numero di disoccupati è rappresentato dagli uomini.

Capitolo II. Lo studio di fattibilità: contenuti, finalità ed obiettivi

2.1 Contenuti

2.1.1 Il Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi

Il *Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi*, in quanto strumento di pianificazione, mira a razionalizzare l'organizzazione dei tempi e degli spazi di un contesto dato e a migliorare le condizioni di fruizione quotidiana dei servizi, attraverso il potenziamento dei programmi di azione per lo sviluppo economico, lo sviluppo urbano sostenibile e l'inclusione sociale. Il fine ultimo è quello di favorire la qualificazione degli orari e degli spazi di vita, grazie ad una più razionale conciliazione dei tempi di lavoro, di relazione, di cura parentale, di formazione e un più proficuo impiego degli ambienti in cui il tempo è speso ed utilizzato.

Un simile *Piano* non può prescindere, evidentemente, da una preliminare definizione delle priorità strategiche e degli interessi che intende privilegiare; esso deve, altresì, studiare e mettere a punto validi strumenti in grado di modificare le preferenze soggettive, adattandole alle esigenze emergenti.

Per le sue caratteristiche, il *Piano* assume le sembianze di un laboratorio in continua evoluzione che, come tale, non si esaurisce in un unico atto amministrativo o in un procedimento aprioristicamente dato ed esaustivo, bensì si compone e si arricchisce di continue modifiche in conseguenza di nuove esperienze e sperimentazioni. Esso è, altresì, frutto, insieme, di studi e ricerche eminentemente tecniche, di concertazione politica, ma, anche, di azioni di confronto con i cittadini, protagonisti indiscussi e fruitori finali del cambiamento. Esso suggerisce come far fruttare al meglio risorse umane, economiche e finanziarie mettendole in sinergia; si affida alla collaborazione tra enti pubblici, associazioni, sindacati, cittadini, imprese private e commerciali; nella sua accezione di processo lungo, complesso, ricorrente, sperimentale e continuamente negoziato, il *Piano* è costruito in rapporto costante con i soggetti sociali e istituzionali interessati: esso può crescere solo se è in grado di creare attorno a sé un elevato grado di consenso.

Il ruolo dell'Ambito Territoriale Sociale è quello di sviluppare un progetto che induca tutti i portatori di interesse ad un'adeguata riflessione e ad una responsabilizzazione attiva in materia di riorganizzazione dei tempi, degli orari e degli spazi della città, ponendo particolare attenzione agli effetti di ogni decisione sul tempo urbano e su quello individuale.

In definitiva, è opportuno sottolineare che, se implementata, il successo di una simile politica dipenderà dalla qualità del piano, dall'ampiezza della collaborazione sociale che avrà costruito, dalle capacità organizzative delle amministrazioni, dalla realizzazione di interventi in grado di influenzare le abitudini dei cittadini.

2.1.2 Le Linee di azione

Giunti a questo punto della trattazione, è opportuno passare all'analisi dei contenuti di ciascuna linea di azione individuata quale macro-area di intervento.

2.1.2.1 Linea di azione 1: orari delle scuole

Proposta A: Desincronizzazione degli orari di entrata e di uscita dalla scuola

Gli orari di entrata e di uscita delle scuole di ogni ordine e grado costituiscono un importante fattore che incide, alla stregua di molti altri, sul sistema della mobilità cittadina. In prossimità degli istituti scolastici del territorio considerato, soprattutto a ridosso delle scuole di livello inferiore, si concentrano, nelle ore di punta, centinaia di veicoli privati. Per contro, la mobilità da e verso gli istituti scolastici secondari di II grado è caratterizzata dal traffico veicolare pesante che, non di meno, contribuisce a congestionare le principali arterie stradali urbane.

Lo sfalsamento dell'orario di entrata e di uscita delle scuole di ogni ordine e grado potrebbe contribuire a ridurre i picchi del traffico ed il conseguente inquinamento, ad abbreviare, altresì, i tempi di percorrenza e a migliorare il trasporto pubblico, evitando il sovraffollamento o l'inutilizzazione dei mezzi.

Proposta B: Realizzazione di percorsi sicuri e sostenibili per bambino (ciclobus e pedibus).

Oggi, sono sempre meno i bambini che percorrono il tragitto casa-scuola a piedi o in bicicletta. Se parte delle motivazioni alla base di tale fenomeno è da ricercarsi negli stili di vita imposti dalla cultura dominante della società contemporanea, è pur vero che le strade delle nostre città sono sempre meno sicure ed appaiono sempre più spesso come luogo destinato agli adulti e alle loro automobili, con conseguenze sulla mobilità e sulla qualità dell'ambiente. Non di meno, la conformazione fisica delle vie cittadine, con la presenza diffusa di discontinuità del manto stradale, le rende difficilmente percorribili a piedi o in bicicletta e, nelle situazioni più estreme, del tutto impraticabili. Un altro fattore determinante nell'innegabile calo della mobilità lenta è rappresentato dal venir meno del senso di "comunità", inteso nell'accezione che ne dà Tönnies nella sua opera "*Gemeinschaft und Gesellschaft*" [1887], in cui il sociologo distingue e contrappone due forme di organizzazione sociale: quella comunitaria, appunto, basata sul senso di appartenenza e sulla partecipazione spontanea, e quella societaria, per definizione razionale, passeggera, apparente e pubblica. Oggi, anche nei nostri paesi e nelle nostre città a forte tradizione comunitaria, la rete del vicinato diventa sempre meno significativa e il senso di partecipazione alla vita pubblica sempre meno rilevante.

La proposta in esame è tesa a garantire agli alunni delle scuole primarie e delle scuole secondarie di I grado l'opportunità di recarsi a scuola in maniera autonoma e sicura, riconoscendo loro il diritto a vivere all'interno della propria comunità in un clima di relazioni rilevanti e in una dimensione "sostenibile", libera da rischi di tipo ambientale o legati alla sfera della sicurezza, agli spazi, ai tempi e ai ritmi della città. Senza lasciarsi andare a facili demonizzazioni, si rende necessario compiere uno sforzo per coniugare, in maniera armonica, lo sviluppo ed il potenziamento dei nuclei urbani con la sicurezza e la pacifica convivenza tra automobilisti e pedoni.

È facilmente intuibile che una simile esperienza necessita del pieno coinvolgimento dei cittadini, al fine di consentire a tutte le componenti della comunità di prendere parte attiva ai processi decisionali e di costruzione del progetto. Il ricorso a figure dedicate con funzioni di controllo e sorveglianza, qual è quella del nonno vigile, contribuirebbe a costruire intorno agli alunni un sistema di sicurezza in grado di limitare i pericoli in prossimità degli istituti, nelle fasce orarie di entrata e di uscita della scuola. Inoltre, ciò garantirebbe una maggiore sorveglianza, in ragione di una più massiccia presenza sul territorio di persone titolate a segnalare situazioni anomale, eventuali disservizi, con conseguente ampliamento del raggio di azione della pubblica amministrazione locale nella risoluzione di problematiche più delicate e di stretta pertinenza. Infine, il riconoscimento di un ruolo attivo ai cittadini più anziani sortirebbe effetti benefici anche sulle persone coinvolte e investite del ruolo che si sentirebbero, in questo modo, legittimate a riappropriarsi di numerose esperienze all'interno della propria comunità, sperimentando forme di partecipazione alla vita sociale e culturale.

2.1.2.2 Linea di azione 4: concertazione per la sincronizzazione degli orari dei servizi di trasporto pubblico locale

Il sistema del trasporto pubblico è interessato da notevoli disservizi, inefficienze e, spesso, mostra scarsa capacità di adattamento ai bisogni degli utenti cui, di fatto, si rivolge. La riorganizzazione di tale apparato deve essere finalizzata alla sua armonizzazione con i tempi e gli spazi di vita della città, anche attraverso il ricorso a politiche di razionalizzazione e di miglioramento della rete dei collegamenti urbani ed extraurbani.

2.1.2.3 Linea di azione 6: miglioramento dell'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione

Il sistema integrato dei servizi sociali, così come sancito dal vigente quadro normativo, pone al centro l'individuo, quale portatore di interessi, al contempo universali ed individuali. Il riconoscimento del principio dell'unicità delle risorse e dei bisogni impone di ripensare le politiche sociali in un'ottica attenta alle esigenze specifiche di tutti e di ciascuno. L'informatizzazione dei servizi sociali potrebbe essere un valido strumento nel perseguimento di una finalità così ambiziosa. Essa, inoltre, si qualifica come parte integrante di un piano strategico più vasto, in cui il beneficiario ultimo è protagonista di un sistema integrato di servizi, articolato in più canali di accesso, sia fisici che virtuali.

Il ricorso alle nuove tecnologie e la riorganizzazione dei processi informatici può contribuire alla semplificazione della vita dei cittadini, rendendo più accessibili i servizi esistenti e ampliando la gamma della loro offerta.

Lo Sportello informatizzato, se implementato, garantirebbe orientamento ed informazione sulle modalità di accesso ai servizi e sulle risorse sociali, sanitarie, socio-sanitarie, culturali, educativo- formative

presenti sul territorio, a favore di tutti i cittadini ed, in particolare, di quelli che versano in situazione di particolare difficoltà e sono, perciò, maggiormente esposti al rischio di esclusione sociale.

2.2 Finalità

Il presente *Piano* è teso a migliorare la qualità della vita degli abitanti, armonizzandola con i tempi e gli spazi delle proprie città, rendendo queste ultime accoglienti e sostenibili, attente ai diversi modi in cui i cittadini vivono le relazioni sociali, vicine ai bisogni delle persone, capaci di riconoscere e valorizzare le identità e le differenze che vi si intrecciano, accrescendo il dialogo e la comunicazione tra le sue componenti.

In definitiva, esso si propone di:

- favorire l'accessibilità al territorio e la fruibilità dei servizi pubblici e privati in esso collocati nelle differenti fasce orarie, in armonia con le esigenze di vita quotidiana dei singoli e dei gruppi;
- migliorare ed accrescere le opportunità di mobilità dei cittadini, intervenendo su alcuni punti critici della viabilità e diminuendo la pressione lungo alcune arterie stradali particolarmente congestionate;
- approfondire la conoscenza delle dinamiche spazio-temporali proprie della popolazione residente e di quella temporaneamente presente sul territorio di riferimento.

2.3 Obiettivi

Al di là di quelle che sono le finalità generali del *Piano*, ciascuna delle linee di azione tracciate si prefigge degli obiettivi specifici da perseguire che, in questa sezione, ci si propone di individuare e definire.

2.3.1 Linea di azione 1: orari delle scuole

Proposta A: Desincronizzazione degli orari di entrata e di uscita dalla scuola

OBIETTIVI:

- armonizzare il tempo della scuola con i più ampi bisogni delle famiglie;
- prevedere, se necessario, uno sfalsamento degli orari di entrata e di uscita di tutti gli istituti scolastici presenti sul territorio dell'area-obiettivo o solo di alcuni di essi, in ragione di esigenze specifiche;
- contribuire alla riduzione della congestione del traffico e del conseguente inquinamento atmosferico ed acustico, attraverso una più razionale distribuzione delle attività nell'arco della giornata.

Proposta B: Realizzazione di percorsi sicuri e sostenibili per bambino (ciclobus e pedibus)

OBIETTIVI:

- modificare la cultura e le abitudini dei cittadini e sperimentare buone pratiche di mobilità sostenibile, a partire dal coinvolgimento dalle agenzie educative;

- incentivare il ricorso a forme di mobilità lenta;
- migliorare la fruibilità pedonale della città, soprattutto da parte di bambini e ragazzi;
- ridurre l'uso del trasporto privato e migliorare la qualità ambientale della città;
- rendere i bambini più autonomi e sicuri;
- riconoscere ai bambini e alle bambine il diritto a vivere all'interno della propria comunità in un clima di relazioni significative e in una dimensione sostenibile;
- promuovere interventi e comportamenti volti a coniugare le esigenze della mobilità veicolare con gli altri usi sociali della strada, partendo dall'esperienza quotidiana dei bambini e delle bambine;
- integrare i percorsi educativi classici con il tema della mobilità sostenibile.

2.3.2 Linea di azione 4: concertazione per la sincronizzazione degli orari dei servizi di trasporto pubblico locale

OBIETTIVI:

- ottimizzare le linee, le fermate e gli orari dei trasporti pubblici locali, urbani ed extraurbani;
- migliorare i tempi dei trasporti locali, in una logica funzionale ai bisogni della popolazione studentesca.

2.3.3 Linea di azione 6: miglioramento dell'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione

OBIETTIVI:

- garantire e facilitare l'utilizzo del sistema complessivo di interventi socio-assistenziali, attraverso accessi multicanale semplici (sia fisici che virtuali), in grado di fornire informazioni complete ed esaurienti;
- garantire a tutti i cittadini pari opportunità di accesso alla rete dei servizi, con particolare attenzione a chi, per difficoltà personali e sociali, non è in grado di rivolgersi direttamente agli stessi.

Capitolo III. Redazione del piano: metodologia, fasi ed azioni

3.1. Metodologia

Dato l'oggetto di intervento e le caratteristiche specifiche dello stesso, la redazione dello studio di fattibilità ha, inevitabilmente, imposto l'assunzione di un punto di vista evolutivo, in grado di adattare l'azione ad una realtà in continuo mutamento. La metodologia partecipativa, fondata su strategie consolidate, quali il lavoro d'équipe e di rete, la logica sussidiaria e il confronto multidisciplinare e multiprofessionale, inoltre, hanno consentito di arricchire ulteriormente l'oggetto di studio, consentendo il perseguimento degli obiettivi di analisi prefissati.

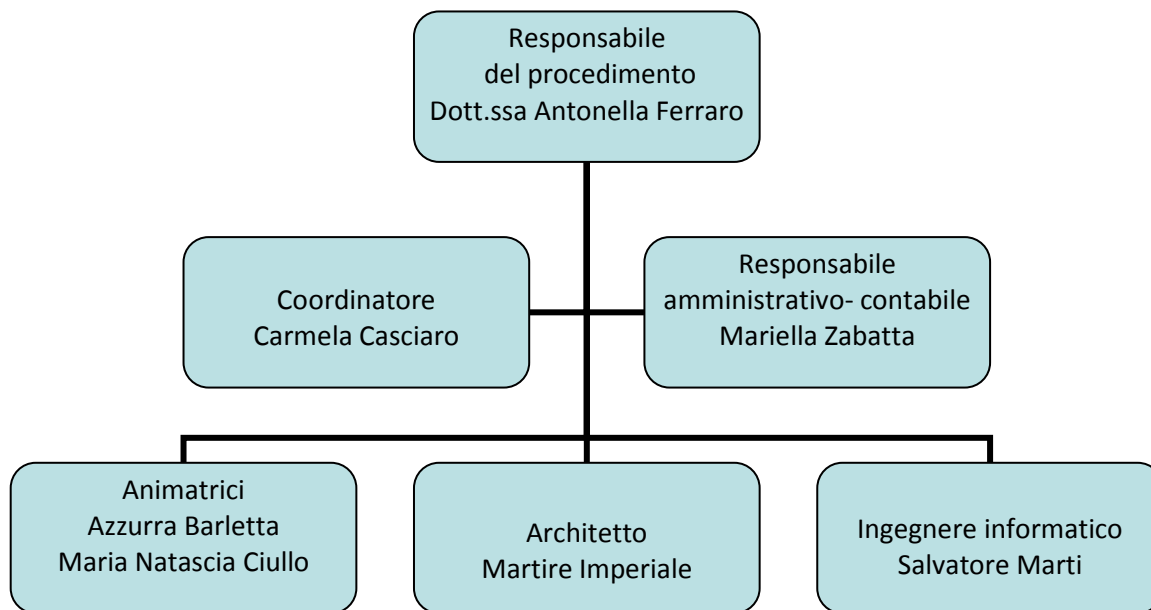
3.2 Fasi ed azioni

3.2.1 Fase I: Individuazione del personale e conferimento degli incarichi

Alla luce di quelli che sono i contenuti e gli obiettivi dello studio, tenuto conto della valutazione degli specifici apporti professionali necessari alla corretta redazione dello stesso, il Responsabile Ufficio di Piano, nella sua qualità di Responsabile del procedimento, ha ritenuto di individuare le figure da incaricare tra il personale in dotazione organica alle amministrazioni comunali appartenenti all'Ambito Territoriale Sociale di Casarano e tra coloro che, iscritti in liste di disponibilità indette a seguito di specifiche procedure selettive, hanno già collaborato all'attuazione di altri progetti promossi dall'Ambito medesimo, con proprie determinazioni, così come di seguito specificate:

- Determinazione n. 81 del 18/04/2012 – Incarico a n. 1 esperto amministrativo- contabile per lo svolgimento di attività amministrativo-contabili;
- Determinazione n. 82 del 18/04/2012 – Incarico a n.1 architetto per lo svolgimento di attività di natura tecnico-territoriale e di viabilità;
- Determinazione n. 83 del 18/04/2012- Incarichi a n. 2 animatrici per la realizzazione di attività di sensibilizzazione e animazione del territorio;
- Determinazione n. 84 del 18/04/2012 – Incarico a n. 1 esperto informatico per lo svolgimento di attività di analisi e di studio dei sistemi informativi;
- Determinazione n. 85 del 18/04/2012 – Incarico a n. 1 Coordinatore per lo svolgimento di funzioni di coordinamento e supervisione dello studio di fattibilità.

Il gruppo di progettazione così costituito può essere rappresentato attraverso il seguente organigramma:



3.2.2 Fase II: Istituzione Ufficio dei tempi e degli Spazi

Con verbale n. 1 del Responsabile del procedimento del 19 aprile 2012 [Cfr. [Appendice A/Allegato 1](#)], è istituito, in seno all’Ufficio di Piano dell’Ambito Territoriale Sociale di Casarano, l’Ufficio dei Tempi e degli Spazi. L’organo, costituito dal personale sopra indicato, svolge le seguenti funzioni:

- coinvolgimento e coordinamento delle istituzioni locali sui temi oggetto del *Piano*;
- concertazione sulle tematiche oggetto dello studio con tutti i portatori di interesse;
- lettura d’ambiente ed analisi dei bisogni della cittadinanza rispetto alle variabili “spazio” e “tempo”;
- riprogettazione degli orari di entrata e di uscita della scuola, in funzione dei bisogni degli alunni/studenti e delle loro famiglie;
- analisi delle soluzioni per il potenziamento del trasporto pubblico locale, quali alternative all’uso dei veicoli privati;
- ricerca di soluzioni alternative di mobilità;
- sensibilizzazione della comunità locale in materia di mobilità sostenibile;
- informatizzazione dei servizi sociali.

L’ufficio è aperto il giovedì mattina, dalle h. 10:00 alle h. 12:00.

3.2.3 Fase III: Incontri di concertazione del gruppo di progettazione

3.2.3.1 Elaborazione e redazione del crono programma delle attività, con specifica definizione di compiti, funzioni e tempi di realizzazione [Cfr. [Appendice A/Allegato 2](#)].

3.2.3.2 Individuazione dei partner istituzionali

- Comuni dell’Ambito Territoriale Sociale di Casarano, in particolare Uffici Tecnici, Uffici di Segretariato Sociale Professionale e Comandi di Polizia Municipale;
- Istituti scolastici di ogni ordine e grado presenti insistenti sul territorio dell’Ambito Territoriale Sociale di Casarano, così come di seguito indicati:

Comune	Istituti scolastici
Casarano	Istituto comprensivo Polo I
	Istituto comprensivo Polo II
	Istituto comprensivo Polo III
	Liceo classico, linguistico, delle scienze umane
	Liceo scientifico “G. C. Vanini”
	I.I. S. “F. Bottazzi”
	I.T.E. “De Viti De Marco”
	I.I.S. “A. Meucci”
Collepasso	Istituto comprensivo
Matino	Direzione didattica
	Scuola Secondaria di I Grado
Parabita	Istituto comprensivo
	Liceo artistico “Giannelli”
Ruffano	Istituto comprensivo
Supersano	Istituto comprensivo
Taurisano	Istituto comprensivo Polo I
	Istituto comprensivo Polo II

- Azienda trasporti STP Lecce;
- Azienda trasporti Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici.

3.2.3.3 Costruzione degli strumenti di rilevazione

- Formulario per la ricognizione degli orari di entrata e di uscita dalle scuole di ogni ordine e grado, insistenti nei Comuni dell’Ambito Territoriale Sociale di Casarano [Cfr. [Appendice A/Allegati 3, 4 e 5](#)];
- intervista semi-strutturata ai Dirigenti delle scuole di ogni ordine e grado, insistenti nei Comuni dell’Ambito Territoriale Sociale di Casarano [Cfr. [Appendice A/Allegato 6](#)];
- questionario di rilevazione delle linee, delle fermate e degli orari del trasporto pubblico locale [Cfr. [Appendice A/Allegato 7](#)];
- questionario per lettura del bisogno, rivolto agli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado, insistenti nei Comuni dell’ Ambito Territoriale Sociale di Casarano [Cfr. [Appendice A/Allegato 8](#)];

- questionario per la lettura del bisogno, rivolto ai genitori degli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado, insistenti nei Comuni dell' Ambito Territoriale Sociale di Casarano [Cfr. Appendice A/Allegato 9];
- questionario per la lettura del bisogno, rivolto agli utenti degli sportelli di Segretariato Sociale Professionale, attivi presso tutti i Comuni dell' Ambito Territoriale Sociale di Casarano [Cfr. Appendice A/Allegato 10].

3.2.3.4 Individuazione campione e somministrazione degli strumenti di indagine

Per la realizzazione della lettura d'ambiente e della lettura del bisogno, entrambe propedeutiche alla stesura della proposta progettuale di cui alla linea di azione 1 e alla linea di azione 4, l'équipe integrata ha ritenuto di avvalersi degli strumenti di rilevazione sopra menzionati, proponendoli alle scuole di ogni ordine e grado presenti sul territorio dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, così come identificate alla tabella di cui alla precedente sezione "3.2.3 Fase III: Incontri di concertazione del gruppo di progettazione/3.2.3.2 Individuazione dei partner istituzionali". L'adesione al progetto da parte dei partner individuati è stata pressoché totale: rispetto alla popolazione target, solo il Liceo artistico "Giannelli" di Parabita non ha ritenuto di assicurare la sua collaborazione.

Mentre il formulario per la ricognizione degli orari di entrata e di uscita dalle scuole di ogni ordine e grado e l'intervista semi-strutturata hanno visto il diretto coinvolgimento dei Dirigenti scolastici, non rendendosi, pertanto, necessario procedere alla costruzione di un campione, il questionario per lettura del bisogno rivolto agli alunni/studenti e quello indirizzato ai genitori degli stessi sono stati somministrati ad una parte della popolazione target, individuata secondo campionamento probabilistico, così come di seguito:

- alunni e genitori di una IV classe di ogni scuola primaria partner;
- alunni e genitori di una V classe di ogni scuola primaria partner;
- alunni e genitori di una I classe di ogni scuola secondaria di I grado partner;
- alunni e genitori di una II classe di ogni scuola secondaria di I grado partner;
- alunni e genitori di una III classe di ogni scuola secondaria di I grado partner;
- alunni e genitori di una I classe di ogni scuola secondaria di II grado partner;
- alunni e genitori di una II classe di ogni scuola secondaria di II grado partner;
- alunni e genitori di una III classe di ogni scuola secondaria di II grado partner;
- alunni e genitori di una IV classe di ogni scuola secondaria di II grado partner;
- alunni e genitori di una V classe di ogni scuola secondaria di II grado partner.

L'adesione è stata pressoché totale: rispetto alla popolazione target, solo il Liceo artistico "Giannelli" di Parabita e l'I.I.S. "A. Meucci" di Casarano non hanno assicurato la loro collaborazione per la somministrazione dei questionari.

Il campione finale, a partire dal quale è stata strutturata l'analisi dei dati, risulta essere così composto:

Istituti scolastici	Questionari genitori	Questionari alunni
Scuola primaria Casarano- Polo I	27	39
Scuola Secondaria I Grado Casarano- Polo I	05	49
Scuola primaria Casarano- Polo II	42	43
Scuola Secondaria I Grado Casarano- Polo II	53	58
Scuola primaria Casarano- Polo III	19	23
Scuola Secondaria I Grado Casarano- Polo III	25	26
Scuola primaria Collepasso	41	41
Scuola Secondaria I Grado Collepasso	31	32
Scuola primaria Matino, Via delle Province	20	19
Scuola primaria Matino, P.za Umberto I	29	15
Scuola Secondaria I Grado Matino	32	20
Scuola primaria Parabita	20	38
Scuola Secondaria I Grado Parabita	22	23
Scuola primaria Ruffano	26	14
Scuola primaria Ruffano- Torrepaduli	15	26
Scuola Secondaria I Grado Ruffano	35	71
Scuola primaria Supersano	38	45
Scuola Secondaria I Grado Supersano	48	22
Scuola primaria Taurisano- Polo I "G.C. Vanini"	33	45
Scuola primaria Taurisano- Polo I "A. Sabato"	22	23
Scuola Secondaria I Grado Taurisano- Polo I	35	38
Scuola primaria Taurisano- Polo II	27	28
Scuola Secondaria I Grado Taurisano- Polo II	50	55
Liceo classico, linguistico, scienze umane/Indirizzo classico	67	74
Liceo classico, linguistico, scienze umane/Indirizzo linguistico	59	65
Liceo classico, linguistico, scienze umane/Indirizzo scienze umane	44	49
Liceo scientifico "G. C. Vanini" , Via Reno	37	42
Liceo scientifico "G. C. Vanini" , P.za San Francesco	42	22
Liceo scientifico "G. C. Vanini" , Via Sesia	33	27
I.I. S. "F. Bottazzi" sede Casarano	27	71
I.T.E. "De Viti De Marco"	22	91
TOTALE	1.004	1.234

Con riferimento alla Linea di azione 6, il campione è stato individuato, sempre attraverso campionamento probabilistico, tra gli utenti che si sono recati agli sportelli di segretariato sociale professionale, presenti in tutti i Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano.

Il campione finale, a partire dal quale è stata strutturata l'analisi dei dati, risulta essere così composto:

Comuni	Questionari
Casarano	19
Collepasso	50
Matino	50
Parabita	49
Ruffano	49
Supersano	50
Taurisano	40

3.2.4 Fase IV: Lettura d'ambiente: analisi e studio dello stato di fatto

L'azione progettuale oggetto del presente studio prende il via con la lettura dell'esistente: essa non può prescindere da una fase preliminare di attenta analisi e dalla valutazione ex ante di quello che è lo stato di fatto, in termini di offerta dei servizi che si intendono progettare e riprogettare e, se del caso, implementare.

Si riporta, di seguito, quanto emerso dall'attività di studio condotta.

3.2.4.1 Linea di azione 1: orari delle scuole

Proposta A: Desincronizzazione degli orari di entrata e di uscita dalla scuola

Attività	Ricognizione degli orari di entrata e di uscita dalle scuole di ogni ordine e grado, insistenti nei Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano.
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> - Redigere un quadro completo ed esaustivo degli orari di entrata e di uscita di ciascun istituto scolastico, tale da consentire la lettura comparata a livello del territorio-obiettivo; - valutare la funzionalità degli orari di entrata e di uscita di ciascun istituto scolastico in relazione ai bisogni degli alunni/studenti e delle loro famiglie; - analizzare la possibilità di modificare gli orari di entrata e di uscita delle scuole, al fine di incidere, significativamente, sul problema della congestione veicolare che si registra in prossimità dei plessi.
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> - Individuazione delle scuole di ogni ordine e grado insistenti sul territorio di competenza; - redazione di strumenti di rilevazione delle informazioni necessarie; - definizione del cronoprogramma degli appuntamenti con i Dirigenti scolastici, coinvolti in qualità di testimoni privilegiati; - raccolta delle informazioni; - archiviazione informatizzata dei dati; - individuazione delle informazioni rilevanti ai fini dell'analisi; - lettura ed interpretazione dei dati rilevati; - valutazione dello stato di fatto.
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> - Formulario per la ricognizione degli orari di entrata e di uscita dalle scuole di ogni ordine e grado; - intervista semi-strutturata ai Dirigenti delle scuole di ogni ordine e grado;

	- questionario per la lettura del bisogno, rivolto ai genitori degli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado.
Partner	- Istituti scolastici aderenti.

Risultanze

La lettura d'ambiente relativa alla prima linea di azione ed, in particolare, alla proposta di desincronizzazione degli orari di entrata e di uscita delle scuole di ogni ordine e grado, insistenti nei Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, prende il via dall'analisi del quadro completo degli orari di apertura degli istituti scolastici che si riportano, analiticamente, nelle tabelle di seguito rappresentate:

ISTITUTO COMPRENSIVO CASARANO-POLO I												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
III	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
SCUOLA PRIMARIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
IA	8:15	13:00	8:15	16:15	8:15	12:15	8:15	16:15	8:15	16:15	8:15	12:15
IB	8:15	16:15	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
II	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
III	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
IV	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
V	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
SCUOLA SECONDARIA I GRADO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
II	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
III	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15

ISTITUTO COMPRENSIVO CASARANO-POLO II												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
III	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
SCUOLA PRIMARIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
IA	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
IB	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
II	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
III	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
IV	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00

V	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
SCUOLA SECONDARIA I GRADO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I A,B,C	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25
I D,E	8:30	16:30	8:30	16:30	8:30	16:30	8:30	16:30	8:30	16:30	/	/
IIA,B,C	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25
II D, E	8:30	16:30	8:30	16:30	8:30	16:30	8:30	16:30	8:30	16:30	/	/
IIIA,B,C,D	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	13:25

ISTITUTO COMPRENSIVO CASARANO-POLO III												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
III	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
SCUOLA PRIMARIA												
Via IV novembre												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
II	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
III	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
IV	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
V	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
SCUOLA PRIMARIA												
P.zza San Domenico												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
II	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
III	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
SCUOLA SECONDARIA I GRADO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00
II	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00
III	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00

ISTITUTO COMPRENSIVO COLLEPASSO												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
III	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
SCUOLA PRIMARIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
II	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
III	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
IV	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15

V	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
SCUOLA SECONDARIA I GRADO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
II	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
III	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30

DIREZIONE DIDATTICA MATINO												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI¹	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
III	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
SCUOLA PRIMARIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	12:15	8:15	12:15	8:15	12:15
II	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	12:15	8:15	12:15	8:15	12:15
III	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	12:15	8:15	12:15	8:15	12:15
IV	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	12:15	8:15	12:15	8:15	12:15
IV TP²	8:15	16:15	8:15	16:15	8:15	16:15	8:15	16:15	8:15	12:15	8:15	12:15
V	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	12:15	8:15	12:15	8:15	12:15

SCUOLA SECONDARIA I GRADO MATINO												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN³		SAB	
I	8:00	13:00	8:00	13:30	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	12:30	8:00	13:00
II	8:00	13:00	8:00	13:30	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	12:30	8:00	13:00
III	8:00	13:00	8:00	13:30	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	12:30	8:00	13:00

ISTITUTO COMPRENSIVO PARABITA												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
III	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
SCUOLA PRIMARIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:15	17:30	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	/	/
II	8:15	17:30	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	/	/
III	8:15	17:30	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	/	/

1 Le classi della scuola d'infanzia che svolgono l'orario menzionato in tabella sono, complessivamente, otto. Si rileva, inoltre, la presenza di due classi a Turno Unico che svolgono attività dal lunedì al sabato, dalle h. 8:10 alle h. 12:20.

2 TP: Tempo pieno

3 Nella giornata di venerdì le classi strumento posticipano l'orario di uscita alle h. 13.30 e svolgono rientro nelle giornate di lunedì, martedì, mercoledì e giovedì, dalle h. 14.30 alle h. 18.30.

IV	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
V	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
SCUOLA SECONDARIA I GRADO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
II	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
III	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30

ISTITUTO COMPRESIVO RUFFANO												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB⁴	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
III	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
SCUOLA PRIMARIA												
CLASSI⁵	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
II	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
III	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
IV	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
V	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
SCUOLA SECONDARIA I GRADO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
II	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
III	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30

ISTITUTO COMPRESIVO SUPERSANO												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
III	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
SCUOLA PRIMARIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
II	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
III	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00	8:30	13:00
IV	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
V	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30	8:30	13:30
SCUOLA SECONDARIA I GRADO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15

⁴ La frequenza della scuola dell'infanzia nella giornata di sabato è facoltativa.

⁵ Due prime classi, due seconde classi e una terza classe svolgono orario scolastico a Tempo Pieno, dal lunedì al venerdì, dalle h. 8:30 alle h. 16:30, con sospensione delle attività didattiche nella giornata di sabato.

II	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
III	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
ISTITUTO COMPRENSIVO TAURISANO- POLO I												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
III	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
SCUOLA PRIMARIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20
IA, IB	8:20	16:35	8:20	13:20	8:20	16:35	8:20	13:20	8:20	16:35	8:20	13:20
II	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20
III	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20
IV	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20
V	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20	8:20	13:20
SCUOLA SECONDARIA I GRADO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
ID	8:15	13:15	8:15	16:15	8:15	16:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
II	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15
III	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15	8:15	13:15

ISTITUTO COMPRENSIVO TAURISANO- POLO II												
ORARI DI APERTURA												
SCUOLA DELL'INFANZIA												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
II	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
III	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	16:00	8:00	13:00
SCUOLA PRIMARIA												
CLASSI⁶	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20
II	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20
III	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20
IV	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20
V	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20
SCUOLA SECONDARIA I GRADO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20
II	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20
III	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20	8:10	13:20

⁶ Due prime classi e una seconda classe effettuano tre rientri pomeridiani/settimana, nelle giornate di lunedì, mercoledì e venerdì, concludendo l'attività scolastica alle h. 16:30.

LICEO CLASSICO, LINGUISTICO, DELLE SCIENZE UMANE CASARANO**ORARI DI APERTURA****INDIRIZZO CLASSICO**

CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	12:10
II	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	12:10
III	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:45	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:10
IV	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:45	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:10
V	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:45	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:10

INDIRIZZO LINGUISTICO

CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10
II	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10
III	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:45	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:10
IV	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:45	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:10
V	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:45	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:10

INDIRIZZO SCIENZE UMANE

CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10
II	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10	8:10	13:10
III	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:45	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:10
IV	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:45	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:10
V	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:45	8:10	13:10	8:10	13:45	8:10	13:10

LICEO SCIENTIFICO "G.C. VANINI" CASARANO**ORARI DI APERTURA****SEDE VIA RENO 34, CASARANO**

CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	12:25
II	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	12:25
III	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25
IV	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25
V	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25

SEDE VIA SESIA, CASARANO

CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	12:25
II	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	12:25
III	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25
IV	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25
V	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25

SEDE PIAZZA SAN FRANCESCO, CASARANO

CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	12:25
II	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	12:25	8:25	13:25	8:25	13:25	8:25	12:25
III	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25
IV	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25
V	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25	8:05	13:25

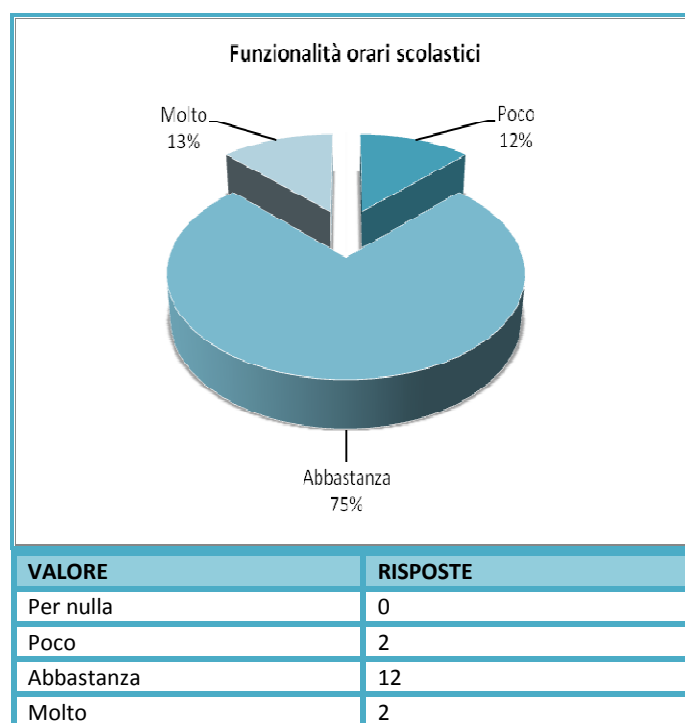
I.I.S. "F. BOTTAZZI" CASARANO												
ORARI DI APERTURA												
SEDE VIA NAPOLI 1, CASARANO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	14:00
II	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	14:00
III	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	14:00
IV	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00
V	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00
SEDE VIA ROMANO, RUFFANO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	13:00
II	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	13:00
III	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	13:00
IV	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00
V	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00
SEDE VIA SALVO D'ACQUISTO, TAURISANO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	13:00
II	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	13:00
III	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	14:00	8:00	14:00	8:00	13:00	8:00	13:00
IV	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00
V	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00	8:00	13:00

I.I.S. "A. MEUCCI" CASARANO												
ORARI DI APERTURA												
SEDE VIA FERRARI CASARANO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10
II	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10
III	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10
IV	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10
V	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10
SEDE VIA PELLINO, CASARANO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10
II	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10
III	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10
IV	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10
V	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10	8:10	13:10

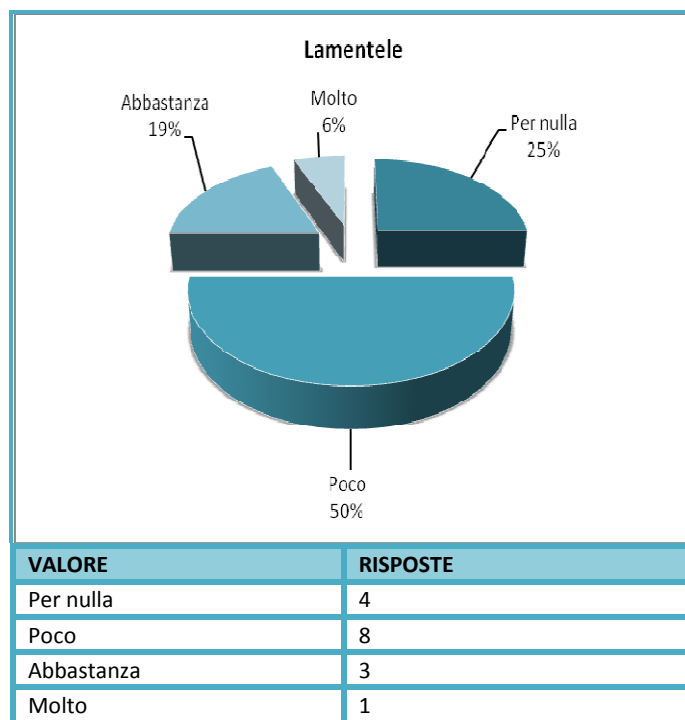
I.T.E. "DE VITI DE MARCO" CASARANO												
ORARI DI APERTURA												
SEDE VIA FERRARI 73, CASARANO												
CLASSI	LUN		MART		MERC		GIOV		VEN		SAB	
I	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10
II	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10

III	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10
IV	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10
V	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:40	8:10	13:10

Quello sopra riportato è il risultato degli incontri tenutisi con i Dirigenti scolastici che, nel corso delle interviste, sottolineano lo sforzo che, quotidianamente, la scuola compie allo scopo di adattare gli orari di inizio e di fine lezione alle esigenze delle famiglie: su 16 presidi intervistati, infatti, ben 12 dichiarano che gli orari della scuola da loro diretta sono abbastanza funzionali ai tempi di vita degli alunni/studenti e delle loro famiglie; 2 affermano che ci sia la massima rispondenza tra le due variabili, mentre il 12% riconosce una limitata capacità della scuola di rispondere ai bisogni di tempo di alunni e famiglie.



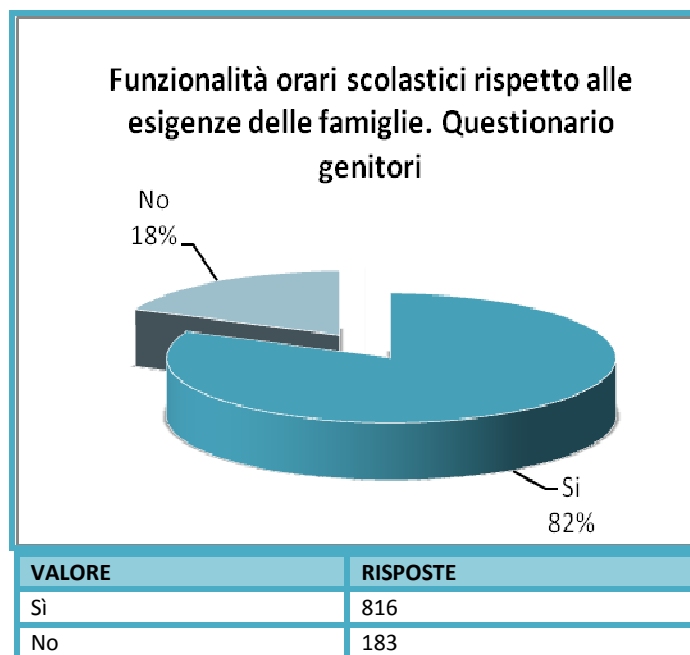
D'altra parte, come si evince dal grafico sotto riportato, sono gli stessi Dirigenti scolastici a ritenere pressoché contenuto il numero di lamentele che giungono da parte degli alunni/studenti o delle loro famiglie con riferimento a quanto specificamente in esame:



In caso di lamentele, gli intervistati dichiarano di aver adottato, nell'anno in corso, idonee misure, tese a rispondere ai bisogni delle famiglie, fra le quali si annoverano:

- colloqui con i genitori che hanno lamentato difficoltà legate agli orari scolastici;
- tavoli di concertazione per la definizione condivisa degli orari di entrata e uscita da scuola nell'a.s. 2012-2013;
- sfalsamento degli orari di entrata e uscita dei diversi plessi del medesimo istituto scolastico;
- richiesta di modifica degli orari delle corse di trasporto pubblico locale.

Il punto di vista dei Dirigenti trova assoluta conferma nei questionari somministrati ai genitori degli alunni e degli studenti frequentanti gli istituti insistenti sul territorio dell'area-obiettivo, stando ai quali l'82% del campione ritiene che gli orari scolastici siano funzionali ai propri tempi di vita; solo una minoranza li riputa inadatti ai propri bisogni (18%), come ben rappresentato dal grafico che segue:



Proposta B: Realizzazione di percorsi sicuri e sostenibili per bambino (ciclobus e pedibus)

Attività	Raccolta ed analisi delle informazioni sui percorsi ciclabili e pedonali presenti sul territorio del contesto- obiettivo ovvero verifica delle condizioni minime necessarie alla loro progettazione ed implementazione, con particolare riferimento alle aree poste in prossimità degli istituti scolastici, soprattutto primari e secondari di I grado.
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> - Verificare l'esistenza di servizi ciclobus o pedibus promossi a favore degli istituti scolastici, soprattutto primari e/o secondari di I grado; - ricostruire la mappa dei percorsi ciclabili e pedonali presenti sul territorio di riferimento, con particolare attenzione alle aree poste in prossimità degli istituti scolastici, soprattutto primari e secondari di I grado; - verificare la fattibilità di progettare percorsi sicuri, sia ciclabili che pedonali, al fine di decongestionare il traffico in prossimità delle scuole, soprattutto nelle ore di punta, attraverso il ricorso a sistemi di mobilità sostenibile; - verificare la fattibilità di progettare percorsi sicuri, sia ciclabili che pedonali, al fine di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico che si registra in prossimità delle scuole, soprattutto nelle ore di punta, attraverso il ricorso a sistemi di mobilità sostenibile; - verificare l'esistenza delle condizioni minime necessarie alla progettazione e all'implementazione di piste ciclabili e/o ai percorsi pedonali, ove questi non siano già presenti.
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> - Accertamento dell'esistenza di servizi ciclobus e/o pedibus garantiti dalle amministrazioni locali o dagli stessi istituti scolastici a favore della popolazione scolastica, soprattutto di quella frequentante le scuole primarie e le scuole secondarie di I grado; - rilevazione della presenza di percorsi ciclabili, percorribili in tutta sicurezza, in prossimità delle scuole, soprattutto primarie e secondarie di I grado; - rilevazione della presenza di percorsi pedonali, percorribili in tutta sicurezza, in prossimità delle scuole, soprattutto primarie e secondarie di I grado;

	<ul style="list-style-type: none"> - verifica della funzionalità dell'assetto topologico- infrastrutturale ai fini della progettazione di percorsi di mobilità sostenibile; - verifica di compatibilità dei percorsi di mobilità sostenibile con gli altri sistemi di trasporto, soprattutto in termini di sicurezza; - rilevazione dell'istituzione, da parte delle amministrazioni locali, della figura del nonno-vigile, quale coadiuvante l'intervento; - individuazione delle informazioni rilevanti ai fini dell'analisi; - lettura ed interpretazione dei dati rilevati; - valutazione dello stato di fatto.
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> - Valutazione tecnica dell'assetto topologico ed infrastrutturale dell'area obiettivo; - intervista semi-strutturata ai Dirigenti delle scuole di ogni ordine e grado.
Partner	<ul style="list-style-type: none"> - Comuni facenti parte dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano; - Istituti scolastici aderenti.

Risultanze

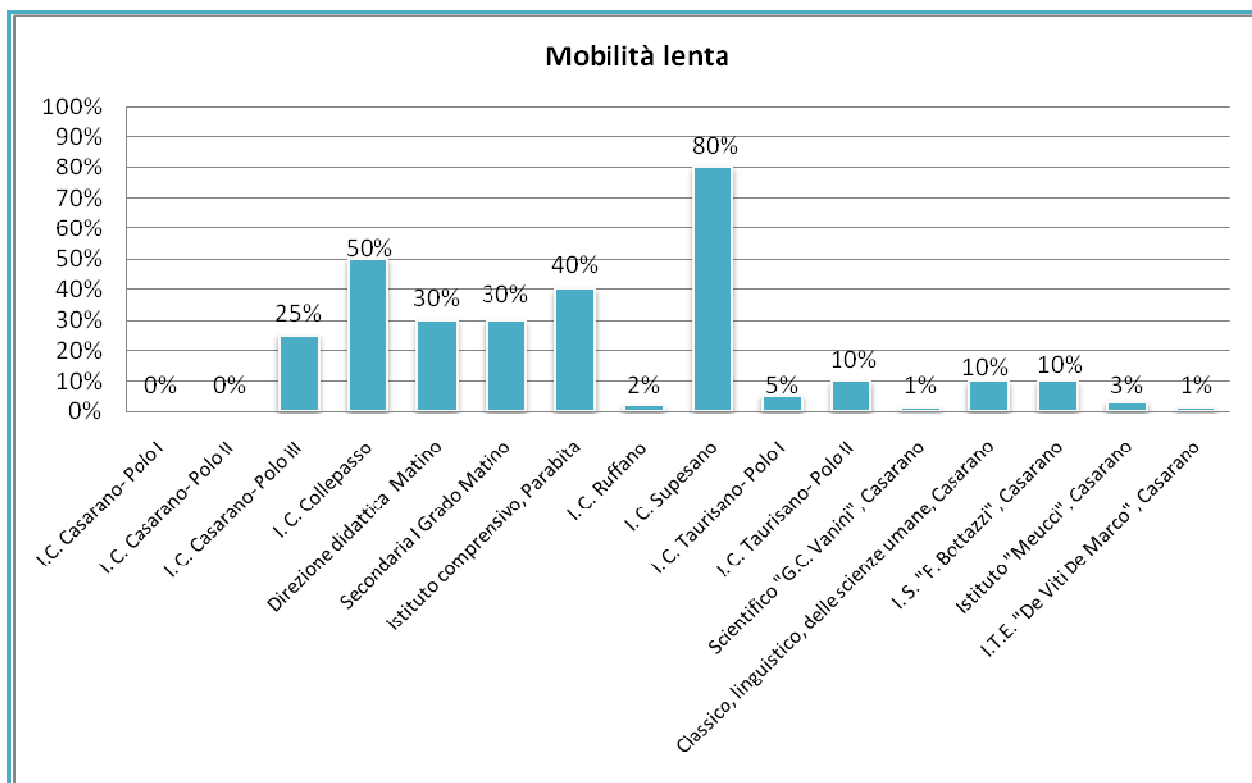
L'analisi delle informazioni raccolte in materia di mobilità sostenibile mostra la totale assenza, sul territorio di riferimento, di percorsi ciclabili e/o pedonali dedicati.

Come ben evidenziato dalla tabella che segue, infatti, nessun Comune garantisce servizi di tal genere a favore della popolazione scolastica:

Comune	Ciclobus	Pedibus
Casarano	/	/
Collepasso	/	/
Matino	/	/
Parabita	/	/
Ruffano	/	/
Supersano	/	/
Taurisano	/	/

Al di là delle ragioni di tipo prettamente sociale che ineriscono una più specifica valutazione dello stato di avanzamento dell'offerta di servizi e di prestazioni alla persona che il territorio offre, tale carenza è strettamente legata alla mancata presenza di piste ciclabili e/o di aree pedonali, percorribili in sicurezza, poste in prossimità degli istituti scolastici, soprattutto primari e secondari di I grado. Quest'aspetto, tutt'altro che marginale nell'analisi che si sta compiendo, potrebbe, in parte, giustificare la bassa percentuale di alunni che, quotidianamente, percorre il tragitto casa- scuola a piedi o in bicicletta. Sono gli stessi Dirigenti scolastici a confermare l'entità del fenomeno nel corso delle interviste realizzate sull'argomento: mediamente, solo il 21,21% della popolazione scolastica del territorio-obiettivo si reca a scuola in bici o a piedi. Come ben evidenziato dal grafico che segue, le maggiori concentrazioni riguardano

la scuola primaria e la scuola secondaria di I grado, mentre per le scuole secondarie di II grado, il dato risulta essere estremamente contenuto:



Se per gli studenti delle scuole secondarie di II grado tale aspetto è strettamente connesso al fenomeno della pendolarità, per gli alunni delle scuole primarie e secondarie di I grado è la distanza casa-scuola a giocare un ruolo determinante: il ricorso al sistema della mobilità lenta è più alto per chi vive in prossimità della scuola; per contro, esso cala sensibilmente a fronte di una significativa distanza casa-scuola, degli impegni dei genitori e delle pressanti ansie e dei timori delle famiglie.

A queste ragioni soggettive e legate ad abitudini e stili di vita tipici della società contemporanea, devono aggiungersi valutazioni più eminentemente tecniche in grado di spiegare, in maniera obiettiva, quanto in esame. Il territorio di riferimento, infatti, presenta limiti strutturali di una certa rilevanza che, nella realtà, rendono difficilmente praticabile una valida progettazione di percorsi di mobilità sostenibile sicuri: la conformazione delle arterie delle città appartenenti al contesto- obiettivo manca di quei requisiti topologici e delle dotazioni infrastrutturali minime necessarie per la realizzazione di simili interventi. Ciò vale, soprattutto, per i percorsi ciclabili che necessitano delle seguenti condizioni:

- nelle opere di piattaforma stradale: regolarità delle superfici, apprestamenti per le intersezioni a raso ed eventuali sottopassi o sovrappassi, compresi i loro raccordi, sistemazioni a verde, opere di raccolta delle acque meteoriche, dotate, se del caso, di griglie, purché queste ultime non determinino difficoltà di transito per i ciclisti;

- nella segnaletica stradale: oltre ai tradizionali cartelli (segnaletica verticale), alle strisce (segnaletica orizzontale) e agli impianti semaforici, indicazioni degli attraversamenti ciclabili, colonnine luminose alle testate degli elementi spartitraffico fisicamente invalicabili, delineatori di corsia;
- nell'illuminazione stradale: impianti speciali per la visualizzazione notturna degli attraversamenti a raso che devono tener conto delle alberature esistenti, così da evitare zone d'ombra;
- nelle attrezzature: rastrelliere per la sosta dei velocipedi e, specialmente sulle piste ad utilizzazione turistica, panchine e zone d'ombra, preferibilmente arboree, fontanelle di acqua potabile, punti telefonici o, in alternativa, indicazione dei punti più vicini.

Per le ragioni sopra esposte e per i limiti precedentemente evidenziati, in previsione, appare più facilmente praticabile l'introduzione del pedibus, quale sistema alternativo di mobilità. È bene precisare, comunque, che, anche in caso di implementazione di questa proposta progettuale, si renderebbe necessario procedere a degli aggiustamenti di tipo tecnico relativi al manto stradale, alla segnaletica e all'illuminazione e che, qualsiasi modifica in tal senso, dovrebbe essere prevista nell'ambito di più ampi sistemi di programmazione della rete di trasporto urbano. Tuttavia, a differenza del ciclobus, il pedibus determinerebbe una minore invasività sull'assetto infrastrutturale della città, dal momento che la circoscrizione interesserebbe solo alcune aree ben definite e non l'intero territorio e tenuto anche conto del fatto che la strutturazione di percorsi dedicati avverrebbe sulla base di specifiche direttrici, individuate anche in relazione alla densità abitativa. D'altro canto, il pedibus presenta elementi di sicurezza più spiccati rispetto a quelli riscontrabili nel ciclobus, poiché consente ai genitori di accompagnare i propri figli ai punti di raccordo e di affidarli personalmente, nel compimento del tragitto, alle cure di uno o più accompagnatori. Infine, uno sforzo andrebbe richiesto anche sul piano culturale e sociale: l'introduzione del nonno vigile potrebbe essere un primo passo da compiersi, dal momento che, ad oggi, è una figura ancora poco diffusa, come emerge dal grafico sotto riportato:

Comune	Nonno vigile
Casarano	X
Collepasso	/
Matino	/
Parabita	/
Ruffano	/
Supersano	/
Taurisano	X

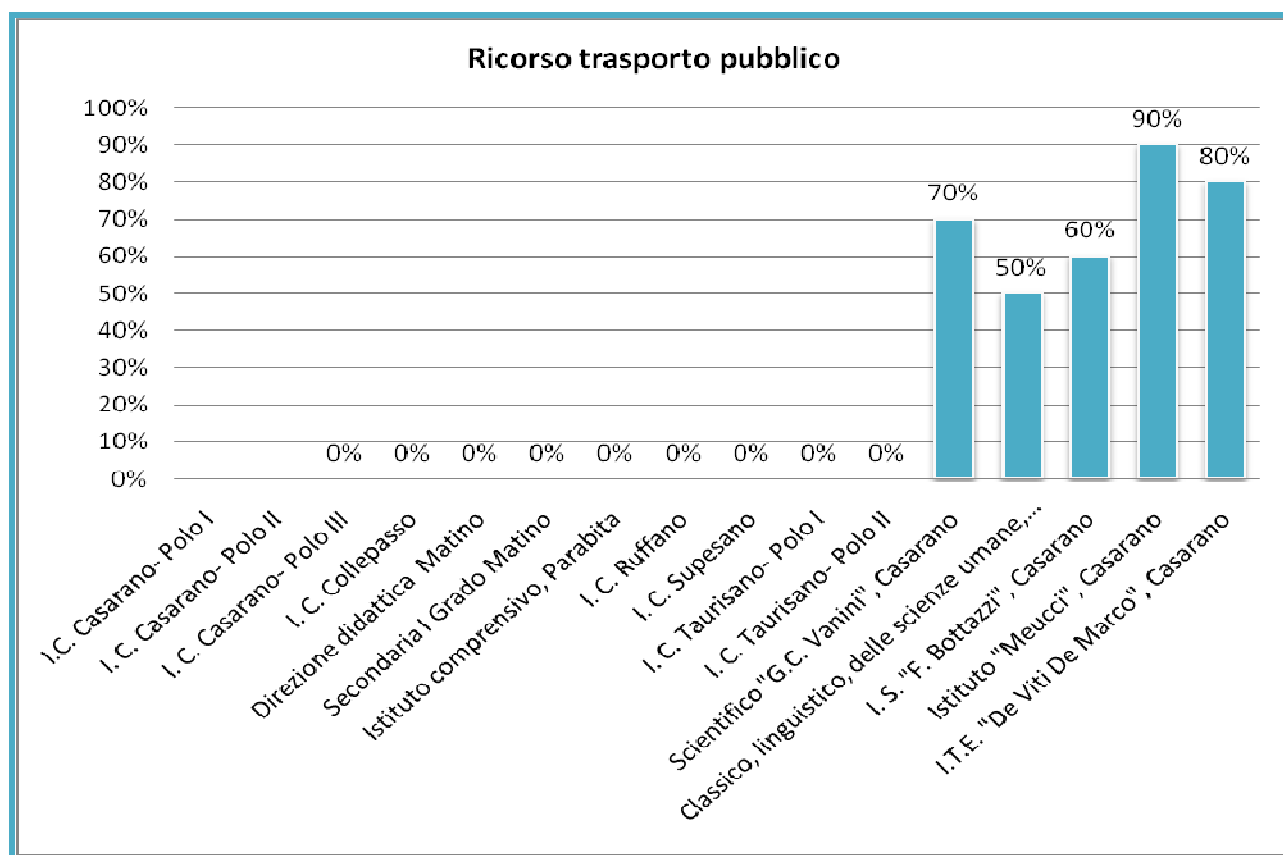
Si tratta, tuttavia, di un valido coadiuvante che potrebbe agevolmente essere previsto in tutti i Comuni del territorio-obiettivo, per la valenza sociale che riveste e per l'efficacia del ruolo, come ampiamente dimostrato da esempi di best practices rivenienti da altri contesti nazionali ed internazionali.

3.2.4.2 Linea di azione 4: concertazione per la sincronizzazione degli orari dei servizi di trasporto pubblico locale

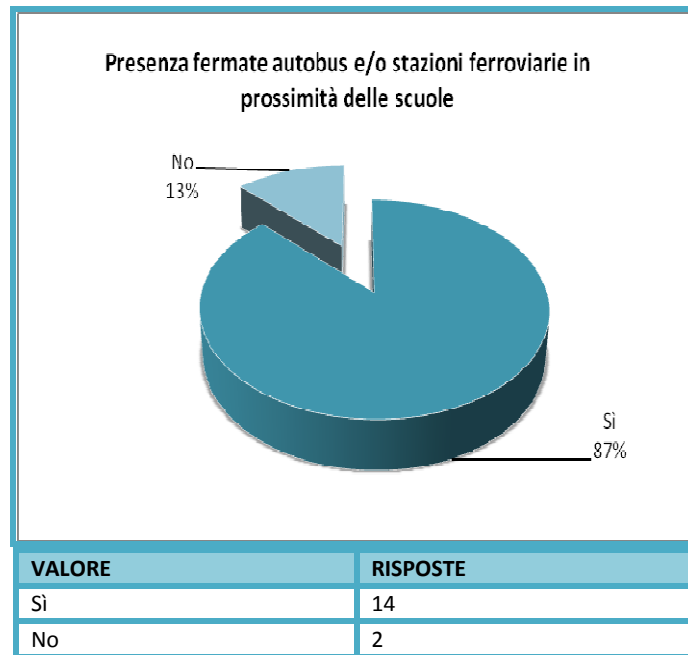
Attività	Analisi e valutazione dell' offerta e del livello di efficienza dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, garantiti nei Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, soprattutto in funzione dei bisogni della popolazione scolastica.
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> - Analizzare il grado di penetrazione nel tessuto cittadino delle linee di trasporto urbano (Comune e Scuole) ed extraurbano (Ferrovie del Sud Est ed STP); - evidenziare la sussistenza di eventuali limiti tecnici al potenziamento del sistema di trasporto pubblico; - esaminare lo stato di congestione del traffico veicolare, soprattutto privato e pesante, che si registra in prossimità delle scuole di ogni ordine e grado, insistenti sul territorio di competenza; - valutare la funzionalità delle corse del trasporto pubblico rispetto agli orari di entrata e di uscita delle scuole interessate; - analizzare l'entità del ricorso al trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, da parte della popolazione scolastica.
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> - Mappatura delle polarità; - verifica dell'esistenza di servizi di trasporto garantiti dagli istituti scolastici; - verifica dell' esistenza di servizi di trasporto garantiti dalle pubbliche amministrazioni locali; - ricostruzione delle linee, degli orari e delle fermate del trasporto pubblico urbano, soprattutto in relazione alle sedi e agli orari di entrata e di uscita degli Istituti scolastici; - ricostruzione delle linee, degli orari e delle fermate del trasporto pubblico locale extraurbano, soprattutto in relazione alle sedi e agli orari di entrata e di uscita degli Istituti scolastici; - conduzione delle interviste ai Dirigenti scolastici, coinvolti in qualità di testimoni privilegiati; - individuazione delle informazioni rilevanti ai fini dell'analisi; - lettura ed interpretazione dei dati rilevati; - valutazione dello stato di fatto.
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> - consultazione delle fonti; - questionario di rilevazione delle linee, delle fermate e degli orari del trasporto pubblico locale; - rappresentazione grafica su aereofotogrammetria di percorsi e/o fermate del sistema di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano; - intervista semi-strutturata ai Dirigenti delle scuole di ogni ordine e grado; - questionario per la lettura del bisogno, rivolto agli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado; - questionario per la lettura del bisogno, rivolto ai genitori degli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado.
Partner	<ul style="list-style-type: none"> - Comuni facenti parte dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano; - Istituti scolastici aderenti; - Aziende di trasporto pubblico extraurbano.

Risultanze

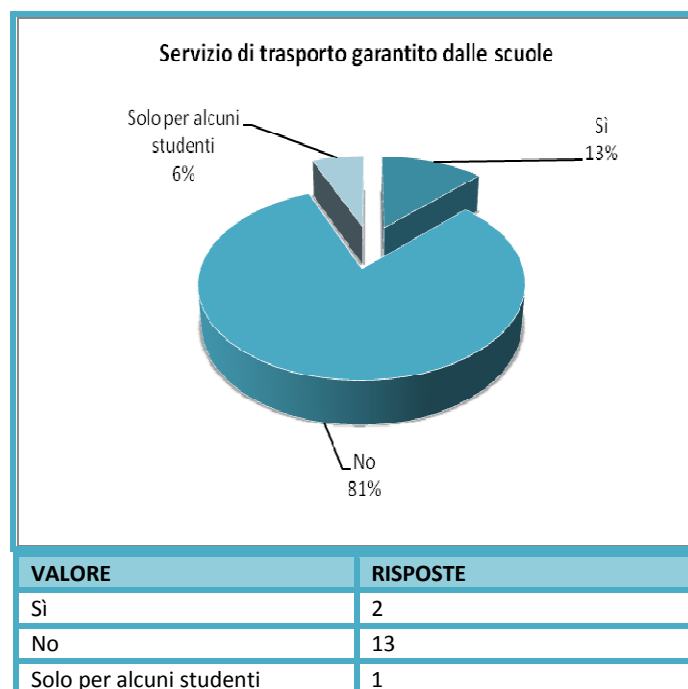
Gli studenti che si spostano in treno e/o in autobus per raggiungere gli istituti scolastici frequentati sono sempre meno. Nella sezione successiva andremo ad indagare le ragioni di una simile scelta, soffermandoci tanto sulle motivazioni addotte dagli alunni quanto su quelle espresse dai genitori degli stessi. In questa ci basti sottolineare che solo gli studenti delle Scuole Secondarie di II Grado si avvalgono di mezzi di trasporto pubblico per raggiungere le scuole: è questo il quadro che emerge dalle interviste condotte ai Dirigenti scolastici interessati, secondo i quali lo 0% della popolazione scolastica delle scuole primarie e delle scuole secondarie di I grado sfrutta il sistema di mobilità locale per percorrere, quotidianamente, il tragitto casa- scuola.



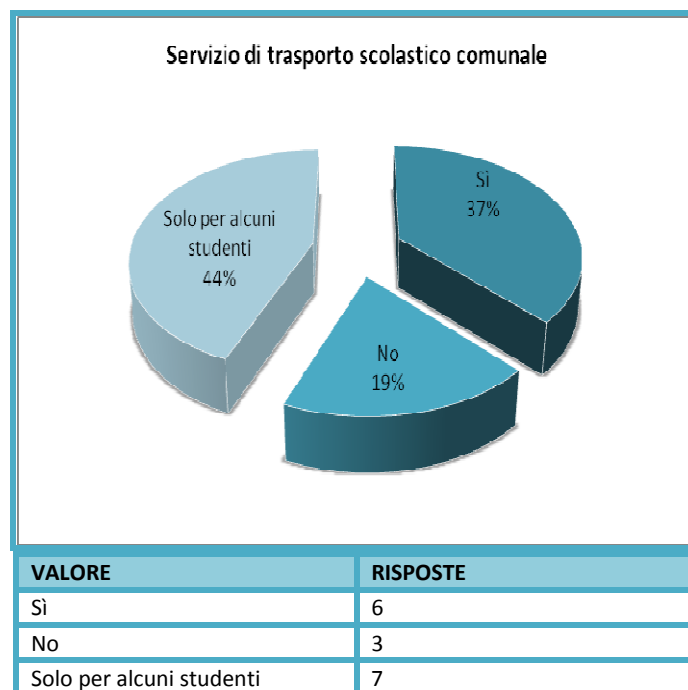
Ciò, nonostante - a detta degli stessi intervistati - esistano, in prossimità degli istituti, fermate autobus e/o stazioni ferroviarie atte a facilitare l'accesso ai servizi di trasporto, rendendoli fruibili da sacche sempre più importanti di popolazione: come meglio evidenziato dal grafico che segue, ben l'87% dei dirigenti, infatti, conferma che l'infrastrutturazione urbana prevede la presenza, nei pressi delle scuole, di punti di raccordo, di snodo e di interscambio, ma, evidentemente, ciò non è sufficiente ad incentivare all'uso di mezzi pubblici.



D'altra parte, gli stessi Dirigenti riconoscono che la scuola da loro diretta, nella maggior parte dei casi, non gestisce un servizio di trasporto scolastico: solo 3 scuole su 16 garantiscono una simile prestazione, una delle quali solo su richiesta e ad esclusivo beneficio degli alunni di scuola primaria e di scuola dell'infanzia.



Tuttavia, gli intervistati sono a conoscenza dell'esistenza di una rete di trasporto scolastico di appannaggio delle Pubbliche amministrazioni locali, come meglio descritto nella rappresentazione seguente:



Incrociando queste informazioni con quelle rivenienti dagli Uffici comunali interessati, emerge che, ad eccezione del solo Comune di Matino, tutti gli altri facenti parte dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, offrono un servizio di trasporto scolastico, seppur ciascuno con delle peculiarità rispetto ai destinatari, alla modalità di gestione e alle fermate, come descritto nella tabella successiva:

Comune	Destinatari	Modalità di gestione	Fermate e orari
Casarano	Alunni diversamente abili scuola dell'infanzia, primaria, secondaria di I grado e, su richiesta, degli studenti iscritti alla scuola secondaria di II grado	In economia	Flessibili/ Tragitto casa-scuola
Collepasso	Alunni scuola dell'infanzia	In economia	Flessibili/ Tragitto casa-scuola
Matino	/	/	/
Parabita	Alunni scuola primaria	Affidamento a terzi	Flessibili/ Tragitto casa-scuola
Ruffano	Alunni scuola dell'infanzia, secondaria di I grado e diversamente abili	Affidamento a terzi	Cfr. tabella dedicata*
Supersano	Alunni scuola primaria	Affidamento a terzi	Cfr. tabella dedicata**

	e secondaria di I grado		
Taurisano	Alunni scuole dell'infanzia	Affidamento a terzi	Flessibili/ Tragitto casa-scuola

Infatti, mentre i Comuni di Casarano, Collepasso, Parabita e Taurisano puntano sulla flessibilità dell'offerta, prevedendo un servizio calibrato sui bisogni e sulle richieste della popolazione- target, con orari e fermate variabili, a seconda degli utenti che ne beneficiano, i Comuni di Ruffano e Supersano hanno strutturato un sistema di mobilità locale che si snoda lungo direttrici chiare e ben definite, in orari precisi e prevedibili, come rinvenibile dalle tabelle di seguito riportate:

COMUNE DI RUFFANO*		
TRASPORTO SCOLASTICO		
ALUNNI SCUOLA DELL'INFANZIA		
CORSA 1- ANDATA E RITORNO		
FERMATE	ORARI	
Via S. Maria al Monte	7.30	15.00
Via XXIV luglio	7.35	15.05
Via Torrepaduli	7.40	15.07
Via Pisanelli	7.45	15.10
Via Prov.le per Casarano	7.50	15.13
C.da Limusa	7.55	15.15
C.da S. Nicola	8.00	15.17
Via G. Carducci	8.05	15.20
Via Arno	8.10	15.25
Via Adige	8.15	15.30
Via De Pretis	8.20	15.35
Via XXVluglio	8.25	15.37
Via Pisacane	8.30	15.40
Via Venezia	8.35	15.43
Via Giusti	8.40	15.45
Via Pio XII	8.45	15.47
Via Mogavero	8.50	15.50
Zona Industriale (Viale degli Artigiani)	8.55	15.55
C.da Spinelle	9.00	15.57
Via Torino	9.05	16.00
ALUNNI SCUOLA SECONDARIA I GRADO		
CORSA 2- ANDATA		
FERMATE	ORARI	
Prov.le per Taurisano	7.35	
Via S. Maria di Leuca	7.38	
Via Antica per Acquarica	7.40	
Via Com.le Ruff – Specchia	7.45	
Via Pasubio	7.50	
Via prov.le per Surano	7.52	
Via Magg. Galliano	7.55	
Via A. Volta	7.58	
Via Dei Falchi	8.00	

Via Carducci	8.05
Via prov.le per Casarano	8.10
ALUNNI SCUOLA SECONDARIA I GRADO CORSA 2- RITORNO	
Prov.le per Montesano	13.40
Via Colleoni	13.43
Via S. D'Acquisto	13.45
Via Magg. Galliano	13.47
Via Torricella	13.50
Prov.le per Surano	13.51
Via A. Volta	13.53
Via Dei Falchi	13.55
Via Il settembre	14.00
Via Carducci	14.03
Via S. Maria di Leuca	14.08
Via Antica per Acquarica	14.10
Com.le Ruffano – Specchia	14.15
Prov.le per Taurisano	14.20
ALUNNI DIVERSAMENTE ABILI CORSA 3- ANDATA	
FERMATE	ORARI
Via Dei falchi	7.40
Via Torino	7.50
Via Puccini (Supersano)	8.40
Via Crispi	8.50
Via De Pretis	8.55
ALUNNI DIVERSAMENTE ABILI CORSA 3- RITORNO	
Via Crispi	12.30
Via Dei Falchi	13.30
Via Torino	13.15
Via De Pretis	15.35
Via Puccini (Supersano)	15.55

COMUNE DI SUPERSANO* TRASPORTO SCOLASTICO	
ALUNNI SCUOLA PRIMARIA E SECONDARIA DI I GRADO CORSA 1- ANDATA	
FERMATE	ORARI
Via Nociglia	7.40
Via Cutrofiano (Zona Industriale)	7.44
Via Cutrofiano angolo Via Kennedy	7.46
Via Cutrofiano angolo Via De Gasperi	7.48
C.da Paduli	7.50
Via Prov.le per Casarano	7.52
C.da Stesi	7.54
Via Schillanti VI	7.55
Via Sadat angolo Via Fiume	8.00
Via Sadat angolo Via Veneto	8.02

Via Alfieri angolo Via Toma	8.05
Via Toma angolo Via Da Vinci	8.07
Scuola primaria e secondaria di i grado	8.10
ALUNNI SCUOLA PRIMARIA E SECONDARIA DI I GRADO CORSA 1- RITORNO	
FERMATE	ORARI
Scuola primaria e secondaria di i grado	13:00
Via Da Vinci angolo Via Pio IX	13:03
Via Alfieri angolo Via Danieli	13:05
Via Sadat angolo Via Veneto	13:07
Via Sadat angolo Via Carlo Alberto	13:09
C.da Paduli	13:12
Via Schillanti VI	13:15
C.da Stesi	13:17
Via Cutrofiano angolo Via Kennedy	13:20
Via Kennedy angolo Via Il giugno	13:22
Via Nociglia	13:25
ALUNNI SCUOLA PRIMARIA E SECONDARIA DI I GRADO CORSA 2- ANDATA	
Via Cutrofiano angolo Via Kennedy	8.13
Via Kennedy angolo Via Il giugno	8.14
Via Scorrano angolo Via De Gasperi	8.15
Via Sadat angolo Via Fiume	8.17
Via Sadat angolo Via Carlo Alberto	8.18
Via Sadat angolo Via Veneto	8.19
Via Verdi angolo Via Vittorio Emanuele	8.20
Via Alfieri angolo Via Danieli	8.22
Via Da Vinci angolo Via Pio IX	8.25
Scuola primaria e secondaria di i grado	8.30
ALUNNI SCUOLA PRIMARIA E SECONDARIA DI I GRADO CORSA 2- RITORNO	
FERMATE	ORARI
Scuola primaria e secondaria di i grado	13.30
Via Da Vinci angolo Via Pio IX	13.35
Via Alfieri	13.37
Via Sadat angolo Via Veneto	13.39
Via Sadat angolo Via Fiume	13.40
C.da Paduli	13.42
Via Schillanti VI	13.45
C.da Stesi	13.47
Via Prov.le per Casarano	13.49
Via Cutrofiano angolo Via Kennedy	13.53
Via Scorrano angolo Via De Gasperi	13.55

Quello sinora descritto è il quadro che emerge dall'analisi del trasporto scolastico che, come noto, rappresenta una minima parte del focus del nostro elaborato. Giunti a questo punto, pertanto, si ritiene doveroso ampliare il livello di analisi, dal particolare al generale, passando allo studio del sistema di mobilità locale che, come avremo modo di dettagliare nelle pagine a seguire, si ripropone di rispondere, in

maniera accorta, ai bisogni di mobilità della popolazione scolastica, pur non qualificandosi come servizio dedicato.

Con riferimento al territorio dell'area- obiettivo, è solo il Comune capofila ad offrire un servizio di trasporto urbano, la cui gestione è affidata a terzi, articolato secondo linee, percorsi, fermate e orari che si riportano nella tabella successiva:

COMUNE DI CASARANO												
TRASPORTO PUBBLICO LOCALE												
LINEA 1												
FERMATE	ORARI											
Capolinea P.zza San domenico	7.30	8.15	8.49	9.35	10.17	10.55	11.30	12.00	12.30	13.00	13.30	
C. XX settembre	7.31	8.16	8.50	9.36	10.18	10.56	11.31	12.01	12.31	13.01	13.31	
Via Matino	7.34	8.19	8.53	9.39	10.21	10.59	11.34	12.04	12.34	13.04	13.34	
Via Giusti	7.36	8.21	8.55	9.41	10.23	11.01	11.36	12.06	12.36	13.06	13.36	
V.le Ferrari	7.38	8.23	8.57	9.43	10.25	11.03	11.38	12.08	12.38	13.08	13.38	
Via Alto Adige	7.41	8.26	9.00	9.46	10.28	11.06	11.41	12.11	12.41	13.11	13.41	
Via Spagna	7.43	8.28	9.02	9.48	10.30	11.08	11.43	12.13	12.43	13.13	13.43	
Via Lussemburgo	7.44	8.29	9.03	9.49	10.31	11.09	11.44	12.14	12.44	13.14	13.44	
Via Alto Adige, 63	7.45	8.30	9.04	9.50	10.32	11.10	11.45	12.15	12.45	13.15	13.45	
V.le Ferrari (op. osp.)	7.48	8.33	9.07	9.53	10.35	11.13	11.48	12.18	12.48	13.18	13.48	
Via Matino	7.53	8.38	9.12	9.58	10.40	11.18	11.53	12.23	12.53	13.23	13.53	
Via Memmi	7.54	8.39	9.13	9.59	10.41	11.19	11.54	12.24	12.54	13.24	13.52	
Via Poerio	7.57	8.42	9.16	10.02	10.44	11.22	11.57	12.27	12.57	13.27	13.59	
Via Solferino	7.58	8.43	9.17	10.03	10.45	11.23	11.58	12.28	12.58	13.28	14.00	
LINEA 2												
FERMATE	ORARI											
Via Vanoni	7.30	8.15	8.38	9.10	9.35	10.17	10.55	11.30	12.00	12.30	13.00	13.30
Via De Matteis	7.32	8.17	8.40	9.12	9.37	10.19	10.57	11.32	12.02	12.32	13.02	13.32
Via Ruffano	7.34	8.19	8.42	9.14	9.39	10.21	10.59	11.34	12.04	12.34	13.04	
Via Ombrone (Bormida)	7.35	8.20	8.43	9.15	9.40	10.22	11.00	11.35	12.05	12.35	13.05	
Via Pendino	7.36	8.21	8.44	9.16	9.41	10.23	11.01	11.36	12.06	12.36	13.06	
Via De Curtis	7.37	8.22	8.45	9.17	9.42	10.24	11.02	11.37	12.07	12.37	13.07	
Via Piave	7.38	8.23	8.46	9.18	9.43	10.25	11.03	11.38	12.08	12.38	13.08	
Largo stazione	7.40	8.25	8.48	9.20	9.45	10.27	11.05	11.40	12.10	12.40	13.10	
Via Matino	7.47	8.32	8.55	9.27	9.52	10.34	11.12	11.47	12.17	12.47	13.17	
Via Tiso	7.50	8.35	8.58	9.30	9.55	10.37	11.15	11.50	12.20	12.50	13.20	
Via Salvemini	7.51	8.36	8.59	9.31	9.56	10.38	11.16	11.58	12.21	12.51	13.21	

FERMATE	ORARI											
San Domenico	15.30	16.30	17.30	18.30	19.30							
Via Solferino	15.31	16.31	17.31	18.31	19.31							
Via Poerio	15.32	16.32	17.32	18.32	19.32							
Via L. Memmi	15.34	16.34	17.34	18.34	19.34							
Via Matino	15.35	16.35	17.35	18.35	19.35							
Via Giusti	15.37	16.37	17.37	18.37	19.37							
Via Ferrari	15.39	16.39	17.39	18.39	19.39							
Via Alto Adige	15.41	16.41	17.41	18.41	19.41							
Via Spagna	15.43	16.43	17.43	18.43	19.43							
Via Alto Adige	15.46	16.46	17.46	18.46	19.46							
Via Toma	15.49	16.49	17.49	18.49	19.49							
Via Ruffano	15.52	16.52	17.52	18.52	19.52							
Via Pendino	15.56	16.56	17.56	18.56	19.56							

Tanto per il territorio di Casarano quanto per quello degli altri Comuni limitrofi ricompresi nell’Ambito Territoriale Sociale, il sistema di trasporto pubblico urbano è integrato da quello offerto dalle aziende STP “Società dei trasporti Pubblici di Terra d’Otranto S.p.A.” e Ferrovie del Sud Est.

Dalla lettura e dall’analisi degli orari e delle linee di trasporto su gomma, emerge chiaramente che l’azienda maggiormente impegnata ad assicurare la mobilità tra i Comuni dell’Ambito e tra questi ed il Capoluogo di Provincia è la compagnia “Ferrovie del Sud-Est”. Alcune linee, in maniera specifica, garantiscono la percorrenza in fasce orarie compatibili con gli orari di inizio e di conclusione dell’attività scolastica. Con ciò si fa particolare riferimento alle linee di seguito indicate:

- **Linea Gallipoli – Casarano – Leuca:** collega Casarano con i comuni di Collepasso, Parabita e Matino, in orari in parte coincidenti con quelli scolastici; il collegamento si estende oltre il territorio dei Comuni dell’Ambito Territoriale Sociale di Casarano, sino a raggiungere le località di Neviano, Tuglie, Sannicola, Alezio, e Gallipoli. Funzionali agli orari scolastici sono, soprattutto, le corse che collegano il Comune di Taurisano con quello di Casarano. La linea si estende anche ai Comuni di Acquarica del Capo, Presicce, Salve, Morciano, Patù, Castrignano del Capo, Gagliano del Capo, Leuca.
- **Linea Parabita – Casarano – Gemini:** collega i Comuni di Parabita e Matino con Casarano, in orari funzionali a quelli di entrata e di uscita da scuola. Il collegamento si estende ai Comuni di Melissano, Taviano, Racale, Alliste, Fellingine, Ugento, Gemini.
- **Linea: Lecce – Casarano – Alessano:** collega i Comuni di Collepasso, Parabita, Matino, in orari funzionali a quelli di entrata e di uscita da scuola. La linea si estende anche ai Comuni di Lecce, San Cesareo, Galatina, Sogliano, Cutrofiano, Aradeo, Seclì, Neviano, Tuglie; serve, inoltre, anche il Comune di Taurisano, consentendo spostamenti in direzione Casarano, in orari funzionali a quelli di entrata e di

uscita da scuola per poi procedere in direzione sud, alla volta dei Comuni di Acquarica, Presicce, Alessano, Corsano in orario di fine lezione.

- **Linea: Lecce – Gemini – Presicce:** collega i Comuni di Taurisano e Ruffano, in orari funzionali a quelli di entrata e di uscita da scuola; la linea prosegue, inoltre, in direzione di Galatina, Cutrofrano, Supersano, Ugento.
- **Linea: Lecce – Presicce:** collega il Comune di Lecce con Parabita, Matino, Casarano, Taurisano e Presicce, ma solo nei giorni festivi.

Meno rispondenti ai bisogni degli studenti sono le corse offerte dall'azienda di trasporti STP che mette in collegamento i Comuni di Ugento e Taurisano con quello di Casarano, garantendo, altresì, gli spostamenti da questi ultimi e dai vicini Comuni di Parabita, Matino e Collepasso da e verso il capoluogo leccese, tanto in orari funzionali a quelli di entrata e di uscita da scuola tanto in fasce orarie rispondenti ai bisogni dei lavoratori pendolari. Inoltre, la linea Casarano-Maglie collega, tra gli altri, i Comuni di Supersano e Ruffano, mentre la San Cassiano – Casarano garantisce gli spostamenti anche nella tratta Taurisano-Casarano.

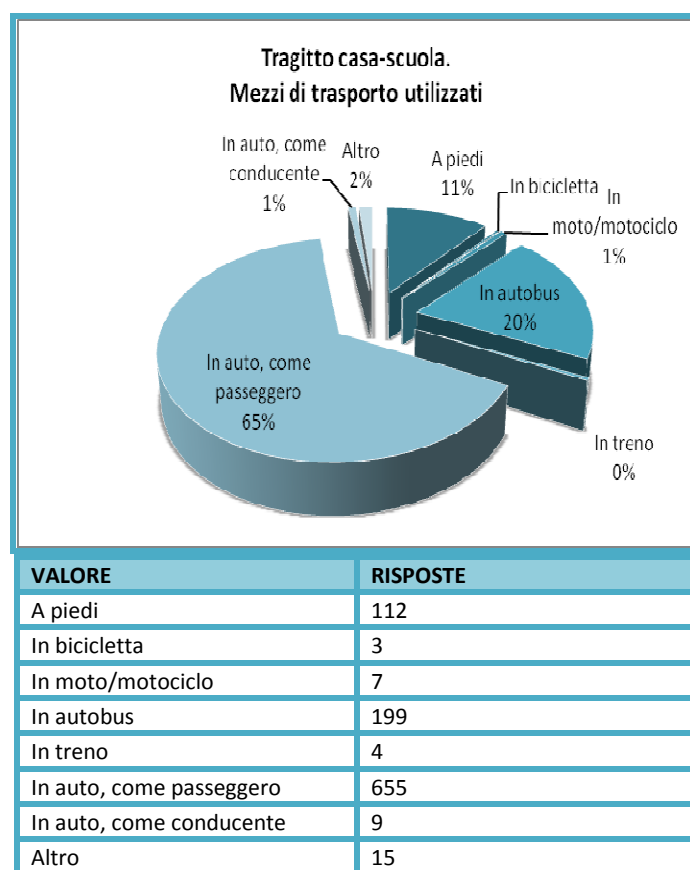
Oltre che dal trasporto su gomma, il territorio dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano è servito da una rete di trasporto su ferro, la cui gestione è di appannaggio della compagnia "Ferrovie del Sud Est" che garantisce la percorrenza da e per i centri abitati dell'Ambito medesimo. Com'è facilmente intuibile, il Comune in cui maggiori sono le corse su rotaia è quello di Casarano, in ragione di una più significativa presenza di istituti di istruzione secondaria di II grado. Ad oggi, tuttavia, come avremo modo di verificare subito di seguito anche dalla lettura dei questionari somministrati, il trasporto su ferro è pressoché inutilizzato: ciò è, almeno in parte, giustificabile dalla considerevole distanza che intercorre tra la stazione ferroviaria e gli istituti scolastici meta degli studenti. Tale aspetto interessa, in particolare, il Comune di Casarano, dove l'ubicazione della stazione è periferica rispetto alla collocazione dei plessi, dislocati in diverse parti del territorio, e per il Comune di Taurisano, sul cui territorio insiste un istituto di istruzione secondaria di secondo grado, e dove la stazione ferroviaria è ubicata a circa 2Km di distanza dall'abitato. Probabilmente, tale elemento limita il ricorso al treno per raggiungere l'istituto ivi ubicato, nonostante la fascia oraria funzionale a quella di svolgimento delle lezioni sia garantita da un treno proveniente dall'area Sud-Salento prossima a Leuca-Gagliano. Per completezza di analisi, si precisa che tale problema non interessa il Comune di Parabita, servito, nella fascia oraria considerata, dai medesimi treni che raggiungono Casarano e dove il Liceo artistico ivi ubicato è dislocato in prossimità della stazione ferroviaria, con notevole riduzione dei disagi legati alla distanza tra punto di snodo e plesso.

Alla luce dei limiti sopra evidenziati, il Comune di Casarano, ove si concentra la maggior parte dell'offerta di istruzione secondaria di II grado, è raggiunto dagli studenti di Parabita, Matino e, in minima parte, da quelli provenienti dal vicino centro di Taurisano. Oltre che dagli studenti residenti in questi Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale, Casarano è raggiungibile in treno anche dagli studenti di un bacino

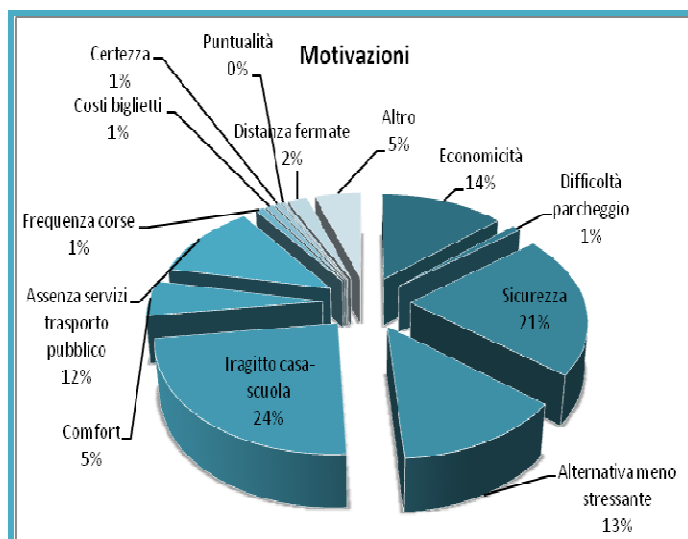
territoriale più ampio, comprendente, tra gli altri, i Comuni di Ugento, Presicce, Salve, Morciano, Galliano, Leuca.

Merita, infine, una trattazione particolare la presenza di istituti “esclusivi” sul territorio-obiettivo che, proprio in ragione del carattere di specificità degli insegnamenti offerti, raccolgono un bacino più ampio di studenti provenienti da Comuni situati anche a distanza considerevole e che, come tali, rientrano in una casistica di disagio differente rispetto a quella sinora trattata. Un esempio è rappresentato dall'Istituto Tecnico Industriale – Sezione Geometri, il cui bacino di utenza ricomprende anche sacche di popolazione scolastica proveniente dall’area magliese.

Passando, ora, dall’analisi dell’offerta a quella della domanda di servizi di trasporto pubblico locale, dai questionari somministrati ai genitori degli alunni delle scuole primarie e secondarie di primo grado e degli studenti delle scuole secondarie di secondo grado, insistenti nei Comuni dell’Ambito Territoriale Sociale Casarano, emerge che il 65% della popolazione scolastica utilizza l’automobile per raggiungere la sede della propria scuola, come evidenziato dal grafico e dalla tabella sotto riportati:



Le ragioni principali che sottendono una simile scelta coincidono con l’eccessiva distanza dell’istituto scolastico frequentato dall’abitazione (24%) e con motivi legati alla sicurezza (21%). D’altro canto, una significativa percentuale di genitori (12%) lamenta l’assenza di trasporto pubblico funzionale ai bisogni dell’utenza.

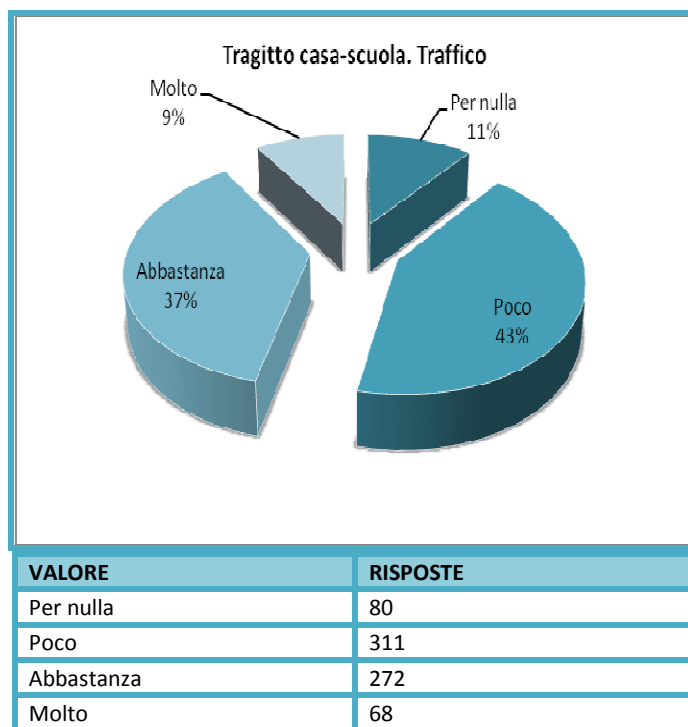


VALORE	RISPOSTE
Economicità	132
Difficoltà di parcheggio	9
Sicurezza	209
Alternativa meno stressante	128
Tragitto casa-scuola	233
Comfort	52
Assenza di servizi di trasporto pubblico	115
Frequenza delle corse dei mezzi pubblici	9
Costi biglietti del servizio di trasporto pubblico	9
Limitata certezza degli spostamenti	6
Scarsa puntualità negli spostamenti	4
Eccessiva distanza delle fermate di autobus e/o treni	21
Altro	49

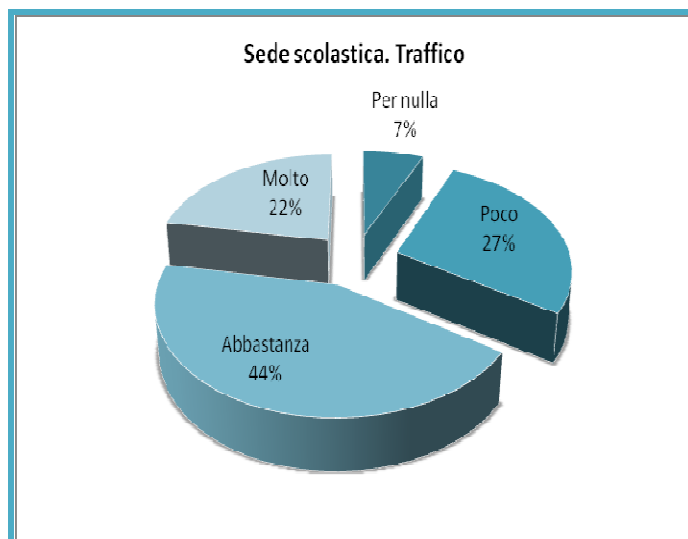
I genitori che accompagnano i figli a scuola in auto, dichiarano di impiegare, mediamente, 10 minuti al mattino e circa 12 minuti per il rientro, con oscillazioni che vanno da un massimo di circa 50-60 minuti ad un tempo minimo di un minuto.

Il dato risulta più chiaro se letto alla luce del successivo: i tempi di percorrenza, infatti, risentono, almeno in parte, del problema traffico che si registra nelle fasce orarie prese in esame e nelle aree poste in prossimità degli istituti scolastici, soprattutto lungo le arterie che servono più scuole situate a pochi metri l'una dall'altra.

In realtà, la maggior parte degli intervistati si dice poco toccato da tale problema: infatti, il 37% dichiara di incontrare abbastanza traffico nel tragitto casa-scuola e, addirittura, solo il 9% sostiene di incontrare code eccessive lungo il percorso; per contro, ben il 43% dichiara di imbattersi in code limitate e l'11% di non incontrarne per nulla.

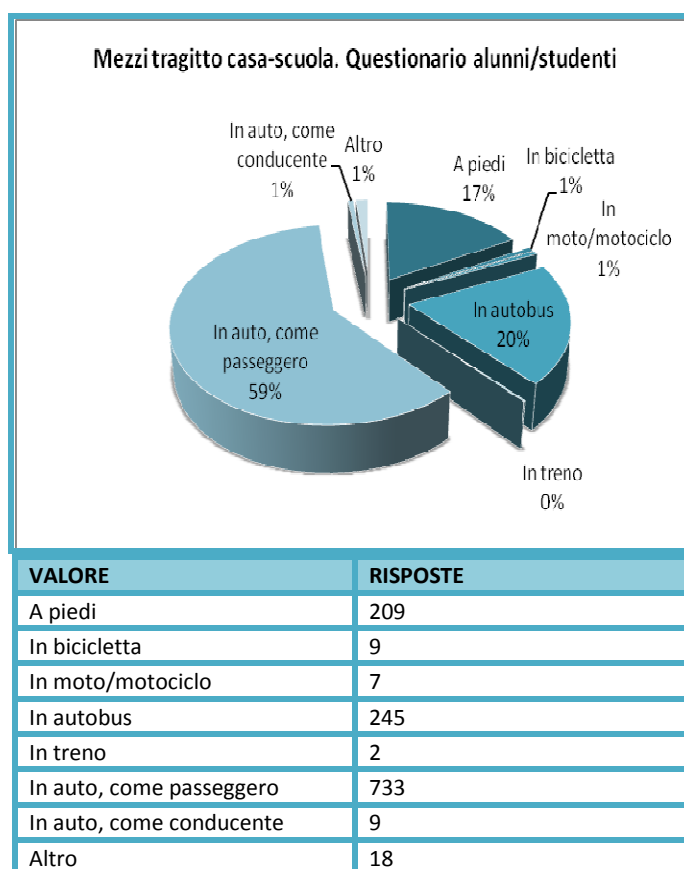


Il problema del traffico assume dimensioni differenti se lo si analizza non più lungo le vie cittadine, bensì in prossimità degli istituti scolastici: il 22% del campione, infatti, dichiara di incontrare traffico eccessivo nei pressi delle scuole e per il 44% il fenomeno assume dimensioni abbastanza rilevanti; solo il 27% reputa che il livello di congestione è contenuto e per il 7% esso è addirittura nullo.

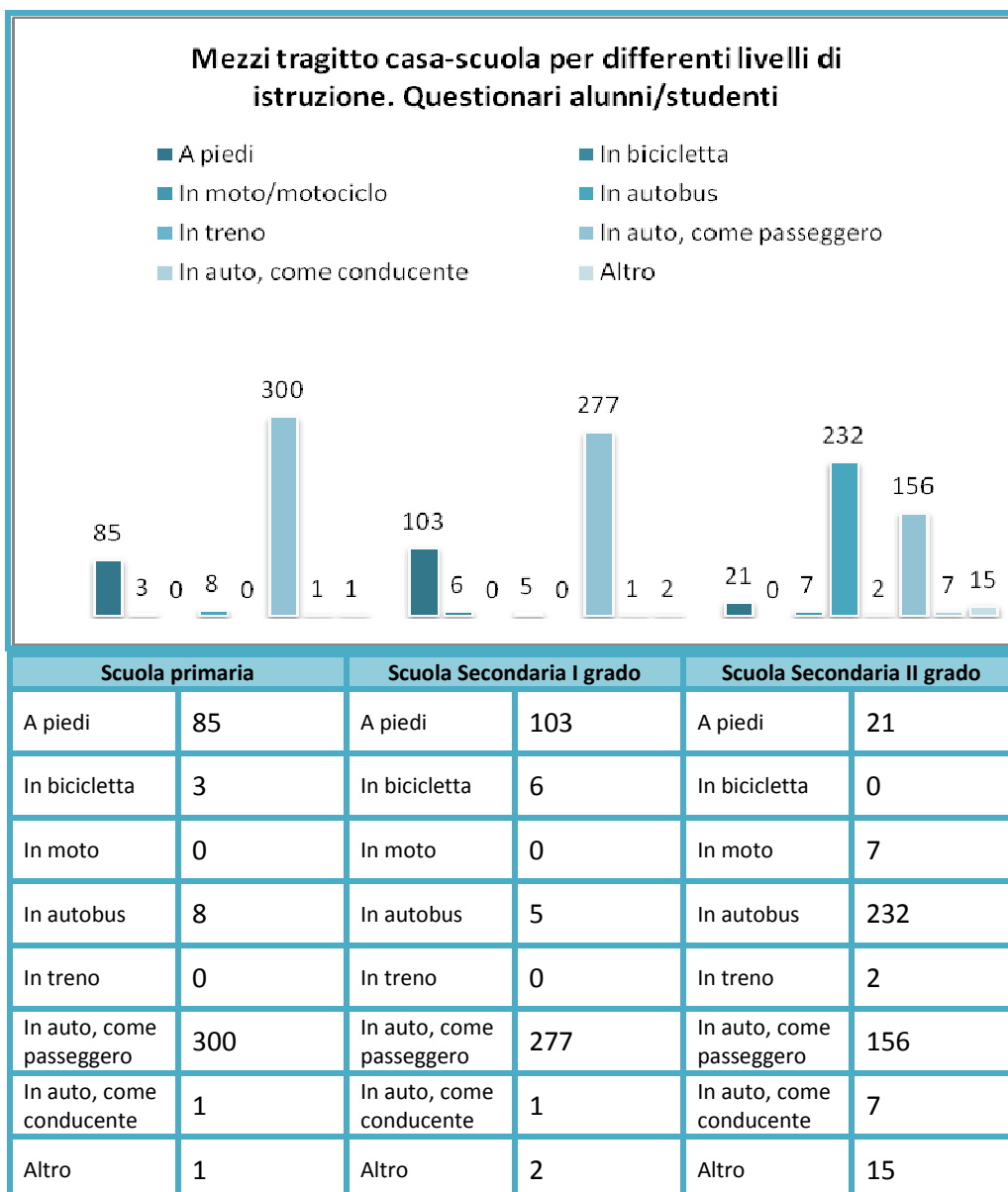


VALORE	RISPOSTE
Per nulla	49
Poco	204
Abbastanza	323
Molto	163

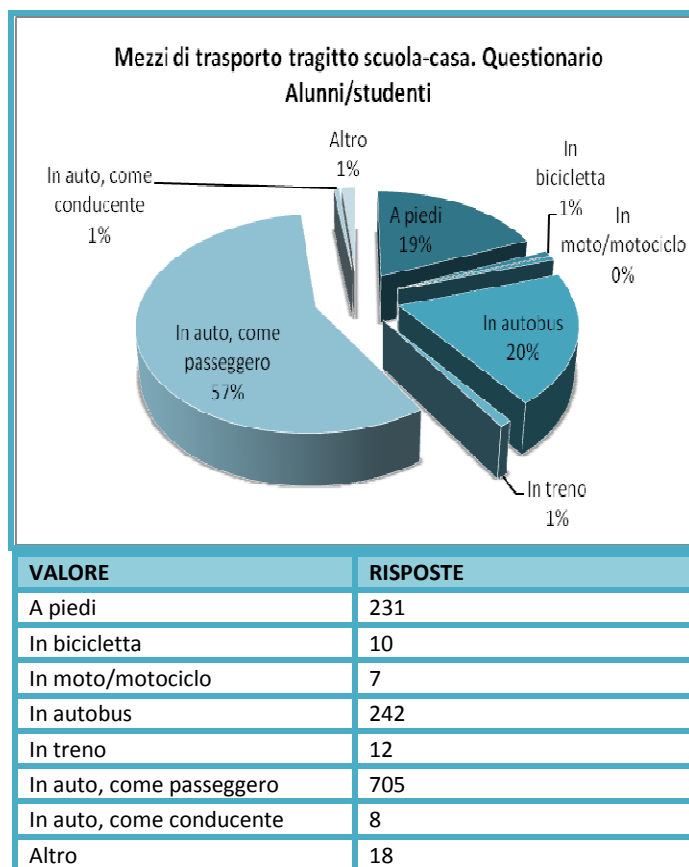
Un quadro simile a quello tracciato dall'analisi dei questionari somministrati ai genitori, emerge dalla lettura del dato riveniente dalle risposte fornite dagli alunni e dagli studenti interessati dalla ricerca: il tempo medio di percorrenza del tragitto casa-scuola è pari a 11 minuti e l'auto resta il mezzo di locomozione usato da quasi il 60% della popolazione target.



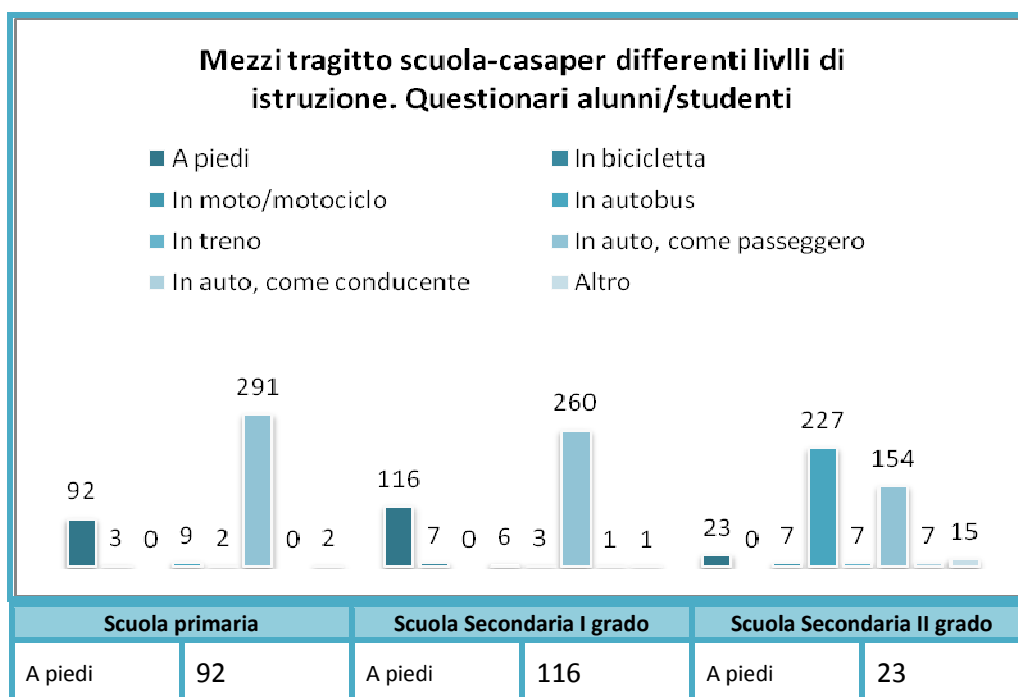
Se disaggregato per differente livello di istruzione, il ricorso all'auto si conferma massiccio per gli alunni di scuola primaria, mentre cala notevolmente per gli studenti delle scuole secondarie di II grado:



Situazione simile si registra nel tragitto di ritorno da scuola a casa: il dato aggregato ci dice che il 57% del campione utilizza il veicolo privato, il 20% l'autobus e il 19% ritorna a casa a piedi:

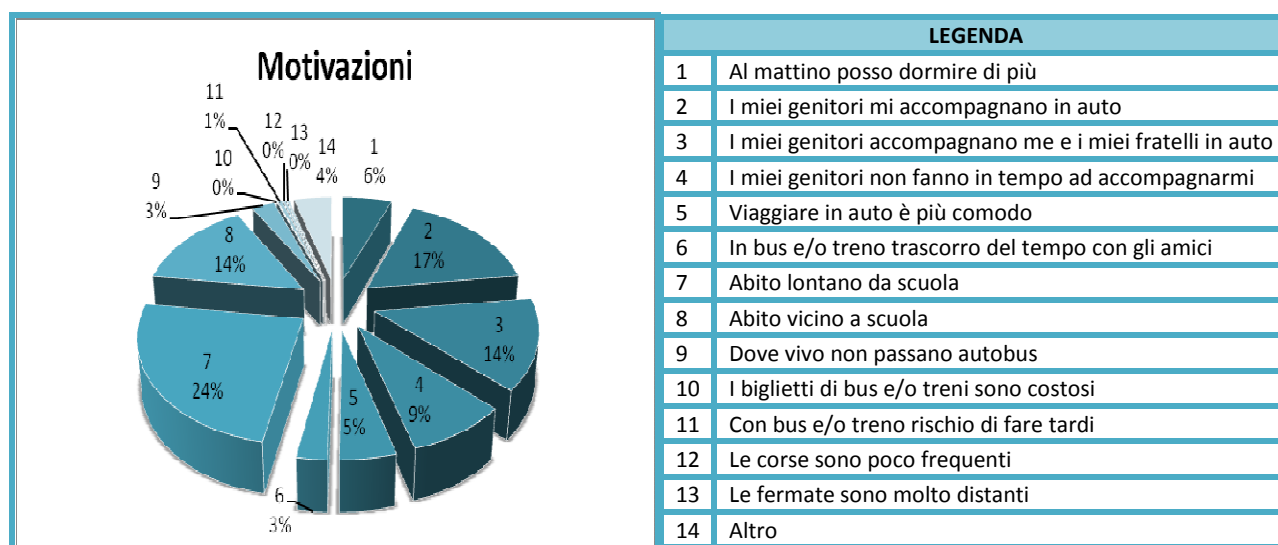


Anche in questo caso, l'analisi del dato disaggregato fornisce uno spaccato diverso del fenomeno per ciascun livello di istruzione preso in analisi: se il 75% degli alunni della scuola primaria e il 66% di quelli della scuola secondaria di I grado rientrano a casa in auto, gli studenti delle secondarie di II grado utilizzano l'automobile solo nel 35% dei casi; la percentuale maggiore, infatti, torna a casa in autobus (51,5%).



In bicicletta	3	In bicicletta	7	In bicicletta	0
In moto	0	In moto	0	In moto	7
In autobus	9	In autobus	6	In autobus	227
In treno	2	In treno	3	In treno	7
In auto, come passeggero	291	In auto, come passeggero	260	In auto, come passeggero	154
In auto, come conducente	0	In auto, come conducente	1	In auto, come conducente	7
Altro	2	Altro	1	Altro	15

Alla base della scelta del mezzo di trasporto per percorrere il tragitto casa-scuola, gli stessi ragazzi confermano la rilevanza della distanza che intercorre tra il proprio domicilio e l'istituto scolastico frequentato. Non meno influenti sono le ragioni legate all'organizzazione familiare e ai tempi degli adulti del nucleo che, spesso, preferiscono accompagnare i figli a scuola prima di andare a lavorare, piuttosto che avvalersi di altri sistemi di mobilità.



3.2.4.3 Linea di azione 6: miglioramento dell'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione

Attività	Analisi tecnico-funzionale del portale web dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano e lettura del livello di utilizzo dei pc da parte dell'utenza che accede agli sportelli di segretariato sociale professionale presenti in tutti i Comuni dell'area-obiettivo.
Obiettivi	- Evidenziare servizi offerti, potenzialità e punti di debolezza del portale web dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano e valutarne la funzionalità rispetto al livello di utilizzo dei pc da parte dell'utenza che accede agli sportelli di segretariato sociale professionale presenti in tutti i Comuni dell'area-obiettivo.

Azioni	<ul style="list-style-type: none"> - Analisi del portale web dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano; - redazione di uno strumento di rilevazione delle informazioni necessarie; - raccolta delle informazioni per il tramite degli Uffici di segretariato sociale professionale presenti in tutti i Comuni dell'area-obiettivo; - archiviazione informatizzata dei dati; - individuazione delle informazioni rilevanti ai fini dell'analisi; - lettura ed interpretazione dei dati rilevati; - valutazione dello stato di fatto.
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> - Documenti tecnici e linee guida per lo sviluppo dei siti web della P.A.; - questionario per la lettura del bisogno, rivolto agli utenti degli sportelli di Segretariato Sociale Professionale, attivi presso tutti i Comuni dell' Ambito Territoriale Sociale di Casarano.
Partner	<ul style="list-style-type: none"> - Comuni facenti parte dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano

Risultanze

Il portale dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, alla stregua di qualsiasi portale web di una Pubblica Amministrazione, deve rispettare diverse specifiche, prescritte "Linee guida per i siti web della PA", pubblicate il 26 luglio 2010, nella versione definitiva, sul sito del Ministero della Pubblica Amministrazione, che impongono la conformità ai criteri di pubblicazione, trasparenza ed accessibilità del sito.

In primo luogo, secondo quanto stabilito dalla Direttiva 8/2009 del Ministro per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione per la riduzione dei siti web delle pubbliche amministrazioni e per il miglioramento della qualità dei servizi e delle informazioni on line al cittadino, il portale dovrebbe prevedere un dominio gov.it e rispettare alcuni parametri essenziali, volti ad assicurare che le informazioni ed i servizi offerti siano chiaramente presentati, raggruppati in modo organico e facilmente raggiungibili dalla homepage.

La direttiva prevede, inoltre, che, per tutti i siti registrati con il dominio gov.it di propria competenza, le Pubbliche Amministrazioni individuino un responsabile del procedimento di pubblicazione dei contenuti, i cui dati, completi di indirizzo e-mail, devono essere inseriti in una pagina dedicata del sito, raggiungibile all'indirizzo "www.nomesito.gov.it/responsabile" e presente nel menu di coda del sito stesso.

Infine, il portale è tenuto alla garanzia del principio di accessibilità e deve prevedere, altresì, una sezione dedicata alla trasparenza dell'attività amministrativa, completa di tutte le informazioni concernenti l'organizzazione, l'utilizzo di risorse, nonché l'attività di misurazione e valutazione dei risultati.

In seguito all'analisi effettuata, il portale dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano presenta elementi di difformità rispetto alla succitata direttiva e, da un punto di vista tecnico-funzionale, evidenzia le seguenti criticità:

- inefficace organizzazione dei contenuti;
- difficile reperibilità delle informazioni;
- scarso grado di aggiornamento della modulistica/documentazione;

- limitata leggibilità, dovuta allo scarso livello di contrasto di colori del menù principale;
- mancato rispetto dei criteri minimi a tutela dell'accessibilità;
- mancato inserimento della sezione "trasparenza";
- mancato inserimento di una pagina relativa al responsabile di pubblicazione dei contenuti;
- assenza del suffisso .gov.it a chiusura del link di pagina.

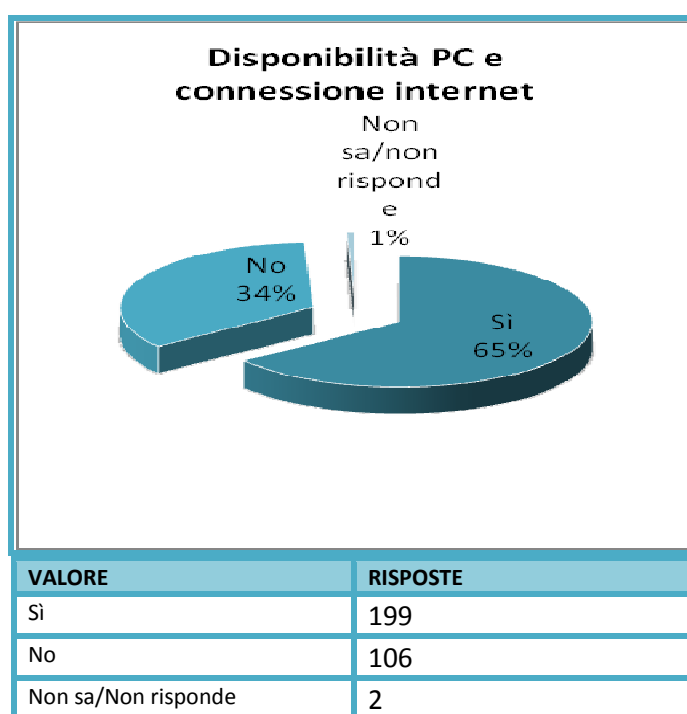
In definitiva, allo stato attuale, il portale non ottempera agli obblighi imposti dalle normative vigenti in materia di erogazione di servizi web.

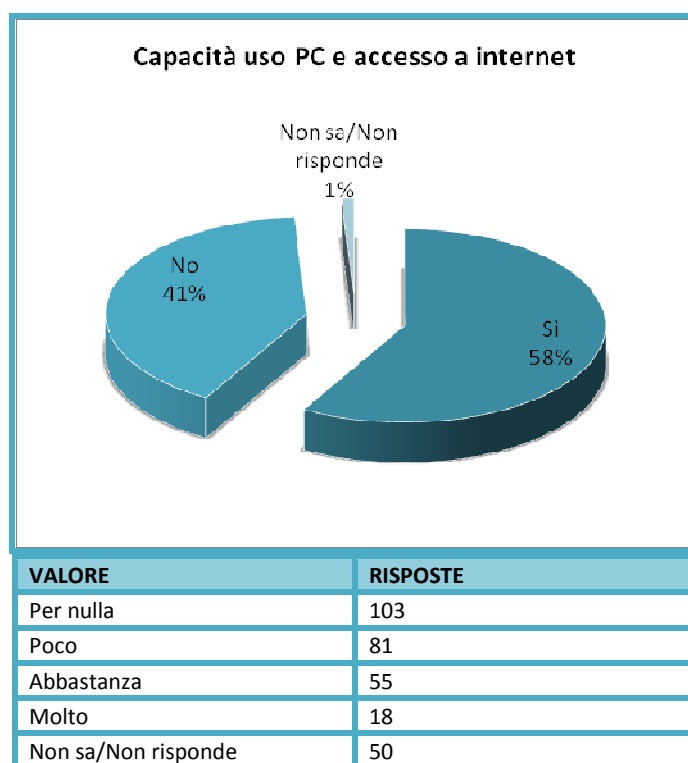
Evidentemente, l'avvio di un eventuale processo di informatizzazione dei servizi sociali, deve prevedere, preliminarmente, il superamento dei predetti limiti. Allo stesso tempo, una simile operazione si rivela valida ed efficace a condizione che, sul piano della domanda, si registri l'esigenza da parte del cittadino di avvalersene con funzione strumentale all'accesso ai servizi sociali.

A tale scopo, si è ritenuto opportuno somministrare agli utenti degli sportelli di segretariato sociale professionale operanti in tutti i Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano un semplice questionario, atto a valutare lo stato di fatto in materia di utilizzo di pc e accesso ad internet.

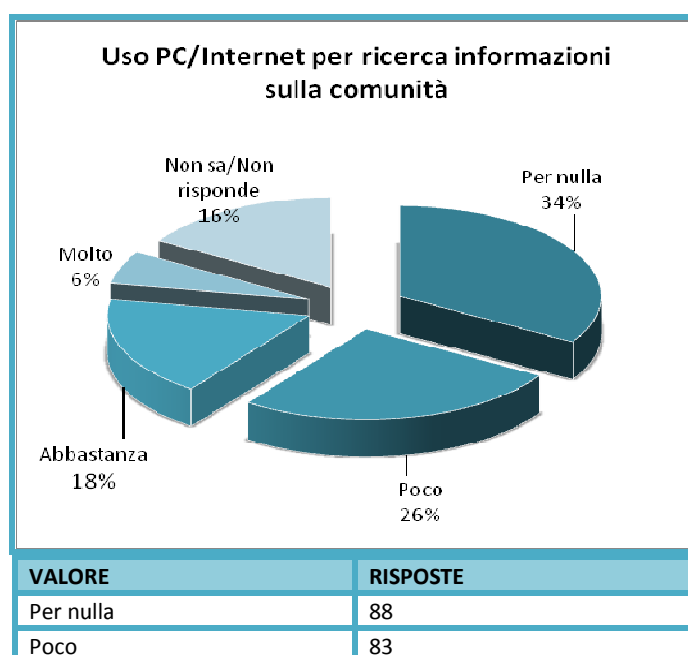
Prima di addentrarci nella lettura dei dati emersi, vale la pena "conoscere" il campione su cui si è basata tale indagine. Esso ha un'età media di 46 anni, si compone per il 57% da donne e ha un grado di istruzione medio-basso (poco più del 30% possiede un diploma di scuola secondaria o una laurea); sul piano lavorativo, il gruppo intervistato risulta essere in cerca di occupazione o in condizione di non lavoro per oltre il 68%.

Addentrando nella lettura dei dati, emerge che quasi il 65% degli utenti in casa possiede un computer e un collegamento per l'accesso ad internet, ma solo il 58% dichiara di sapere come utilizzarli.





Sebbene una buona percentuale degli utenti che accedono ai servizi sociali per il tramite degli uffici di segretariato sociale professionale possiede un pc e un collegamento internet e- in percentuale minore- sappia utilizzarli, solo una minoranza di essi utilizza internet per ricercare informazioni che riguardano la propria comunità o le prestazioni e i servizi sociali garantiti: infatti, solo 1 intervistato su 4 dichiara di utilizzare “molto” o “abbastanza” tali strumenti a tale scopo.



Abbastanza	62
Molto	13
Non sa/Non risponde	61

Infine, per una corretta interpretazione di quanto emerso e al fine di favorire la lettura dei dati su un campione omogeneo, è doveroso sottolineare che la percentuale identificativa di chi “non sa/non risponde” ricomprende anche coloro che nella prima domanda del questionario inerente l'uso del pc e di internet avevano risposto negativamente.

3.2.5 Fase V: Lettura del bisogno

3.2.5.1 Linea di azione 1: orari delle scuole

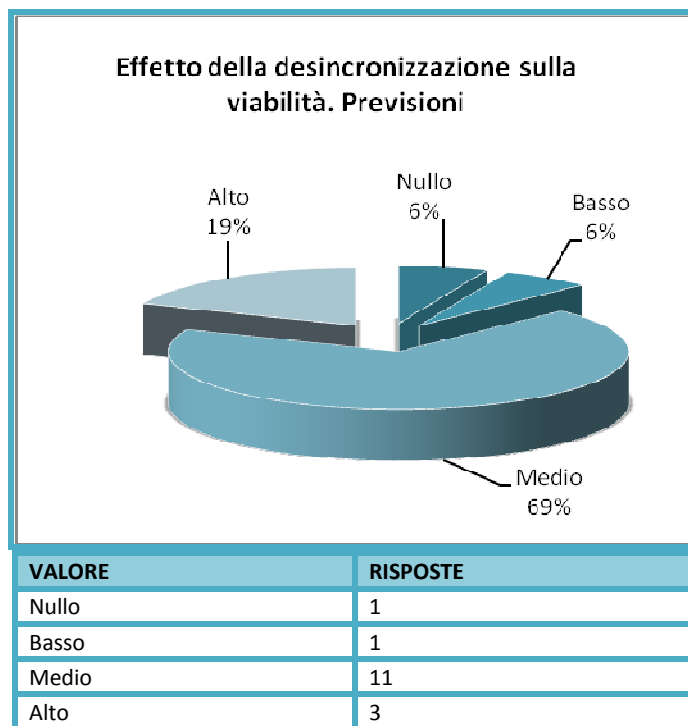
Proposta A: Desincronizzazione degli orari di entrata e di uscita dalla scuola

Attività	Valutazione dell'opportunità di prevedere sistemi di desincronizzazione degli orari di entrata e di uscita da scuola, in funzione delle esigenze delle famiglie degli alunni e degli studenti degli istituti di ogni ordine e grado, insistenti nei Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano.
Obiettivi	- Razionalizzare i tempi della scuola, in modo da armonizzarli con gli altri tempi di vita degli alunni/studenti e delle loro famiglie.
Azioni	- Individuazione delle ipotesi operative; - predefinizione delle variabili da analizzare, tenuto conto delle ipotesi di cui sopra; - ricerca e raccolta delle informazioni; - archiviazione informatizzata dei dati; - individuazione delle informazioni rilevanti ai fini dell'analisi; - lettura ed interpretazione dei dati rilevati; - valutazione dello stato di bisogno.
Strumenti	- Intervista semi-strutturata ai Dirigenti delle scuole di ogni ordine e grado; - questionario per lettura del bisogno, rivolto agli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado; - questionario per la lettura del bisogno, rivolto ai genitori degli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado.
Partner	- Istituti scolastici aderenti

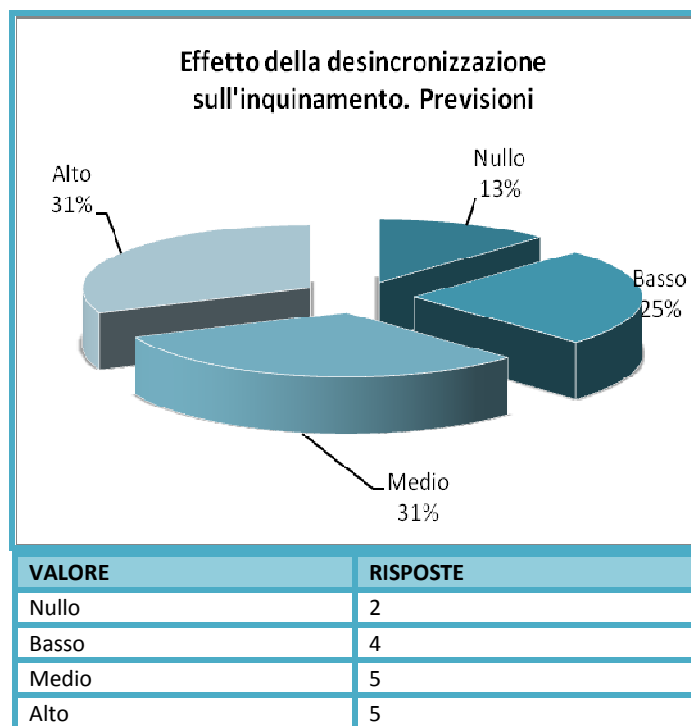
Risultanze

Il tema della desincronizzazione degli orari di entrata e di uscita delle scuole rappresenta un punto nodale nell'analisi che si sta compiendo. L'adozione di un piano di tal genere e di tale portata richiede un alto livello di confronto e di condivisione da parte di tutti i portatori di interesse. Pertanto, risulta necessario indagare le posizioni assunte, sull'argomento, dai diversi attori coinvolti, a partire dai Dirigenti scolastici che rappresentano gli interlocutori principali. La maggior parte di essi si dice convinto che l'elaborazione di un piano concertato e condiviso, volto a promuovere la desincronizzazione degli orari di

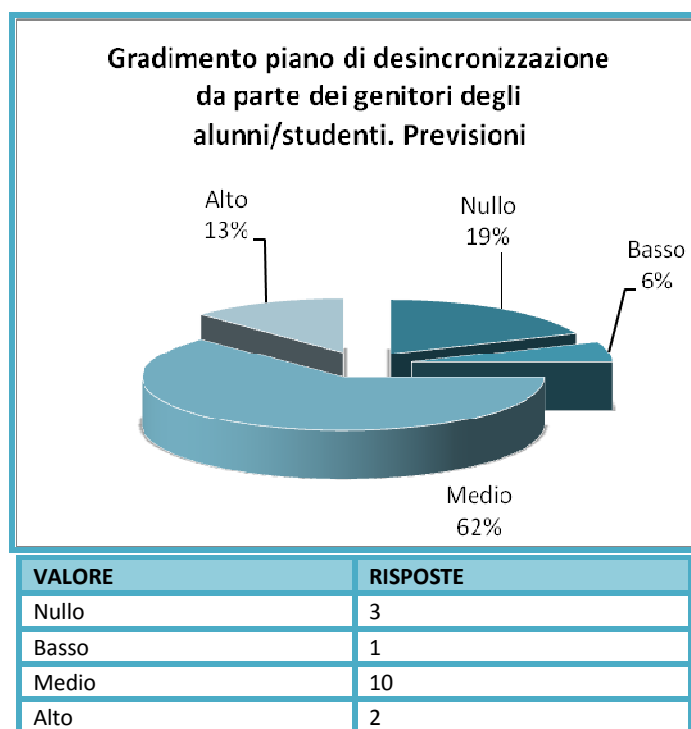
entrata e di uscita delle scuole di ogni ordine e grado, insistenti sul territorio di competenza, sortirebbe effetti positivi in termini di viabilità, contribuendo a ridurre, notevolmente, la pressione veicolare sulle arterie stradali più trafficate. Solo 2 Dirigenti su 16 si esprimono contro tale ipotesi, sostenendo che simili misure sono già in atto.



Il 62% dei dirigenti ritiene, inoltre, che lo stesso piano contribuirebbe a ridurre l'inquinamento acustico e atmosferico che si registra nei pressi degli istituti scolastici, mentre un 25% reputa che esso concorrerebbe solo in parte a determinarne la diminuzione; infine, il 13% degli intervistati sostiene che le misure di desincronizzazione non apporterebbero alcun beneficio in termini di abbattimento delle polveri sottili e dell'inquinamento acustico.

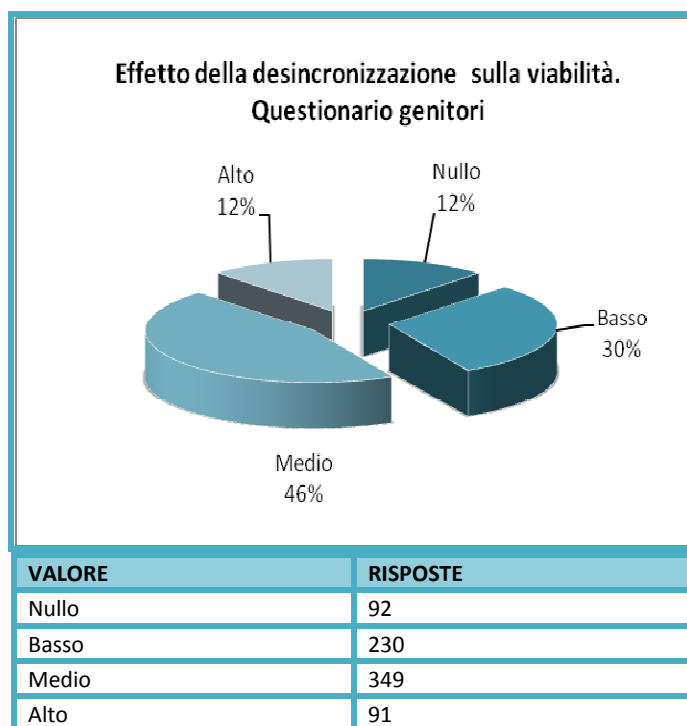


Rispetto all'opportunità di procedere all'implementazione del piano di desincronizzazione e alle eventuali reazioni che esso innescherebbe, i Dirigenti ritengono che sarebbe accolto molto (13%) e abbastanza (62%) bene dalle famiglie dei loro alunni/studenti; per contro, il 6% si esprime a favore di un accoglimento solo marginale e il 19% reputa che le famiglie non accoglierebbero di buon grado una simile iniziativa.

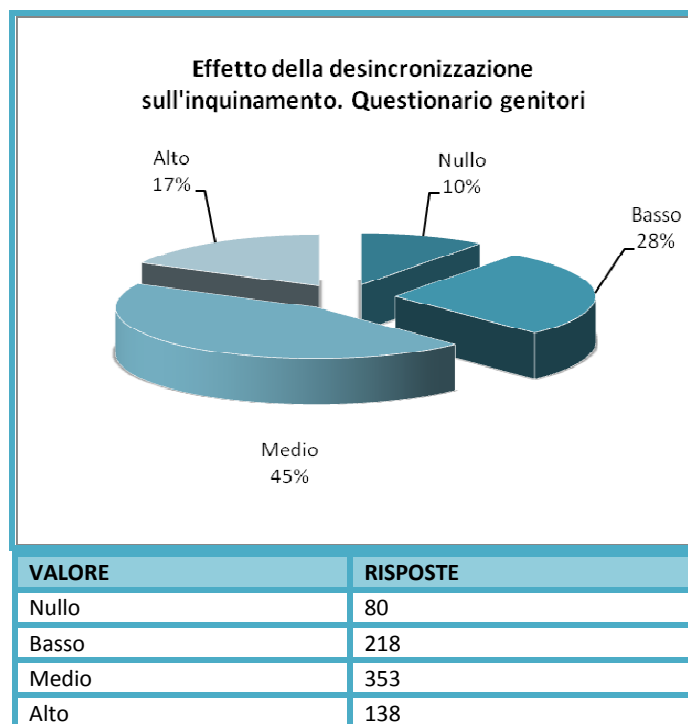


Per avere un quadro d'insieme più ricco ed esaustivo, sono state rivolte le stesse domande ai genitori degli alunni/studenti, nella piena convinzione che una simile scelta sia foriera di maggiore obiettività in fase di analisi dei dati.

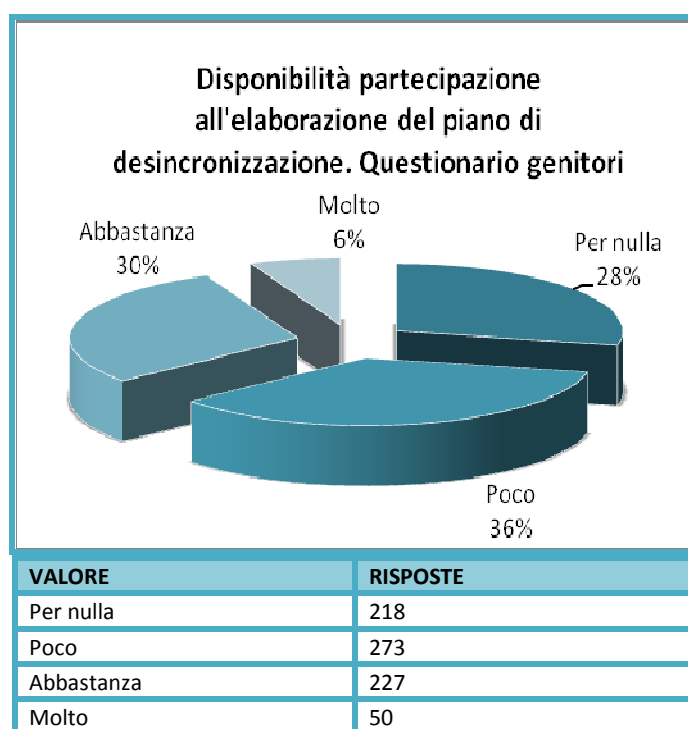
Con riferimento alla relazione piano di desincronizzazione- miglioramento della viabilità, il 12% del campione riconosce un rapporto a somma positiva tra le due variabili; il 46% rimarca una discreta rilevanza nell'adozione del piano, mentre la restante parte ritiene che i risultati sarebbero scarsi o, addirittura, nulli.



Per quanto riguarda la correlazione tra piano di desincronizzazione e inquinamento acustico e atmosferico, la maggior parte del campione reputa che l'implementazione del piano sortirebbe effetti benefici importanti (17%) e abbastanza significativi (45%); la restante parte degli intervistati, invece, si dice poco (28%) o per nulla convinto (10%) del risultato.



A margine, vale la pena sottolineare come, nonostante i dati sopra analizzati indichino una generale predisposizione dei genitori all'attuazione delle azioni presentate, di fatto, essi siano restii ad impegnarsi in prima persona ed attivamente per il perseguimento dell'obiettivo, come ben descritto dal grafico sotto riportato, stante al quale solo il 37% del campione si mostra disponibile a prendere parte ai processi decisionali.



Proposte B: Realizzazione di percorsi sicuri e sostenibili per bambino (ciclobus e pedibus)

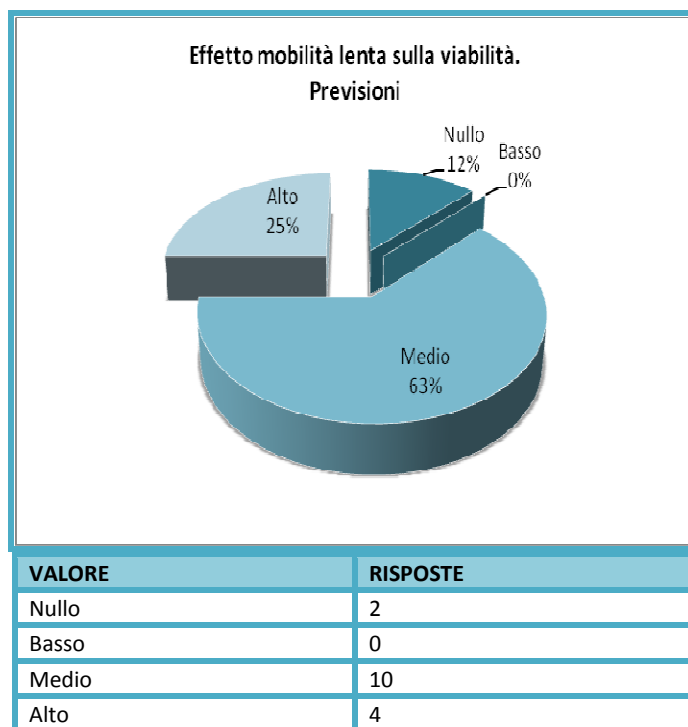
Attività	Verifica della disponibilità degli alunni/studenti delle scuole sul territorio di riferimento e delle famiglie degli stessi di avvalersi di sistemi di mobilità sostenibile per percorrere il tragitto casa-scuola.
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none">- Verificare la disponibilità degli alunni e degli studenti delle scuole insistenti sul territorio di competenza a ricorrere al ciclobus e/o al pedibus per percorrere il tragitto casa-scuola;- verificare la disponibilità delle famiglie degli alunni e degli studenti delle scuole insistenti sul territorio di competenza a ricorrere al ciclobus e/o al pedibus per consentire ai propri figli di percorrere il tragitto casa-scuola.
Azioni	<ul style="list-style-type: none">- conduzione interviste con i Dirigenti scolastici delle scuole partner;- somministrazione questionari per la rilevazione del bisogno di servizi di mobilità sostenibile agli alunni/studenti delle scuole di ogni ordine e grado insistenti sul territorio di competenza;- somministrazione questionari per la rilevazione del bisogno di servizi di mobilità sostenibile alle famiglie degli alunni/studenti delle scuole di ogni ordine e grado insistenti sul territorio di competenza;- individuazione delle informazioni rilevanti ai fini dell'analisi;- lettura ed interpretazione dei dati rilevati;- valutazione dello stato di bisogno.
Strumenti	<ul style="list-style-type: none">- intervista semi-strutturata ai Dirigenti delle scuole di ogni ordine e grado;- questionario per lettura del bisogno, rivolto agli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado;- questionario per la lettura del bisogno, rivolto ai genitori degli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado.
Partner	<ul style="list-style-type: none">- Istituti scolastici aderenti.

Risultanze

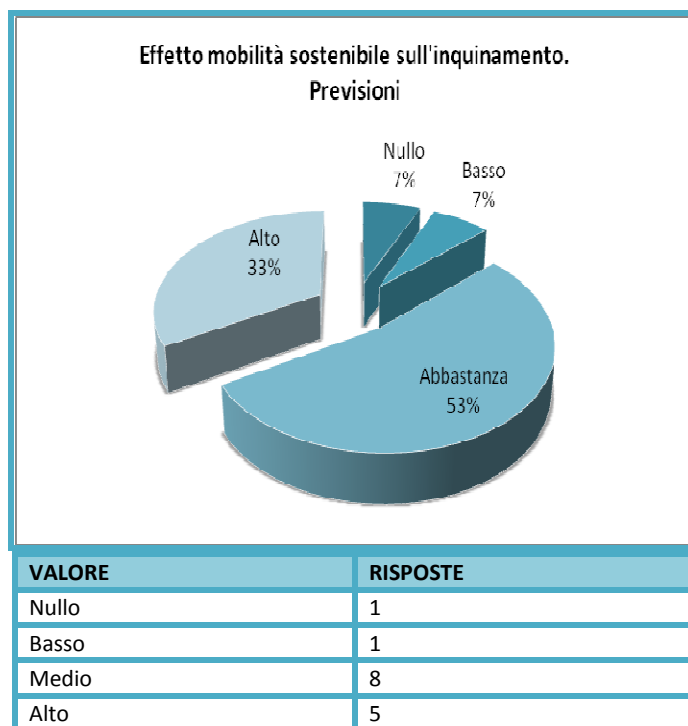
Quotidianamente, migliaia di alunni e di studenti frequentanti le scuole di ogni ordine e grado, insistenti sul territorio dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, si riversano sulle strade per raggiungere il proprio istituto scolastico.

Come evidenziato nelle sezioni precedenti, l'automobile rimane il mezzo di trasporto maggiormente utilizzato a tale scopo. Le conseguenze in termini di viabilità sono facilmente intuibili: elevata congestione delle arterie stradali, soprattutto a ridosso degli orari di entrata e di uscita dagli istituti, elevato livello di inquinamento acustico ed atmosferico. A questo punto, vale la pena chiedersi se l'introduzione di sistemi di mobilità alternativa sortirebbe effetti positivi sulle problematiche sopra specificate, ad esclusivo vantaggio della salubrità dell'aria e della decongestione del traffico. I Dirigenti scolastici si dicono convinti della possibilità di riuscita di una simile riprogettazione della mobilità scolastica. Con specifico riferimento alla viabilità, il 63% del campione intervistato ritiene che l'introduzione di sistemi di mobilità sostenibile possa garantire una decongestione del traffico negli orari di punta (entrata e uscita

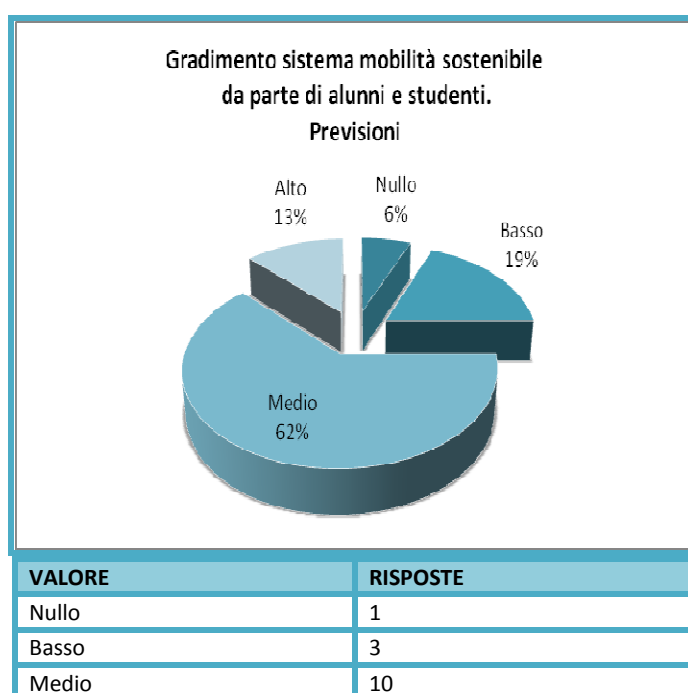
da scuola); il 25% sostiene che le ricadute di un simile intervento sarebbero notevoli, mentre il restante 12% si dice per nulla convinto della validità di una simile riprogrammazione in termini di mobilità.



Un quadro simile a quello sopra descritto si delinea con riferimento alla presunta correlazione tra introduzione di sistemi di mobilità sostenibile e livello di inquinamento acustico e atmosferico. Se il 53% dei Dirigenti intervistati reputa che l'introduzione di ciclobus e/o pedibus consentirebbe un contenimento dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico, il 33% dello stesso campione si dice convinto che gli effetti di un simile piano sarebbero significativi. Per contro, una percentuale ancora troppo alta ritiene che nessun sistema alternativo di mobilità garantirebbe un abbattimento significativo delle polveri sottili e dell'inquinamento acustico che si registra in prossimità degli istituti scolastici: per il 7% gli effetti sarebbero minimi, mentre per il restante 7% addirittura nulli.

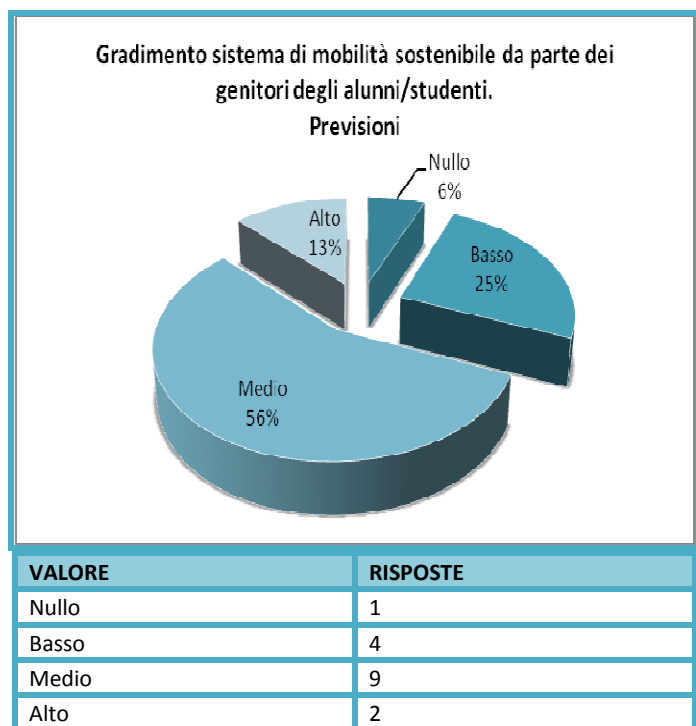


Passando a valutare, a questo punto, il piano dei bisogni o il grado di disponibilità degli alunni e degli studenti ad avvalersi di servizi alternativi di mobilità (ciclobus e/o pedibus), strutturati in tutta sicurezza, per raggiungere la sede scolastica, il 62% dei Dirigenti intervistati ritiene che il servizio sarebbe mediamente impiegato, mentre il 13% si dice convinto dell'alto livello di gradimento da parte di alunni e studenti; la restante percentuale del campione si divide tra quanti credono che la popolazione studentesca accoglierebbe con alcune resistenze il servizio di mobilità alternativo (19%) e quanti ritengono che non sarebbe per nulla gradito (6%).



Alto	2
------	---

Discorso analogo vale sul fronte genitori: il 56% dei Dirigenti ritiene che le famiglie dei loro alunni e dei loro studenti sarebbero ben contente di avvalersi di ciclobus e/o pedibus per mandare i loro figli a scuola; il 13% è addirittura convinto che il livello di gradimento di un simile intervento da parte delle famiglie sarebbe molto alto; solo il 6% lo ritiene nullo, mentre il restante 25% crede che finirebbe con l'essere un servizio scarsamente utilizzato.

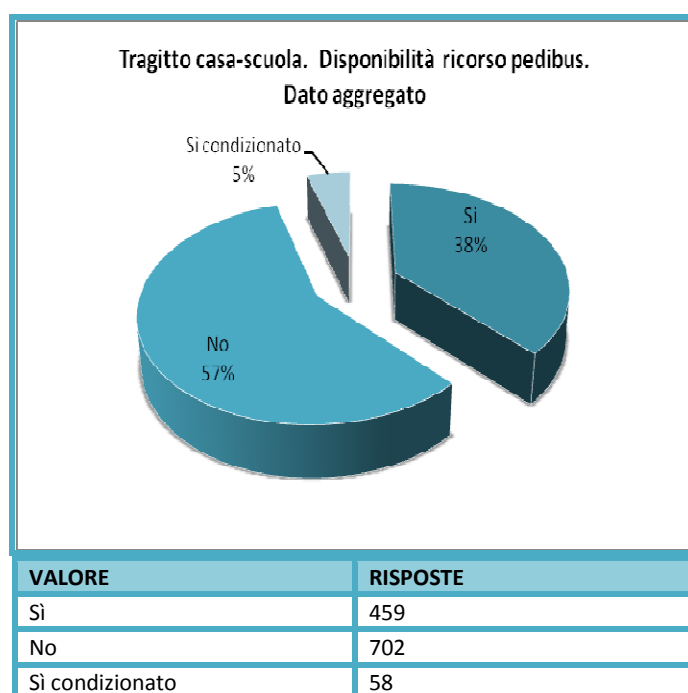
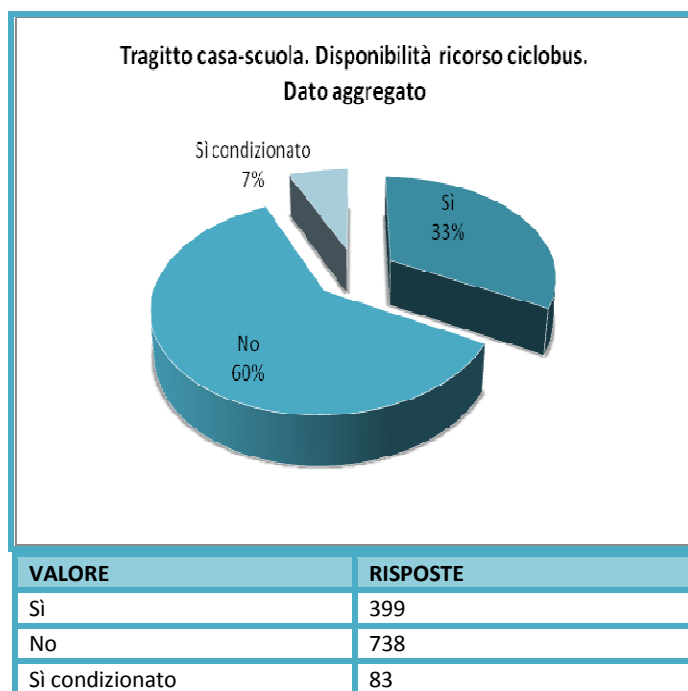


Il coinvolgimento dell'Ente locale e dell'Ambito Territoriale Sociale nella fattiva promozione di una valida alternativa all'uso del mezzo proprio potrebbero, di fatto, spingere tante famiglie ad optare per tali forme di mobilità sostenibile; per contro, al di là degli orientamenti e dei timori personali, l'elemento che più di tutti costituisce un deterrente all'uso di forme alternative di mobilità è la distanza casa-scuola. Per tale ragione, il dato assume connotazioni molto differenti tra le scuole primarie e secondarie di I grado, da un lato, e le secondarie di II grado, dall'altro.

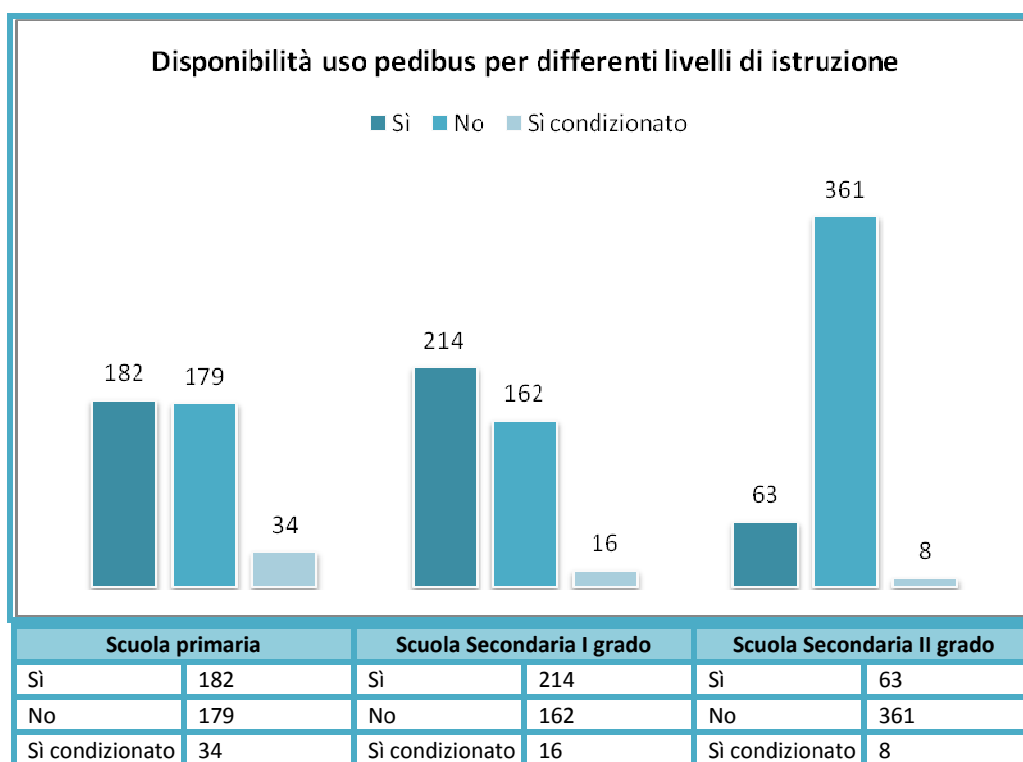
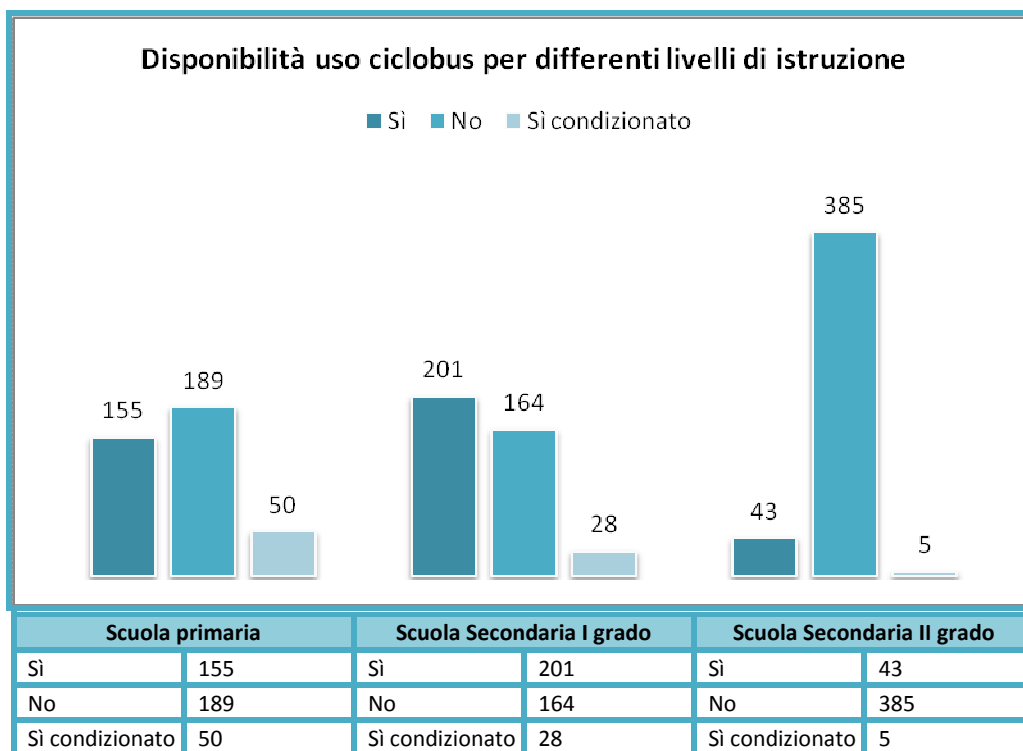
Tale trend trova conferma anche nei questionari sottoposti alla popolazione studentesca del contesto obiettivo: a livello aggregato, solo il 33% degli studenti sarebbe disposto ad avvalersi del ciclobus per raggiungere l'istituto scolastico e il 38% sarebbe disposto a percorrere a piedi il tragitto casa-scuola.

Inoltre, il 7% dichiara che sarebbe disponibile ad utilizzare la bici per raggiungere la scuola, a condizione che ci siano piste ciclabili sicure, sorvegliate da personale addetto e che la distanza casa-scuola sia contenuta. Con riferimento al pedibus, è il 5% a dichiararsi propenso ad utilizzare il servizio alle medesime condizioni. È evidente che il 60% nel caso del ciclobus e il 57% per ciò che attiene il pedibus sono

percentuali ancora troppo alte per ritenere praticabile l'opzione di incentivare i sistemi alternativi di mobilità su tutti i livelli di scuola.

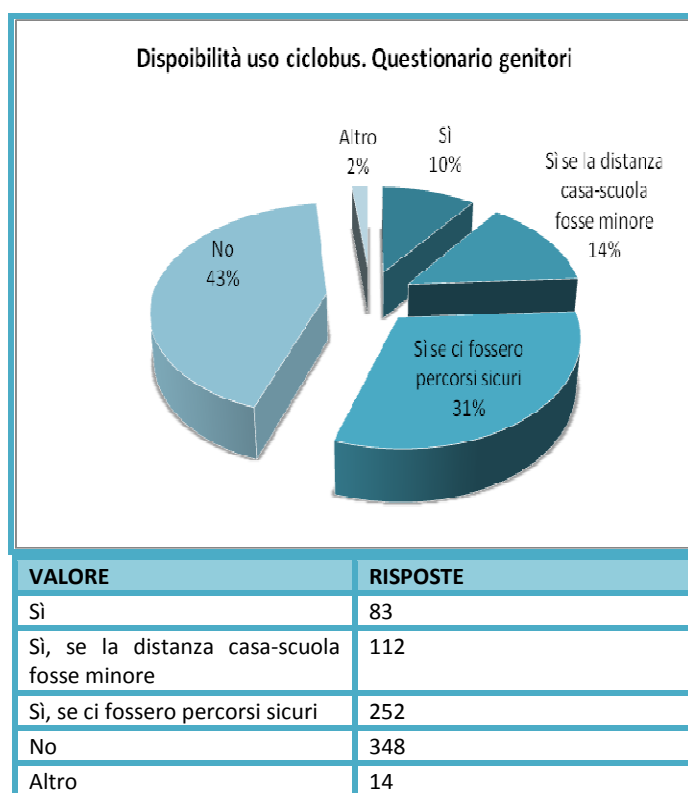


Com'è facilmente intuibile, il dato sull'uso del ciclobus e quello relativo all'uso del pedibus assumono connotazioni differenti se lo si legge con riferimento a ciascun livello di istruzione, come meglio rappresentato nel grafico che segue:

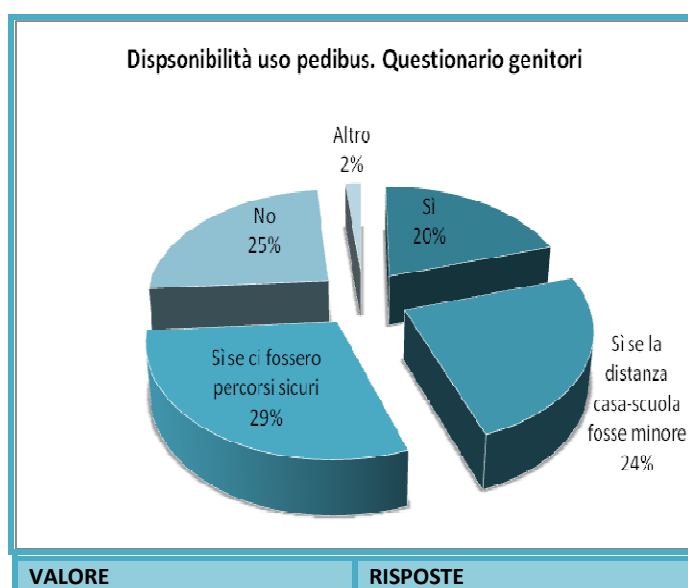


Con riferimento ad entrambi i servizi, sono soprattutto gli alunni delle Scuole secondarie di I grado a manifestare una maggiore disponibilità ad utilizzare i sistemi alternativi di mobilità, seguiti, nell'ordine, dagli alunni delle scuole primarie e dagli studenti delle scuole secondarie di II grado.

Infine, molto eterogenea appare la posizione delle famiglie: se quasi un terzo del campione si dice disposto a mandare i propri figli a scuola in bicicletta a fronte di percorsi sicuri, il 43% non ritiene di farlo, mentre il 14% lo farebbe solo a condizione che la distanza casa-scuola fosse più contenuta. Infine, solo il 1% delle famiglie coinvolte si dice disposto a mandare i figli a scuola in bicicletta, non ponendo alcuna condizione, mentre il restante 2% si attesta su posizioni differenti non meglio specificate.



Più equilibrate le posizioni assunte con riferimento all'uso del pedibus, come si evince dal grafico che segue:



Sì	173
Sì, se la distanza casa-scuola fosse minore	208
Sì, se ci fossero percorsi sicuri	252
No	210
Altro	14

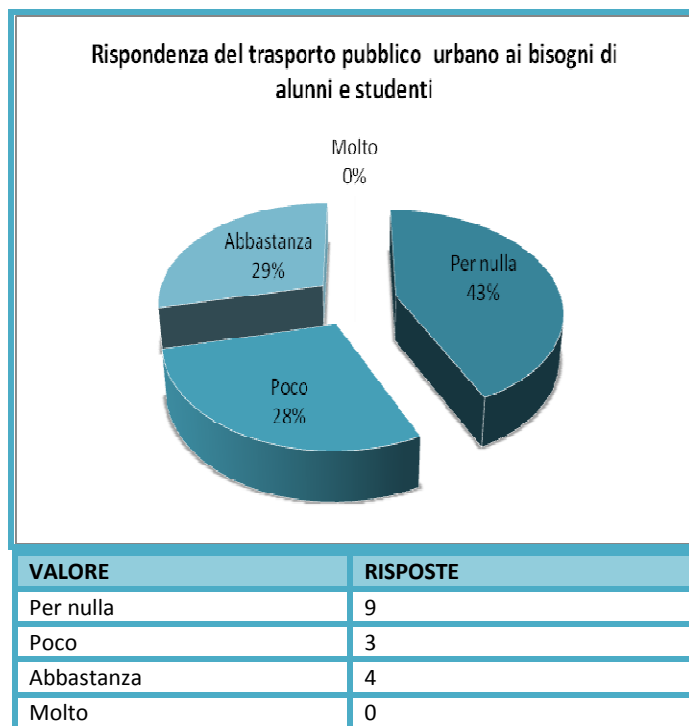
3.2.5.2 Linea di azione 4: concertazione per la sincronizzazione degli orari dei servizi di trasporto pubblico locale

Attività	Verifica della disponibilità degli alunni/studenti delle scuole insistenti sul territorio di riferimento e delle famiglie degli stessi di avvalersi della rete di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, per percorrere il tragitto casa-scuola.
Obiettivi	<ul style="list-style-type: none"> - Verificare la disponibilità degli alunni e degli studenti delle scuole insistenti sul territorio di competenza a ricorrere alla rete di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, per percorrere il tragitto casa-scuola; - verificare la disponibilità delle famiglie degli alunni e degli studenti delle scuole insistenti sul territorio di competenza a ricorrere alla rete di trasporto pubblico locale, urbano ed extraurbano, per percorrere il tragitto casa-scuola.
Azioni	<ul style="list-style-type: none"> - conduzione interviste con i Dirigenti scolastici delle scuole partner; - somministrazione questionari per la rilevazione del bisogno di servizi di trasporto pubblico locale agli alunni/studenti delle scuole di ogni ordine e grado insistenti sul territorio di competenza; - somministrazione questionari per la rilevazione del bisogno di servizi di trasporto pubblico locale alle famiglie degli alunni/studenti delle scuole di ogni ordine e grado insistenti sul territorio di competenza; - individuazione delle informazioni rilevanti ai fini dell'analisi; - lettura ed interpretazione dei dati rilevati; - valutazione dello stato di bisogno.
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> - intervista semi-strutturata ai Dirigenti delle scuole di ogni ordine e grado; - questionario per lettura del bisogno, rivolto agli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado; - questionario per la lettura del bisogno, rivolto ai genitori degli alunni/studenti frequentanti le scuole primarie, secondarie di I e di II grado.
Partner	<ul style="list-style-type: none"> - Istituti scolastici aderenti.

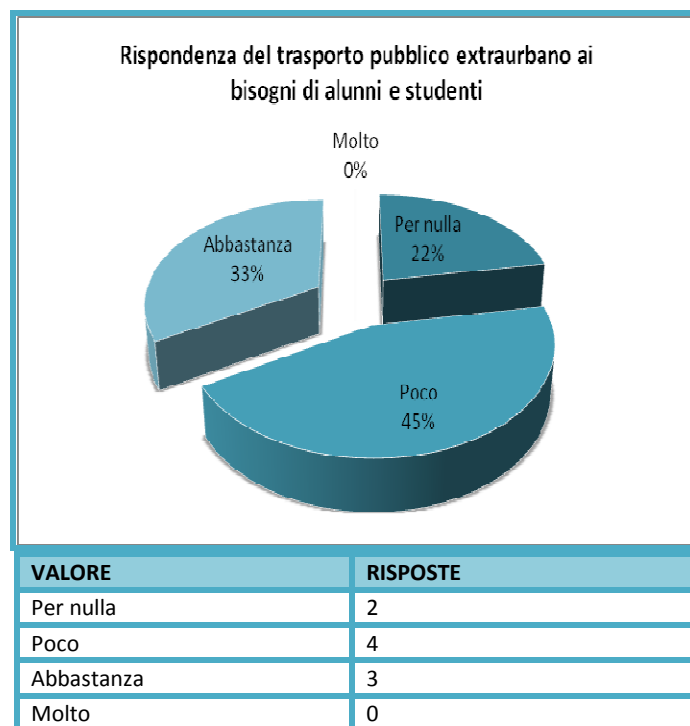
Risultanze

La realtà dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano risulta essere particolarmente vivace dal punto di vista della mobilità scolastica: la presenza di numerosi istituti, spesso articolati in più plessi, dislocati sull'intera area del contesto-obiettivo, fa sì che la gran parte del territorio sia interessato da questo fenomeno. Come ben evidenziato nella precedente fase di lettura d'ambiente, l'automobile costituisce il mezzo privilegiato negli spostamenti casa-scuola, mentre il trasporto pubblico rappresenta solo una parte irrisoria dell'intera percentuale, sia esso urbano che extraurbano. In particolare, con riferimento alla prima

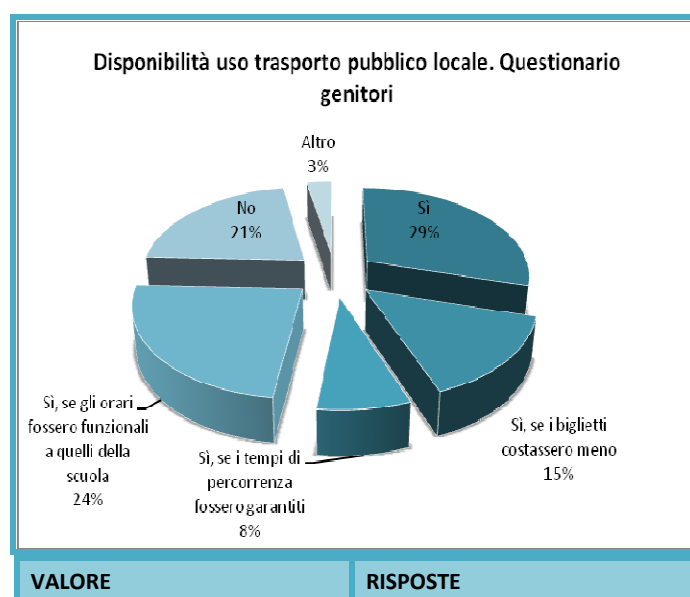
tipologia, il 44% dei Dirigenti intervistati si divide tra quanti ritengono che il sistema di trasporto pubblico risponda poco (28%) o per nulla (43%) ai bisogni della popolazione scolastica; solo 29% rileva un, seppur contenuto, livello di corrispondenza tra le due variabili. È emblematico sottolineare che il 56% della popolazione intervistata non ha fornito alcuna risposta sull'argomento e che tale percentuale annovera, al suo interno, quelle scuole che non appartengono al territorio di Casarano, l'unico servito dalla rete di trasporto pubblico urbano.



Situazione analoga a quella precedentemente descritta si evidenzia con riferimento al trasporto pubblico extraurbano: in tal caso, il 44% dei Dirigenti intervistati, perlopiù a capo di Istituti comprensivi, non esprime alcuna opinione sulla funzionalità del trasporto pubblico extraurbano rispetto ai bisogni degli alunni/studenti. Coloro che, invece, forniscono il proprio parere si dividono, fondamentalmente, tra quanti ritengono il trasporto extraurbano per nulla (22%) o poco (45%) rispondente ai bisogni di mobilità della popolazione scolastica e quanti lo reputano abbastanza efficiente, in termini di orari, fermate e tratte di percorrenza.

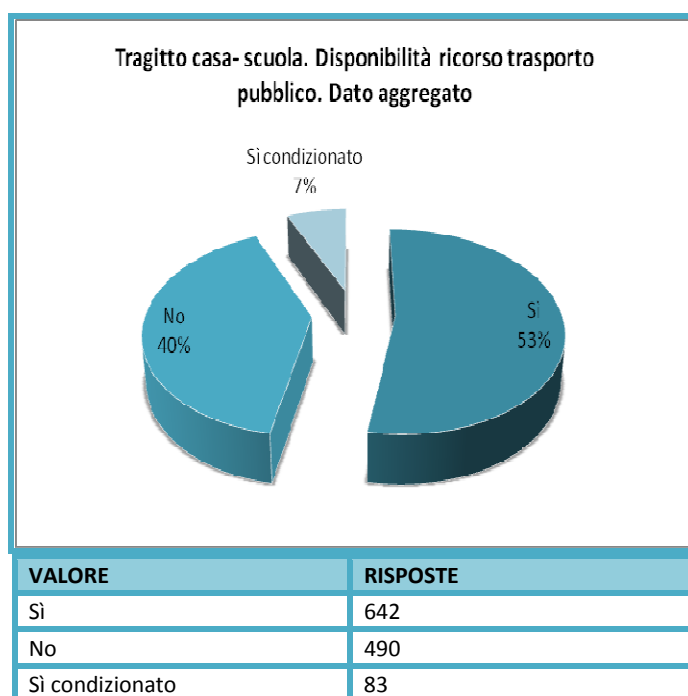


Passando all'analisi dei dati rivenienti dai questionari somministrati ai genitori degli alunni e degli studenti frequentanti le scuole insistenti sul territorio del contesto-obiettivo, emerge la disponibilità di circa il 29% delle famiglie a ricorrere al trasporto pubblico locale per consentire ai propri figli di percorrere il tragitto casa-scuola; il 15% si dice favorevole, purché il prezzo dei biglietti e/o degli abbonamenti sia più basso; per l'8% la condizione minima necessaria è rappresentata dalla garanzia e dal rispetto dei tempi di percorrenza, mentre il 24% ritiene fondamentale la rispondenza degli orari delle corse a quelli delle scuole; solo il 21% sostiene la propria indisponibilità ad avvalersi del trasporto pubblico locale, mentre il restante 3% si attesta su posizioni altre, non meglio esplicitate.

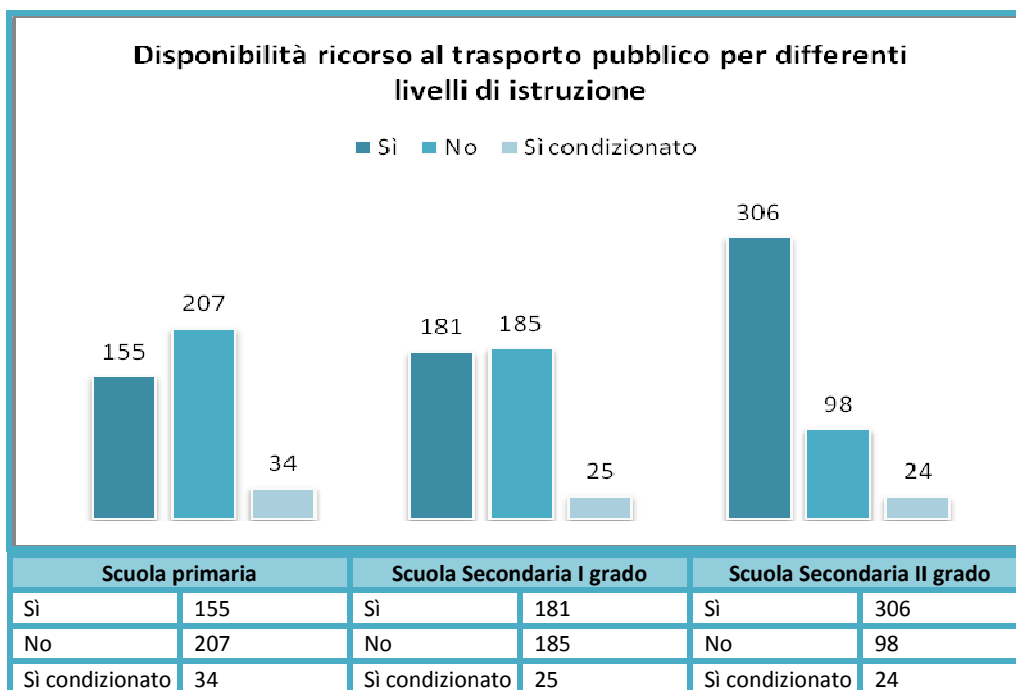


Sì	235
Sì, se i biglietti costassero meno	118
Sì, se i tempi di percorrenza fossero garantiti	61
Sì, se gli orari fossero funzionali a quelli di scuola	189
No	171
Altro	23

Concezioni simili a quelle dei genitori emergono dai questionari somministrati agli alunni e agli studenti delle scuole del territorio: letto a livello aggregato, il dato rileva la disponibilità del 53% della popolazione scolastica ad utilizzare l'autobus e/o il treno per raggiungere l'istituto frequentato; un buon 40% si dice indisponibile, mentre il rimanente 7% assoggetta tale scelta al rispetto di una serie di precondizioni, perlopiù legate alla necessaria puntualità e alla sicurezza degli spostamenti, oltre che all'economicità di biglietti ed abbonamenti e ad una maggiore prossimità delle fermate alle abitazioni.



Com'è facilmente intuibile, i dati sulla disponibilità al ricorso ai mezzi di trasporto locale assumono connotazioni specifiche se li si legge con riferimento ai diversi livelli di istruzione, come meglio rappresentato dal grafico seguente:



Gli studenti delle scuole secondarie di II grado sono coloro che manifestano una più spiccata propensione all'uso dei mezzi di trasporto locale, riflettendo nella lettura del bisogno la stessa situazione che emerge dalla lettura d'ambiente: il 71% degli studenti delle scuole superiori si dice pronto all'uso di tale servizio, mentre solo il 46% degli alunni di scuola secondaria di I grado e il 39% della scuola primaria sarebbero disposti a fare altrettanto.

3.2.5.3 Linea di azione 6: miglioramento dell'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione

Attività	Letture delle potenzialità di utilizzo dei servizi erogati attraverso il web.
Obiettivi	- Valutare la percezione dell'utenza in relazione all'erogazione dei servizi e delle prestazioni sociali sul web.
Azioni	- redazione di uno strumento di rilevazione delle informazioni necessarie; - raccolta delle informazioni rilevanti ai fini dell'indagine, per il tramite degli sportelli di segretariato sociale professionale presenti in tutti i Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano; - archiviazione informatizzata dei dati; - individuazione delle informazioni rilevanti ai fini dell'analisi; - lettura ed interpretazione dei dati rilevanti; - valutazione dello stato di bisogno.
Strumenti	- Questionario per la lettura del bisogno, rivolto agli utenti degli sportelli di Segretariato Sociale Professionale.
Partner	- Comuni facenti parte dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano.

Risultanze

Una proposta progettuale tesa a promuovere sistemi di informatizzazione dei dati e delle informazioni in un settore così delicato qual è quello delle politiche sociali deve, innanzitutto, fare i conti con la realtà specifica con la quale si confronta. Irrrinunciabile nella fase di valutazione della fattibilità del processo è l'analisi e l'attenta lettura delle posizioni di chi, di fatto, è il destinatario finale del progetto.

Dai dati emersi dal questionario di rilevazione è interessante notare come la maggioranza assoluta degli intervistati, pur con la navigazione web "abbastanza" o "molto" utile per acquisire informazioni e per migliorare la qualità e la quantità delle prestazioni e dei servizi sociali, la ritiene, d'altro canto, "per nulla" o "poco" capace di contribuire ad avvicinare le scelte programmatiche e strategiche in materia di prestazioni e servizi sociali ai bisogni reali della comunità e di favorire una maggiore partecipazione dei cittadini ai processi decisionali. Intuitivamente, quest'ultimo dato risente del generale clima di sfiducia che si respira, in questo periodo, nel nostro Paese nei confronti della politica e dell'amministrazione della cosa pubblica.

Di particolare interesse è la lettura del dato relativo all'auspicio di una maggiore informatizzazione del sistema di offerta di prestazioni e dei servizi sociali. In questo caso, ben il 64,5% degli intervistati afferma che troverebbe "abbastanza" o "molto" auspicabile tale processo. Tale aspetto assume ancora maggior peso se si considera che il 34,5% del campione non possiede un pc. Si desume, quindi, che le potenzialità di un sistema di offerta informatizzata di prestazioni e servizi sociali vengano percepite non solo da chi abitualmente utilizza internet per cercare informazioni, ma anche da chi non ha ancora accesso a tali sistemi.

In conclusione, dalla lettura dei dati emerge come lo "strumento internet" sia percepito come fonte di informazione e come piattaforma attraverso cui erogare servizi alla cittadinanza, ma gode di pochissima fiducia nel favorire una maggiore partecipazione dei cittadini ai processi decisionali ("poco" o "per nulla" secondo oltre il 67% del campione analizzato).

3.2.6 Fase VI: Proposta progettuale

Il *Piano territoriale dei tempi e degli spazi* affronta una serie di problematiche, perlopiù legate ai sistemi di mobilità, con l'obiettivo primario di vagliare ipotesi operative funzionali al loro superamento o, quanto meno, al contenimento delle stesse. Pertanto, giunti a questo punto della trattazione ed avendo ampiamente analizzato lo stato di fatto e le esigenze della popolazione - obiettivo, si formulano le previsioni progettuali di seguito riportate.

3.2.6.1 Linea di azione 1: orari delle scuole

Proposta A: Desincronizzazione degli orari di entrata e di uscita dalla scuola

Una volta delineato, in fase di lettura d'ambiente, il quadro completo degli orari di entrata e di uscita delle scuole di ogni ordine e grado, insistenti nei Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, e avendo definito, altresì, in fase di lettura del bisogno, quella che è la percezione del fenomeno da parte di coloro che, di fatto, sono i destinatari finali dell'intervento che ci si propone di implementare, vale la pena, a questo punto, centrare l'attenzione sulla proposta di cambiamento che, come già specificato in alcuni precedenti passi della trattazione, deve essere congruente con quanto rilevato.

Il piano di desincronizzazione degli orari di entrata e di uscita delle scuole e gli obiettivi che con essa ci si prefigge di perseguire in termini di conciliazione dei tempi della scuola con i tempi di vita degli alunni/studenti e delle loro famiglie, di diminuzione della pressione veicolare sulle principali arterie stradali, soprattutto negli orari di inizio e fine lezione, e di abbattimento dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico che si registrano in prossimità degli istituti scolastici, risultano essere già in corso sul territorio del contesto-obiettivo: molte scuole, infatti, hanno sfalsato gli orari delle lezioni, differenziandoli a seconda del livello di istruzione. Si fa con ciò riferimento ai casi dell'Istituto comprensivo Polo III di Casarano e dei comprensivi di Collepasso, Matino, Parabita, Supersano, Taurisano Polo I.

D'altra parte, è bene sottolineare che quegli istituti per i quali gli orari risultano poco o per nulla desincronizzati per livello di istruzione possono contare sulla dislocazione dei plessi in punti del territorio anche molto distanti gli uni dagli altri. Caso emblematico, in tal senso, è il Polo II di Taurisano, per il quale, a fronte di un'assoluta coincidenza degli orari di entrata e di uscita della scuola primaria e della scuola secondaria di I grado, si registra una distanza significativa tra le sedi che rende agevole lo scorrimento del traffico e limita l'insorgenza di tutti gli altri disagi legati al fenomeno.

Territorialmente prossimi l'uno all'altro sono, poi, l'Istituto comprensivo di Casarano – Polo I e il Liceo Classico, aventi sede entrambi in via Ruffano. Alla prossimità territoriale, tuttavia, fa da contrappeso lo sfalsamento degli orari delle lezioni con tutti i vantaggi che ne derivano in termini di viabilità, inquinamento e altri fenomeni correlati.

Misure di desincronizzazione potrebbero, invece, essere adottate, almeno in parte, dall'Istituto Comprensivo di Casarano – Polo II, per il quale si registra un buon livello di sfalsamento degli orari della scuola dell'infanzia, della scuola primaria e della secondaria di I grado, ad eccezione del sabato, quando l'orario di uscita delle prime due scuole succitate coincide.

Inoltre, sarebbe auspicabile la previsione di un piano di desincronizzazione a favore dell'Istituto Comprensivo di Ruffano, dal momento che l'orario delle lezioni della scuola primaria e quello della secondaria di I grado coincide, fatta eccezione per le sole classi prima e seconda elementare che concludono le attività didattiche alle 13:00 anziché alle 13:30.

A margine dell'analisi, è doveroso sottolineare che, alla luce dei risultati emersi in fase di lettura d'ambiente sui mezzi utilizzati dagli alunni e dagli studenti delle scuole di ogni ordine e grado per raggiungere l'istituto frequentato, risulta inopportuno proporre qualsiasi intervento di desincronizzazione a

favore delle scuole secondarie di II grado, dal momento che la popolazione scolastica si avvale, perlopiù, del trasporto pubblico locale e non dell'auto per recarsi a scuola.

Proposte B: Realizzazione di percorsi sicuri e sostenibili per bambino (ciclobus e pedibus)

In conseguenza di quanto rilevato ed analizzato nelle precedenti sezioni dedicate alla lettura d'ambiente e alla lettura del bisogno, in fase progettuale, si è ritenuto di introdurre il servizio di *pedibus* sul territorio di tutti i Comuni del contesto-obiettivo, quale intervento da promuoversi a favore degli alunni delle scuole primarie e delle scuole secondarie di primo grado. La scelta della popolazione target scaturisce da una serie di riflessioni significative: innanzitutto, il sistema in esame appare inadatto alle esigenze di mobilità scolastica dei bambini delle scuole dell'Infanzia, troppo piccoli per godere dell'autonomia di movimento necessaria, né può essere proposto agli studenti delle scuole secondarie di II grado, attesa l'ampia indipendenza di cui questi ultimi godono nel percorrere il tragitto casa-scuola. Oltretutto, trattandosi, nella maggior parte, di studenti provenienti da altri Comuni che giungono sul territorio di destinazione soprattutto in autobus o in automobile, l'introduzione del *pedibus* si rivelerebbe, con ogni probabilità, inutile con il rischio, tutt'altro che remoto, di inutilizzazione del servizio.

Il *pedibus* si qualifica come un "autobus umano" che, a differenza dei più convenzionali e diffusi sistemi di mobilità, non si snoda lungo strade o rotaie: esso necessita, piuttosto, di percorsi pedonali sicuri e sorvegliati; è pensato per consentire gli spostamenti di alunni che si recano quotidianamente a piedi a scuola, accompagnati da persone adulte. Nato con l'obiettivo di recuperare l'abitudine consolidata, fino ad alcuni decenni fa, di andare a scuola a piedi, consente, tra l'altro, di conseguire obiettivi importanti, in termini di risparmio di tempo e di energia, limitando il massiccio ricorso ai veicoli privati.

Il sistema del *pedibus*, negli ultimi anni oggetto di numerose sperimentazioni, in Italia e all'estero, è in grado di attivare una serie di meccanismi virtuosi: innanzitutto, favorisce la decongestione del traffico veicolare privato in prossimità dei plessi scolastici, con conseguente riduzione delle emissioni di CO₂, in ragione del fatto che i genitori non devono più farsi carico di accompagnare i figli a scuola in auto. Inoltre, l'introduzione del *pedibus* produce una serie di effetti correlati fondamentali per lo sviluppo sociale, culturale e fisico dei ragazzi, in quanto incrementa le occasioni di socializzazione e di contatto con l'ambiente circostante, affina il senso di orientamento ed accresce il livello di conoscenza del proprio territorio; esso genera, altresì, ricadute positive in termini di benessere fisico, in un tempo in cui patologie dell'infanzia, come l'obesità e le malattie cardiovaloscolari correlate, crescono a ritmi preoccupanti, anche in ragione della scarsa attività fisica cui i ragazzi si sottopongono.

Da un punto di vista più analitico, il *pedibus* mutua alcuni elementi tipici delle tradizionali linee di autobus: è guidato da un conducente adulto che può essere il nonno vigile o altra figura dedicata; si muove lungo un percorso che collega due polarità, una di accesso al servizio, rappresentata dal capolinea di

partenza, l'altra di approdo al plesso scolastico di destinazione, rappresentata dal capolinea di arrivo; si articola in più punti nodali, costituiti dalle fermate intermedie.

Sul piano più eminentemente organizzativo, va sottolineato che il pedibus parte a qualsiasi condizione atmosferica, effettua servizio tutti i giorni, seguendo il calendario scolastico ed un orario predefinito. I ragazzi "salgono" al capolinea più prossimo al loro domicilio. Come nel caso dell'autobus, chi perde il pedibus al punto di accesso, può prenderlo alla fermata successiva.

Passando ad analizzare la struttura fisica dei percorsi, i progetti già avviati sono modulati su tracciati esistenti e identificati da idonea segnaletica stradale, verticale ed orizzontale. La lunghezza delle tratte varia, da città a città, in funzione del territorio di azione e delle specifiche esigenze delle famiglie cui il servizio si rivolge, passando dai 500-800 metri di lunghezza media di Firenze ai 1000-1500 metri di Pavia.

Pensato con il proposito di favorire la massima adesione all'iniziativa, anche da parte di alunni residenti in zone poste a distanza significativa dalla scuola da raggiungere, il *pedibus*, così come proposto nel presente studio di fattibilità, è del tipo "misto", poiché prevede due ordini di spostamento: l'uno, da effettuarsi a piedi o in auto, per raggiungere dal domicilio il punto di accesso alla specifica linea, da garantirsi proprio mediante il pedibus, per raggiungere l'edificio scolastico interessato sotto la guida di una persona adulta.

Il sistema "misto" progettato, basato sulla stretta interrelazione veicolo privato-stazione intermodale- pedibus, risponde, quindi, all'esigenza di assicurare la massima copertura del territorio comunale, senza dover ricorrere a "linee" troppo lunghe e, per ciò stesso, difficilmente percorribili in tempi ragionevolmente brevi. Inoltre, tale sistema risulta il più rispondente alle esigenze di mobilità del territorio di riferimento, così come rilevate dall'analisi dei bisogni.

Per le suddette ragioni, anche al fine di incrociare il massimo gradimento da parte dell'utenza e, quindi, per incoraggiare i ragazzi e le famiglie ad avvalersi del servizio offerto, il sistema progettato prevede la realizzazione di "linee" di pedibus della lunghezza media di 500 – 600 metri, percorribile in un arco di tempo pari a 5-7 minuti, cui si accede mediante le stazioni intermodali, raggiungibili a piedi o in auto, ovvero dalle fermate intermedie individuate lungo il percorso. Se implementato secondo le logiche sopra definite ed utilizzato dalla popolazione-target in maniera significativa, il pedibus garantirà una notevole riduzione del traffico veicolare privato nella zona ricadente entro il raggio di 500 metri dai plessi scolastici interessati, giacché l'uso dell'auto si limiterebbe al solo accompagnamento del ragazzo sino alla stazione del pedibus.

Sul piano infrastrutturale, la proposta progettuale si concretizza nella realizzazione, per ogni polarità individuata da uno o più plessi scolastici contermini, di diverse "linee" o percorsi di pedibus, identificate con diversi colori, della lunghezza media di 500-600 metri. Il numero delle "linee" è quantificato, per ciascuna delle polarità servite, sia in ragione della popolazione scolastica- target, (una

linea ogni 70-100 studenti da e per la polarità individuata) sia in considerazione della distribuzione dell'aggregato urbano di riferimento.

Rinviando, volutamente, al livello progettuale successivo lo studio dettagliato dei percorsi delle singole "linee", ci si è limitati, in questa sede, a segnalare le direttrici di sviluppo delle singole tratte sulla base della distribuzione dell'aggregato urbano, così come desunto dai rilievi aereofogrammetrici utilizzati per la formulazione della proposta progettuale [Cfr. Appendice B/ Tav. 0.8, 0.9, 0.10, 0.11, 0.12, 0.13, 0.14].

Nel corso del presente studio, inoltre, si è ritenuto opportuno definire le caratteristiche minime necessarie, in termini di piattaforma strutturale, per la realizzazione del servizio in oggetto. nel Piano è stata prevista la realizzazione, lungo buona parte dei tragitti del pedibus, di percorsi pavimentati, realizzati con materiali tali da consentire il drenaggio delle acque meteoriche, così da garantire il transito su superfici piane che non consentono ristagni d'acqua. Tale scelta è motivata dall'impossibilità di realizzare un siffatto servizio a valere sulle infrastrutture a rete esistenti nei centri urbani di riferimento, a causa dell'assenza di percorsi o aree pedonali, della presenza di marciapiedi che, nella maggior parte dei casi, presentano una larghezza tale da non consentire il transito contemporaneo di due persone, dello stato fisico dei pavimenti de degli asfalti, spesso sconnessi o interrotti da avvallamenti.

D'altra parte, in via indicativa, si è provveduto a localizzare le stazioni intermodali in corrispondenza del capolinea delle direttrici tracciate, ponendo attenzione alla necessità di renderle facilmente accessibili dalle principali arterie urbane al traffico veicolare leggero, e di consentire, altresì, la fermata, nelle immediate vicinanze, per il tempo strettamente necessario per la discesa dal veicolo da parte dei ragazzi.

Al fine di realizzare il pedibus, occorrono una serie di lavorazioni, nonché di forniture e servizi accessori, funzionali al sistema.

L'ipotesi progettuale prevede che il percorso, collegante le due polarità punto di accesso- scuola servita, sia realizzato in autonoma sede, posta al margine della carreggiata destinata ai veicoli e che abbia una sezione trasversale media pari a ml.1,80, di larghezza tale da consentire il transito contemporaneo dei bambini disposti in fila per due e di un eventuale soggetto estraneo al servizio che utilizza lo stesso percorso. Nei punti di maggiore criticità e per brevi tratti di "linea", posti ai margini delle arterie che presentano una larghezza ridotta, il percorso avrà sezione trasversale minima di ml.1,20 che consente il transito agevole di una doppia fila di bambini.

Sulle principali arterie, a più alta densità veicolare, gli attraversamenti stradali "a raso" verranno risolti mediante passaggi pedonali rialzati, ottenuti utilizzando la medesima pavimentazione, per tipologia e colore, del percorso del pedibus. Tali piattaforme sopraelevate (dossi) avranno dimensioni rapportate alla tipologia stradale e, in ogni caso, larghezza non inferiore a ml.3,00.

In definitiva, la realizzazione della infrastruttura di base prevede le lavorazioni di seguito riassunte:

- rimozione di pavimentazione stradale e di altro tipo di pavimentazione, compreso il sottofondo in eccesso, avendo cura di non provocare danneggiamenti alla sottostruttura, e il carico e il trasporto dei materiali di risulta alla discarica autorizzata a qualsiasi distanza;
- formazione della massiciata per il sottofondo della pavimentazione drenante in masselli autobloccanti, da eseguirsi con materiale misto cava ben costipato e avente uno spessore medio di cm.15;
- fornitura e posa in opera di Geotessile non tessuto, aguagliato da fiocco in polipropilene da 300 gr/mq per la separazione, la protezione e la filtrazione;
- realizzazione di pavimentazione in masselli di calcestruzzo, autobloccanti, di qualsiasi colore, dello spessore di cm 8, forniti e posti in opera su idoneo strato di sabbia o di ghiaia;
- realizzazione di cordonatura da eseguirsi in:
 - a. pietra di Apricena di larghezza pari a 30 cm, lunghezza non inferiore a 50 cm ed altezza non inferiore a 25 cm, lavorati a bocciarda sulla faccia vista, per i tratti in zone centrali;
 - b. calcestruzzo vibrocompreso, eventualmente colorato con ossidi inorganici, di sezione pari a cm.20 X cm.30 di altezza, per i tratti in aree periferiche;
- realizzazione di apposita segnaletica, verticale ed orizzontale, recante le indicazioni occorrenti sia per i fruitori del servizio “pedibus” sia per gli automobilisti;
- realizzazione di apposita alberatura di essenze arboree autoctone, disposte ad una distanza massima di mt.15, compresa la formazione di apposita sede per la piantumazione e la fornitura del terreno vegetale, limitatamente ai tratti di percorso particolarmente esposti al sole negli orari di fine lezione, che non consentono altre forme di ombreggiamento.

La stima del costo per la esecuzione delle suddette lavorazioni occorrenti all’implementazione di una “linea” di pedibus, così come innanzi descritta, è pari a **€/ml 110,00**.

Lo stesso importo è stimato per gli attraversamenti delle “linee” in zone centrali, ove è presente la pavimentazione in basolo di pietra naturale. La presenza di tale pavimentazione rende inadeguato il ricorso al massello autobloccante, da sostituirsi con apposite corsie delimitate da dissuasori, in pietra naturale o in ghisa, e integrate da apposita segnaletica verticale e orizzontale.

Inoltre, per ciascuna linea, sono state previste specifiche attrezzature e strumentazioni accessorie, funzionali al sistema e agli obiettivi dello stesso. Innanzitutto, ai fini dell’agevole identificazione della rete di mobilità, la stazione intermodale sarà identificata con un elemento decorativo sviluppato verticalmente, un “totem” multifunzione, affiancato da una copertura, da realizzarsi con struttura in alluminio e vetro. Il totem sarà dotato delle seguenti strumentazioni:

- sistema di videosorveglianza con dispositivo wireless per il controllo a distanza delle stazioni intermodali e delle fermate intermedie;

- display luminoso per la diffusione, in tempo reale, delle informazioni relative agli orari e, in generale, al servizio stesso;
- lettore di card occorrente per la creazione di un sistema di premialità, tale da incentivare il ricorso al servizio: il meccanismo prevede, infatti, il riconoscimento di misure premiali a favore di quei ragazzi che, nel corso dell'anno, avranno totalizzato maggior punteggio, in ragione sia del numero di giorni d'uso del pedibus, sia dei chilometri percorsi a piedi. Il sistema prevede, inoltre, la collocazione, all'interno di ogni istituto scolastico, di un ulteriore lettore card di registrazione dell'arrivo al "capolinea", utile, peraltro, a rassicurare i genitori circa l'arrivo a destinazione, nonché di un monitor per il controllo, in tempo reale, dei punti conseguiti.

Per ogni linea di pedibus da realizzarsi è stato stimato in complessivi €50.000 il costo per l'acquisizione e per il cablaggio delle suddette attrezzature e strumentazioni. Detto importo comprende anche la dotazione, del lettore card e del display luminoso per le informazioni sul servizio, da garantirsi in coincidenza delle fermate intermedie presenti lungo ciascuna direttrice.

Il progetto del pedibus si completa con la fornitura di un "corredo" per ciascun fruitore del servizio, comprensivo di gilet in poliestere catarifrangente, ombrello con apertura automatica, cappellino in cotone colorato con visiera, contapassi elettronico, card con microchip, funzionale al perseguimento degli obiettivi sopra indicati.

Per la fornitura del corredo si prevede il costo stimato di €30,00 per ogni studente. Il costo complessivo della fornitura è stato stimato considerando un'adesione all'iniziativa da parte del 70% della popolazione scolastica rilevata.

3.2.6.2 Linea di azione 4: concertazione per la sincronizzazione degli orari dei servizi di trasporto pubblico locale

La lettura d'ambiente effettuata con riferimento alla presente linea di azione ha consentito di rilevare, sulla quasi totalità dei Comuni dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, l'offerta di servizi scuolabus, promossi a favore dei bambini iscritti alla scuola dell'infanzia, gestiti secondo due principali modalità, ovvero su percorso prestabilito con fermata e con servizio reso a domicilio.

La proposta progettuale che si intende implementare non vuole modificare il servizio che, tra l'altro, ha il merito di mitigare la presenza di traffico veicolare privato in prossimità delle scuole dell'infanzia, posto che alcuni bambini fruiscono dello scuolabus per raggiungere il proprio istituto.

Tuttavia, al fine di ottimizzare tale servizio incrementandone l'uso, ad integrazione o a sostituzione degli scuolabus esistenti, si è ritenuto di prevedere la fornitura di n.11 scuolabus a basso impatto ambientale, alimentati a metano, nella versione del trasporto dei bambini della scuola dell'infanzia e degli alunni della scuola primaria, aventi capienza pari a 45 posti, oltre a n. 1 posto per autista e n. 1 posto per

accompagnatore, assegnati a ciascuna realtà territoriale, come da previsioni riportate nell'allegato "Stima dei costi" [Cfr. Appendice C/Allegato 1]

Per completezza, si ritiene doveroso evidenziare che, con riferimento agli scuolabus, lo studio di fattibilità prevede anche le seguenti specificità relative al trasporto domiciliare degli studenti:

- fornitura di n.11 autoveicoli per il trasporto disabili aventi n.5 posti per disabili deambulanti, n.2 posti per carrozzella, oltre ad n. 1 posto per accompagnatore e n.1 posto per autista. Il numero complessivo dei veicoli è stato determinato in ragione della popolazione scolastica delle scuole dell'obbligo destinatarie del servizio;
- fornitura di n. 2 scuolabus da 32 posti, oltre a n. 1 posto per accompagnatore e n. 1 posto per autista, alimentati a metano, da destinare al trasporto domiciliare dei ragazzi frequentanti la scuola secondaria di primo grado, residenti presso le case sparse fuori dal centro urbano del Comune di Ruffano.

Si rinviando al livello progettuale di dettaglio le scelte inerenti lo sviluppo dei percorsi urbani degli scuolabus avendo riguardo a quanto segue:

- massima accessibilità al servizio, ai fini del conseguimento degli obiettivi del Piano;
- riorganizzazione e razionalizzazione dei percorsi, rispetto all'esistente, con l'obiettivo di ridurre la lunghezza delle tratte, di limitare il transito veicolare in prossimità degli edifici scolastici negli orari di ingresso e di uscita ed in prossimità dei punti di accesso ai pedibus;
- ridefinizione della rete dei percorsi degli scuolabus, al fine di massimizzare il ricorso al pedibus. In tali evenienze, si ipotizza che lo scuolabus possa svolgere il servizio di accompagnamento al punto di accesso più vicino al pedibus, anziché all'ingresso della scuola.

Spostando il focus dell'analisi alle scuole secondarie di II grado e tenuto conto delle risultanze della lettura d'ambiente precedentemente presentata, al fine di mitigare la presenza del traffico veicolare in prossimità dei predetti istituti scolastici, soprattutto di quelli insistenti sul territorio della Città di Casarano, si è ritenuto opportuno prevedere soluzioni progettuali tese ad invogliare gli studenti, provenienti da realtà ove è presente la linea ferroviaria, ad utilizzare il treno in luogo del trasporto su gomma. In tal senso, il Piano si prefigge di mantenere inalterato l'attuale sistema di autolinee, garantito dalle maggiori aziende operanti sul territorio del contesto-obiettivo, ma, al tempo stesso, di ridurre sensibilmente il numero dei pullman circolanti. Pertanto, per raggiungere l'obiettivo, è stata prevista l'introduzione di due servizi navetta: uno da espletarsi sul territorio di Casarano e l'altro sul territorio di Taurisano. Il primo sarà un servizio navetta "dedicato" al trasporto degli studenti dalla stazione ferroviaria di Casarano alle sedi di tutti gli istituti scolastici secondari di II grado. Il collegamento sarà garantito mediante la fornitura di 2 autobus urbani, alimentati elettricamente, aventi capienza di 44 posti, compreso n.1 posto per carrozzella per disabili. Gli orari delle navette saranno funzionali a quelli dei treni. Il secondo servizio navetta sarà dedicato al trasporto degli studenti dal centro urbano di Taurisano alla sua stazione ferroviaria, ubicata a circa 2,5 chilometri da quest'ultimo, sulla S.P. n.66 Taurisano-Ugento. Tale misura è ritenuta indispensabile

per il perseguimento degli obiettivi dello studio, in quanto, dalla lettura d'ambiente, è emerso che una porzione consistente della popolazione scolastica di Casarano proviene proprio dal Comune di Taurisano e che gli studenti si avvalgono principalmente dell'autobus, posta l'assenza del collegamento con la stazione ferroviaria. Il servizio navetta, garantito esclusivamente in orari coincidenti con quelli dei treni circolanti nelle fasce orarie scolastiche, verrà realizzato mediante la fornitura di 2 autobus urbani, alimentati a metano, aventi capienza di 75 posti.

Per completezza, si precisa che nessuna previsione è stata formulata per incentivare l'utilizzo del trasporto su rotaia da parte degli studenti del Liceo Artistico di Parabita, in quanto quest'ultimo edificio è ubicato a pochi metri dalla stazione ferroviaria e, come tale, è facilmente raggiungibile a piedi.

Infine, con specifico riferimento al trasporto locale su gomma, in funzione sul territorio di Casarano, si prevede il mantenimento del servizio, nell'intesa che la progettazione di dettaglio dovrà effettuare un processo di razionalizzazione dei percorsi, volto a:

- desincronizzare gli orari dei bus urbani che transitano nei pressi delle scuole di Casarano, non destinati al trasporto studenti, rispetto a quelli di inizio e fine lezione;
- riorganizzare i percorsi dei bus urbani, circolanti in orari coincidenti con l'inizio e la fine delle lezioni, in modo da garantire agli studenti delle scuole primarie e delle scuole secondarie di I grado, residenti in zone periferiche servite dal servizio di trasporto urbano, l'accesso al pedibus nelle fasce orarie interessate.

3.2.6.3 Linea di azione 6: miglioramento dell'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione

La presente proposta progettuale mira a perseguire obiettivi di potenziamento e di incremento dell'offerta di servizi, di miglioramento dei canali di accesso e degli strumenti di erogazione delle prestazioni, attraverso l'utilizzo di un sistema, la rete internet, e di personale adeguatamente e opportunamente preparato e formato. Il mezzo informatico, in particolare, consentirà la messa in rete degli utenti, garantendo loro l'opportunità di interagire e di entrare in contatto gli uni con gli altri.

Il processo di digitalizzazione che si intende progettare e realizzare poggia sui seguenti capisaldi:

- riprogettazione e realizzazione del sito web dedicato;
- aggiornamento continuo dei servizi erogati attraverso il web;
- Invio telematico da e verso l'Ente;
- valutazione periodica del livello qualitativo dei servizi;
- diffusione di avvisi e comunicati da parte dell'ente titolare.

Contemporaneamente alla promozione dello sviluppo degli aspetti sopra indicati, si rende necessario migliorare il funzionamento delle infrastrutture già esistenti, potenziandole opportunamente,

svolgere un'opera di formazione dei dipendenti chiamati ad adempiere a tali compiti ed, infine, attuare una campagna di educazione dell'utente che gli permetta di scegliere il modo più valido per accedere ai servizi.

Il processo di digitalizzazione, se attuato, consentirebbe di perseguire numero risultati positivi, tra i quali si annoverano, a titolo esemplificativo:

- ottimizzazione dei tempi di svolgimento di compiti e funzioni;
- velocizzazione della comunicazione, sia all'interno che all'esterno dell'ente;
- incremento della visibilità;
- maggiore velocità nella informatizzazione;
- consultazione semplice ed immediata delle pratiche;
- possibilità di reperire informazioni e materiali esplicativi sui servizi e le attività fruibili dagli utenti tramite la diretta connessione ad internet;
- possibilità per gli utenti di inviare la documentazione necessaria alla compilazione delle pratiche via mail, purché sia corredata di firma digitale o scannerizzazione del documento originale.

Come già anticipato nelle sezioni precedenti, è necessario procedere, preliminarmente, all'adeguamento del portale web dell'Ambito Territoriale Sociale di Casarano alla direttiva 8/2009, direttiva del Ministro per la Pubblica Amministrazione e l'Innovazione. Tale intervento comporterà sia una riorganizzazione delle informazioni presenti sul portale sia un aggiornamento delle stesse. Occorrerà, inoltre, pubblicare tutta la modulistica in formato elettronico, al fine di consentirne il download direttamente dal sito web come previsto dalle normative vigenti.

A questi interventi di carattere contenutistico-funzionale andranno affiancati interventi prettamente tecnici, atti a garantire il corretto funzionamento della piattaforma web e il suo adeguamento alla succitata direttiva 8/2009, nel pieno rispetto di tutti i criteri minimi a tutela dell'accessibilità e attraverso l'inserimento di una sezione "trasparenza" e della pagina relativa al responsabile di pubblicazione dei contenuti, e la registrazione del dominio .gov.it.

Per la realizzazione dell'operazione è richiesto l'investimento stimato di €12.000,00 per costi di progettazione e di sviluppo del portale, ai quali si aggiungono € 3.000,00 per la prima annualità, per il servizio professionale di hosting.

Una volta completati i necessari interventi tecnici e funzionali sul portale web, occorrerà dotarsi di una piattaforma informatica che consenta di reingegnerizzare i processi inerenti la richiesta, l'assegnazione e l'erogazione dei servizi garantiti dall'Ambito Territoriale Sociale di Casarano per il tramite degli sportelli di segretariato sociale professionale. In tal modo, si procederà, d'altra parte, ad uniformare automaticamente il funzionamento e il lavoro degli sportelli di front office. Tali interventi consentiranno, inoltre, la possibilità di erogare alcuni servizi direttamente attraverso il web, senza la necessità di recarsi fisicamente agli uffici di segretariato. Si potranno, ad esempio, istruire pratiche, presentare domande, partecipare a selezioni, autenticandosi sul sistema web e compilando gli opportuni moduli elettronici. Analogamente, lo strumento

supporterà il lavoro degli uffici di segretariato sociale professionale, consentendo agli operatori incaricati di provvedere all'inserimento dei dati nel sistema in modalità just in time, nel momento stesso in cui l'utente si presenta allo sportello.

Quelli sopra descritti sono solo alcuni esempi di come un progetto di informatizzazione possa contribuire a migliorare l'accesso ai servizi e permettere, altresì, all'Ambito Territoriale Sociale di Casarano, a tutte le strutture sociali del territorio e, soprattutto, ai cittadini, di ottenere più facilmente informazioni e prestazioni, collaborando, contestualmente, all'innalzamento degli standard di qualità.

Il costo stimato per la licenza d'uso, l'installazione e la configurazione di un software che consenta di erogare tali servizi è pari a € 35.000,00.

Conclusioni

L'analisi condotta ha messo in luce le difficoltà insite nel tessuto locale in termini di viabilità, sistema dei trasporti e informatizzazione dei servizi sociali.

Il presente studio ha proposto strategie operative tese a migliorare le criticità emerse.

Si dà atto, altresì, che il documento è redatto conformemente alle finalità conoscitive di cui all'avviso di interesse e, pertanto, è passibile di tutte le variazioni che si renderanno necessarie durante le successive fasi, a partire dalla progettazione preliminare, anche in conseguenza delle modifiche del cotesto-obiettivo che saranno valutate rilevanti rispetto all'oggetto e alle componenti del presente studio.

Responsabile dell'Ufficio di Piano
Responsabile del Procedimento
Dott.ssa Antonella Ferraro

Gruppo di progettazione

Dott.ssa Carmela Casciaro

Arch. Martire Imperiale

Ing. Salvatore Marti

Dott.ssa Azzurra Barletta

Dott.ssa Maria Natascia Ciullo

Dott.ssa Mariella Zabatta