



**Città di Barletta**  
Medaglia d'oro al Valor Militare e Merito Civile  
Città della Disfida



**STUDIO DI FATTIBILITA'**  
**PIANO DEI TEMPI E DEGLI SPAZI**  
**AMBITO TERRITORIALE SOCIALE**  
**DI BARLETTA**

Assistenza tecnica:



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

## 1. INTRODUZIONE

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

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

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

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

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

Al Capitolo 3 si riportano i risultati derivanti dall'analisi socio-economica e demografica del territorio dell'Ambito.

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

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

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

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

Al Capitolo 8 si propongono le attività di attuazione, in via sperimentale, per la definizione del Piano.

Al Capitolo 9 si illustra la metodologia per la realizzazione del piano di comunicazione per le attività di informazione previste.

Al Capitolo 10 si riporta quanto emerso dagli esiti della sperimentazione delle attività proposte.

## 2. I RIFERIMENTI NORMATIVI E PROGRAMMATICI

### 2.1 Le politiche nazionali

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

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

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

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

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

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

La Legge 125/1991 "Azioni positive per la realizzazione della parità fra uomo e donna nel lavoro", nata con la finalità di favorire l'occupazione femminile, mediante l'adozione di azioni positive per le donne, al fine di rimuovere gli ostacoli che di fatto impediscono la realizzazione di pari opportunità, all'art. 2 comma 2, lett. e) indica che tali azioni positive si possono *"favorire anche mediante una diversa organizzazione del lavoro, delle condizioni e del tempo di lavoro l'equilibrio tra responsabilità familiari e professionali e una migliore riparazione di tali"*

*responsabilità tra i due sessi.*". In questo caso il tempo fonde equilibrio e responsabilità, primo passo verso l'armonizzazione.

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

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

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

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

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

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

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

associazioni ed, in particolar modo, associazioni delle famiglie) e creare la relativa struttura di attuazione.

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

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

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

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

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

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

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

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

Già nel 1996, con la Direttiva 96/34/CE, si considera, per la prima volta, l’importanza dell’impiego da parte degli Stati membri di strumenti che favoriscano, per la donna, la

conciliazione dei tempi della vita professionale con quella familiare. Si tratta di un accordo quadro sul congedo parentale e sull'assenza dal lavoro per cause di forza maggiore, considerato un importante strumento per conciliare la vita professionale e quella familiare.

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

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

Successivamente alla Risoluzione C218/2000, si sono susseguiti una serie di strumenti importanti, quali la "Strategia quadro per le Pari Opportunità" e le "Relazioni sulla parità annuali", da cui emerge - in maniera sempre più spiccata - che *"il tema della conciliazione non riguarda esclusivamente il genere femminile"*. Ma è con la Road Map, meglio conosciuta come Tabella di marcia per il periodo 2006-2010, che la Commissione europea definisce il documento nel quale ha prefissato gli obiettivi e individuato le strategie da attuare da parte degli Stati membri in materia di *Gender Equality*.

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

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

Ma come si muove l'Italia?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La riflessione avviata, poi, dal Ministero delle Infrastrutture sui temi dell'azione e sui luoghi di concentrazione di questa nella programmazione 2007-2013 ha condotto all'individuazione di

parti del territorio nazionale, dove è ipotizzabile si possano concentrare le funzioni di eccellenza dell'economia della conoscenza e dell'innovazione. Sono le piattaforme territoriali, considerate come parti del Paese capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza, oltre che di qualità di vita dei cittadini.

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

In tale prospettiva, lo spazio fisico è riletto come esito dell'incontro-scontro tra i territori-area sedimentati localmente e i territori-snodo espressione dei flussi multilivello che connettono materialmente e immaterialmente le diverse località, dove ciascun polo si definisce come punto di incrocio e di commutazione di reti multiple, nodo di densità dentro una gigantesca intersezione di flussi.

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

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

Successivamente, nella stesura del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e, più precisamente, al paragrafo 10.3 intitolato per l'appunto "I piani urbani della mobilità" si precisa che: *"Occorre quindi mettere in atto un processo di pianificazione integrato tra l'assetto del territorio e il sistema dei trasporti. Anche il solo piano "trasportistico" può dare un contributo settoriale al recupero della qualità urbana; è, infatti, possibile garantire l'accessibilità, considerata come uno dei fondamentali elementi della qualità urbana, ai diversi luoghi urbani e*

*alle svariate attività pubbliche e private. Ma per rendere reale tale asserzione di principio è opportuno prevedere la realizzazione di un sistema di trasporto (sia individuale che collettivo) con reti intermodali ed interconnesse. Tale realizzazione deve essere preceduta da scelte e decisioni che fanno parte di un " progetto di sistema " ovvero di un piano urbano della mobilità (PUM), fondato su un insieme d'investimenti e di innovazioni organizzative-gestionali da attuarsi in un definito arco temporale. Il trasporto, proprio per quanto detto prima, va quindi considerato nella sua globalità: servizi collettivi e mobilità individuale, infrastrutture, gestione, regolamenti. Il PUM deve quindi puntare alla realizzazione di un sistema che ne metta le Amministrazioni Locali in condizioni di gestire la mobilità. Il PUM può trovare un'integrazione sinergica con i programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio."*

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

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

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

cooperazione tra le diverse pianificazioni, quali ad es. l'esperienza statunitense del cosiddetto «congestion management program», o quella più recente dei «plans de déplacement urbains» (PDU) francesi.

Ma le politiche italiane, in questo ultimo decennio, hanno naturalmente assunto anche un respiro sovranazionale. Infatti, in coerenza con le politiche europee, il Ministero dell'Ambiente, attraverso l'elaborazione di una proposta di "[Linee di indirizzo per una strategia della mobilità sostenibile in Italia](#)", ha recentemente individuato otto misure di azione, che recepiscono in gran parte le politiche finora messe in atto dal Ministero stesso, al fine di ridurre le emissioni inquinanti, associando i benefici economici a quelli ambientali, lo stimolo della crescita con il miglioramento della qualità della vita.

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

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

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

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

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

a) *Riduzione delle emissioni in atmosfera*

b) *Riduzione dei consumi energetici*

c) *Miglioramento della sicurezza stradale*

d) *Riduzione delle emissioni di gas serra*

e) *Riduzione della congestione*

Concludendo, nell'ambito della mobilità sostenibile, il Ministero dell'Ambiente ha supportato, sin dagli ultimi anni del passato decennio ad oggi, la realizzazione di oltre 556 interventi, per una spesa complessiva di più di 600 milioni di euro, finalizzati alla progressiva riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato ed a favore di modalità di

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

trasporto orientate alla salvaguardia dell'ambiente, ed in particolar modo alla riduzione dell'inquinamento atmosferico derivante dal traffico veicolare.

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

Con i numerosi programmi avviati, il Ministero ha perciò perseguito obiettivi quali il potenziamento del trasporto pubblico locale, la messa in circolazione di veicoli a basso impatto ambientale, la promozione di sistemi di mobilità alternativi quali la [bicicletta](#), la

razionalizzazione dei processi di distribuzione delle merci in ambito urbano, la promozione di servizi di trasporto flessibile, la diffusione del servizio di [car sharing](#).

## 2.2 Le politiche sociali regionali

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

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

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

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

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

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

L'idea dominante del Piano, quindi, è quella di rimuovere le cause che determinano povertà e rischio di esclusione e marginalità per quei nuclei familiari e quelle persone che, a causa della carenza di servizi, in specifiche fasi della vita o in presenza di particolari situazioni di bisogno, sono sovraesposte rispetto al rischio delle nuove povertà: giovani coppie con bambini, famiglie con anziani non autosufficienti, presenza di persone con disabilità, fragilità nello svolgimento del ruolo genitoriale, nuclei familiari immigrati. Il welfare pugliese sceglie di puntare tutto sui servizi e i percorsi di inclusione sociale piuttosto che sui sussidi economici non finalizzati.

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

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

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

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

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

La spinta verso la gestione associata - secondo il principio di leale collaborazione, di recente inquadramento nel nostro ordinamento costituzionale, con riferimento ai rapporti tra i diversi livelli dello stato - rimane un processo fondamentale, nonostante le resistenze incontrate. E' necessario che il sistema delle autonomie locali sostenga questo cambiamento culturale, non più rinviabile se si vogliono perseguire obiettivi di efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa a livello locale nel sistema del welfare.

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

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

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

A cavallo tra i due Piani Regionali per le Politiche Sociali, troviamo la Legge Regionale del 10 luglio 2006, n. 19 "Disciplina del sistema integrato dei servizi sociali per la dignità e il

benessere delle donne e degli uomini in Puglia”, con cui la Regione Puglia prende il carico di definire sul territorio un sistema integrato d’interventi e servizi sociali per le persone, le famiglie e i nuclei di persone, al fine di garantire la qualità della vita, le pari opportunità, la non discriminazione e i diritti di cittadinanza, operando per prevenire, eliminare o ridurre gli ostacoli alla piena inclusione sociale derivante da condizioni di disabilità, di bisogno e di disagio individuale e familiare, da inadeguatezza di reddito, difficoltà sociale e condizioni di non autonomia, in coerenza con gli articoli 2, 3 e 38 della Costituzione.

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

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

Ma è l’art. 28 che diviene centrale. Infatti, dopo aver affermato al punto 1 la promozione di iniziative sperimentali per favorire la stipula di accordi tra le organizzazioni imprenditoriali e le organizzazioni sindacali e i soggetti del privato sociale, che consentano forme di articolazione dell’attività lavorativa capaci di sostenere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro (in conformità a quanto previsto nella suddetta Legge n. 53/2000), definisce nel punto 2 che *“La Regione promuove iniziative sperimentali, di concerto con le amministrazioni locali, volte a sostenere percorsi per l’armonizzazione dei tempi e degli orari delle città con i tempi di cura della famiglia, con specifico riferimento all’organizzazione dei tempi delle attività amministrative al servizio dei cittadini, all’attivazione di centri di conciliazione e all’incentivazione della costituzione di banche del tempo e altre forme di auto-organizzazione e mutualità familiari”*, destinandone anche i fondi di utilizzo.

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

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

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

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

- nel favorire l'accessibilità delle informazioni e dei servizi della pubblica amministrazione, anche attraverso la semplificazione delle procedure e l'introduzione di servizi informatizzati e connessi in rete;
- nel coinvolgimento del sistema scolastico e nella definizione di nuove articolazioni degli orari di apertura e chiusura e di utilizzo degli spazi, anche con il supporto delle famiglie, con l'obiettivo ulteriore di combattere la dispersione scolastica, favorire l'inclusione sociale, prevenire forme di violenza giovanile;

- nella promozione della partecipazione al recupero di aree urbane periferiche e/o degradate da parte di bambini, anziani, nuclei familiari;
- nella promozione di una nuova articolazione degli orari e di utilizzo degli spazi attraverso la valorizzazione delle differenze nelle abilità e nelle culture;
- nella creazione di strutture permanenti per l'informazione sulle politiche dei tempi della città/ambito territoriale e sui servizi per le politiche di pari opportunità quali ad esempio i centri di conciliazione;
- nella previsione di interventi a favore di piccoli comuni e territori a rischio di spopolamento;
- nella realizzazione di progetti che, attraverso politiche temporali, contribuiscano alla riduzione delle emissioni di gas inquinanti nel settore dei trasporti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gli ambiti di intervento della legge sono:

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

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

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

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

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

Oltre a questo, nel Piano Regionale del Lavoro, approvato a gennaio 2011, è stata riservata un'attenzione particolare all'occupazione femminile, elemento fondante la parità. È stato previsto uno stanziamento di oltre 30 milioni di euro per offrire alle donne più posti di lavoro e

garantire migliori condizioni di vita, prevedendo una gamma di azioni specifiche per donne occupate, disoccupate e donne imprenditrici con 6 misure distinte tarate ai bisogni determinati dal diverso status.

### **2.2.3 Le politiche regionali della mobilità**

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

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

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

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

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

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

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

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

*saranno autonomamente identificati dalle Amministrazioni, a patto che gli stessi siano funzionali al raggiungimento di obiettivi prestabiliti e compatibili con i vincoli finanziari. I finanziamenti saranno quindi non più per opere, ma per obiettivi".*

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

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

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

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

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

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

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

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

- le politiche di contesto;
- le politiche di ricerca e di innovazione dei sistemi produttivi;

- le politiche dell'inclusione sociale, del lavoro, della formazione e del welfare.

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

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

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

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

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

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

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

Il trasporto e, quindi, il sistema della mobilità vanno considerati nella loro globalità e complessità, sia dal lato dell'offerta, sia dal lato della domanda. Per quanto attiene all'offerta, vanno considerati la fornitura dei servizi collettivi e la gestione della mobilità individuale, le infrastrutture, la gestione e i regolamenti, mentre per quanto riguarda la domanda è

necessario considerare non solo la quantità del servizio richiesto, ma anche la qualità e la distribuzione dei flussi espressi dall'assetto territoriale e socio-economico al fine di meglio configurare l'assetto attuale e futuro dei bisogni di mobilità. La contestuale e sinergica predisposizione del Piano Strategico e del PUM scaturisce, secondo l'obiettivo generale del raggiungimento di traguardi reali di competitività degli ambiti sovra-comunali, dalle relazioni d'interdipendenza tra i due strumenti. In particolare:

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

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

- al soddisfacimento e allo sviluppo dei fabbisogni di mobilità (incremento di accessibilità delle aree d'intervento mediante la riduzione del costo generalizzato di trasporto);
- al risanamento ambientale (diminuzione, almeno entro i limiti previsti dagli accordi internazionali sottoscritti, dell'inquinamento atmosferico);
- all'innalzamento dei livelli di sicurezza del trasporto (variazione della ripartizione modale a favore del trasporto pubblico, riduzione della velocità, riduzione dei punti di conflitto tra correnti veicoli e tra questi ultimi e le utenze deboli, proteggere le utenze deboli);
- alla qualità del servizio (fornire un livello di servizio soddisfacente alla mobilità interna al territorio in esame e nei suoi collegamenti esterni);
- alla riduzione dei consumi energetici;
- all'aumento equilibrato di capacità del sistema dei trasporti in relazione alla domanda attuale e futura, espressa e generata, principalmente attraverso l'ottimizzazione dell'utilizzo delle diverse modalità di trasporto esistenti;
- alla promozione dell'utilizzo del trasporto collettivo.

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

singoli obiettivi di Piano.

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

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

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

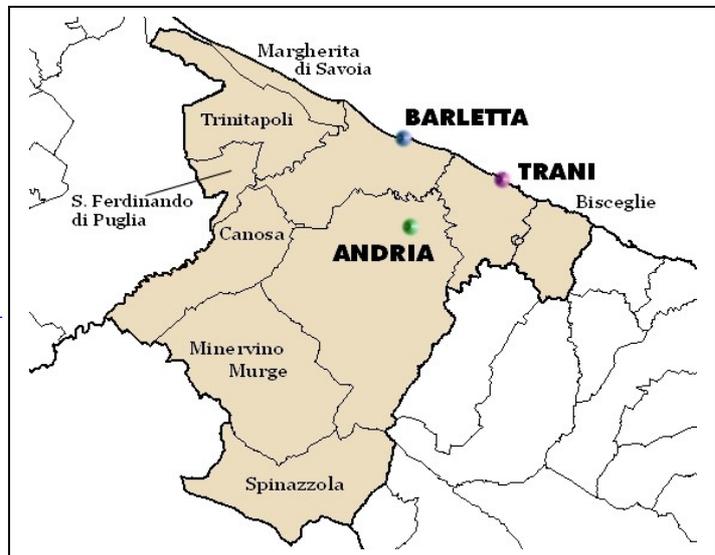
Infine, concludendo, anche l'art. 9 della L.R. n. 7/2007 al punto 2 prevede tra gli obiettivi la corrispondenza degli orari e della frequenza dei trasporti pubblici con le esigenze di razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, anche attraverso l'utilizzo di forme di mobilità alternative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

### 3. ANALISI

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

#### 3.1 Territorio e popolazione

Il territorio di Barletta, esteso su oltre 14.691 ettari e con circa 13,5 km di costa, si affaccia sul mare Adriatico all'imboccatura sud-est del golfo di Manfredonia, di fronte al promontorio del Gargano, nell'area costiera in cui il litorale roccioso della [Terra di Bari](#) modifica le sue caratteristiche giungendo alle sabbie della foce del fiume [Ofanto](#). Questo delimita a nord-ovest il territorio barlettano, che pertanto fa parte della [valle dell'Ofanto](#) (fonte Wikipedia).



La città sorge sulla costa 5 km a sud-est dalla foce dell'Ofanto ed è ubicata su di un bassopiano che varia dai 10 ai 30 [metri sul livello del mare](#), mentre il territorio comunale risulta compreso tra 0 e 158 [metri sul livello del mare](#), determinando così un'escursione altimetrica pari a 158 metri.

Il centro abitato si estende per una lunghezza da est ad ovest di circa 6 km, una larghezza da nord a sud di circa 2 km ed un perimetro di circa 13 km. Confina, da nord in senso antiorario, con i comuni di Margherita di Savoia, che dista circa 13,6 km dal centro abitato; [Trinitapoli](#), a circa 17,4 km; [San Ferdinando di Puglia](#), a circa 19,6 km; [Canosa di Puglia](#), a circa 22,2 km; [Andria](#), a circa 11,3 km; [Trani](#), a circa 13 km.

Il territorio comunale è caratterizzato da un'altimetria discendente dall'entroterra verso il mare e presenta un rilevante salto di quota solo a ridosso delle antiche [mura urbiche](#), dove l'area intra moenia è posta a un livello superiore, che varia dai cinque ai sette metri, rispetto a quella sottostante, caratterizzata progressivamente verso il mare da arenili, litoranea e spiaggia.

Dal punto di vista amministrativo la città è suddivisa in tre circoscrizioni di: Santa Maria, San Giacomo – Sette Frati, Borgovilla – Patalini (fonte: Piano Sociale 2010-2012 Ambito Territoriale di Barletta).

Il quartiere San Giacomo–Sette Frati è localizzato nella parte nord-ovest della città e comprende la fascia lungo la costa ed una parte del centro storico. Si estende a sud fino alla

linea ferroviaria. Vi risiedono 31.530 persone, pari al 33,6% dei residenti.

Il quartiere Santa Maria coincide con parte del centro storico e con l'area contigua estesa fino alla linea ferroviaria Bari-Bologna che corre parallela alla costa. Vi risiedono n. 18.836 persone, pari al 20,1% dei residenti .

Il quartiere Borgovilla - Patalini è localizzato a sud della linea ferroviaria Bari-Bologna. Con una popolazione di n. 43.550 persone (il 46,3% dei residenti) risulta essere l'area più popolosa della città.

**Tab. 1A - Città di Barletta: popolazione residente per circoscrizione al 31 dicembre 2008**

CIRCOSCRIZIONE	POPOLAZIONE RESIDENTE	VALORE %
S. Giacomo – Sette Frati	31.530	33,6
Santa Maria	18.836	20,1
Borgovilla – Patalini	43.500	46,3
BARLETTA	93.866	100,00

La distribuzione per sesso della popolazione evidenzia una sostanziale parità tra le due componenti di genere. Se si disaggrega il dato per le singole circoscrizioni, l'incidenza delle donne tra la popolazione residente supera il 50% tra i residenti della circoscrizione Santa Maria.

**Tab. 2A - Popolazione residente al 31 dicembre 2008: distribuzione per sesso**

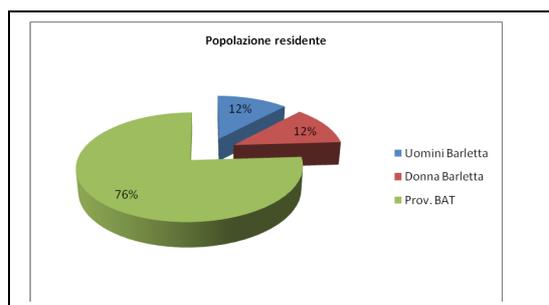
CIRCOSCRIZIONE	POPOLAZIONE RESIDENTE			% femmine su totale
	Maschi	Femmine	M+F	
S. Giacomo – Sette Frati	15.734	15.796	31.530	50,10
Santa Maria	9.158	9.678	18.836	51,38
Borgovilla – Patalini	22.033	21.467	43.500	49,35
BARLETTA	46.925	46.941	93.866	50,01

**Tav. 3A - Popolazione residente al 31 dicembre 2010: distribuzione per sesso (dati ISTAT 2010)**

Territorio	Totale Maschi	Totale Femmine	Maschi+ Femmine
Italia	29.413.274	31.213.168	60.626.442
Italia Meridionale	6.889.163	7.297.210	14.186.373
Puglia	1.984.310	2.106.949	4.091.259
Prov. BAT	193.803	199.060	392.863
Barletta	47.053	47.406	94.459

La cittadinanza Barlettana assorbe ben il 24% di tutti i residenti nella Provincia BAT, considerando, inoltre, che questa città è uno dei tre Comuni Capoluogo.

Confrontando i dati del 2008 con quelli relativi al 2010, possiamo notare un positivo incremento della



popolazione di oltre 500 unità. Tale positivo innalzamento si concretizza, nella quasi sua totalità, all'interno della popolazione femminile.

La popolazione femminile risulta, comunque, sempre superiore di qualche centinaio di unità alla popolazione maschile. Questa lieve tendenza ad una maggiore numerosità della popolazione femminile è costante in tutta la Provincia, con il 50,67% del totale dei residenti. Vedremo, però, nella sezione Economia, come questo andamento percentuale non sia sostenuto positivamente in termini lavorativi.

**Tav. 4A - Popolazione residente al 31 dicembre 2010: distribuzione per condizione familiare (dati ISTAT 2010)**

Territorio	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi	Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove
Italia	13.363.791	14.855.187	472.192	722.104	11.632.404	15.035.197	713.330	3.832.237
Italia Meridionale	3.149.003	3.524.264	51.293	164.603	2.824.581	3.576.813	88.680	807.136
Puglia	885.464	1.037.051	15.248	46.547	808.208	1.051.206	25.247	222.288
Prov. BAT	87.769	100.712	1.005	4.317	77.153	101.858	1.597	18.452
Barletta	21.925	23.963	218	947	18.608	24.268	395	4.135

**Tav. 5A - Popolazione residente al 31 dicembre 2010: distribuzione per condizione familiare (dati ISTAT 2010)**

Territorio	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi	Totale Maschi	Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove	Totale Femmine
Italia	45,43%	50,51%	1,61%	2,46%	100,00%	37,27%	48,17%	2,29%	12,28%	100,00%
Italia Meridionale	45,71%	51,16%	0,74%	2,39%	100,00%	38,71%	49,02%	1,22%	11,06%	100,00%
Puglia	44,62%	52,26%	0,77%	2,35%	100,00%	38,36%	49,89%	1,20%	10,55%	100,00%
Prov. BAT	45,29%	51,97%	0,52%	2,23%	100,00%	38,76%	51,17%	0,80%	9,27%	100,00%
Barletta	46,60%	50,93%	0,46%	2,01%	100,00%	39,25%	51,19%	0,83%	8,72%	100,00%

Interessante risulta – in linea con l'andamento generale su scale nazionale, regionale e provinciale – il valore delle nubili confrontato con i celibi. Tale valore risulta nettamente inferiore per le donne - rispetto agli uomini - di oltre 7 punti percentuali. Seppur sulla linea di pochi decimi di scarto, riassorbendo il gap prima definito, il numero delle donne sposate rimane più alto di quello degli uomini coniugati. Tale propensione ai rapporti matrimoniali duraturi negli uomini è ancora confermata nella percentuale di divorziati, inferiore a quella delle donne.

La longevità delle donne è, invece, confermata dal notevole scarto tra la percentuale di vedove e di vedovi, tra cui si crea un gap di oltre 6 punti percentuali nei confronti delle prime.

**Tab. 6A – Popolazione residente nei Comuni della Provincia BAT per tipologia di stato di famiglia al 31/12/2010 (dati ISTAT 2010)**

	Maschi				Totale Maschi	Femmine				Totale Femmine	Maschi + Femmine
	Celibi	Coniugati	Divorziati	Vedovi		Nubili	Coniugate	Divorziate	Vedove		
Andria	21873	25986	160	1049	49068	19872	26203	224	4145	50444	99512
Barletta	21750	23957	224	974	46905	18524	24233	339	4088	47184	94089
Bisceglie	12191	14046	172	573	26982	10606	14147	253	2539	27545	54527
Canosa di Puglia	6852	7925	32	387	15196	6105	8008	58	1708	15879	31075

Margherita di Savoia	2614	3356	24	160	6154	2260	3360	49	727	6396	12550
Minervino Murge	2144	2380	28	135	4687	1857	2366	26	689	4938	9625
San Ferd. di Puglia	3178	3936	36	230	7380	2740	3912	62	728	7442	14822
Spinazzola	1434	1791	14	82	3321	1332	1791	22	483	3628	6949
Trani	12080	13546	207	569	26402	10745	13855	364	2489	27453	53855
Trinitapoli	3210	3660	27	161	7058	2984	3667	45	748	7444	14502

**Tab. 7A – Percentuale popolazione residente nei Comuni della Provincia BAT per tipologia di stato di famiglia al 31/12/2010 (dati ISTAT 2010)**

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

**Tab. 8A – Percentuale popolazione residente nei Comuni della Provincia BAT per tipologia di stato di famiglia al 31/12/2010 (dati ISTAT 2010)**

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

Il confronto tra Comuni della provincia non lascia emergere grosse diversità. Nonostante questo, Barletta mostra sia la più alta percentuale di uomini celibi con il 23,12% sia la più

bassa di uomini vedovi con l'1,04%. I valori riguardanti le donne della città si attestano, invece, all'interno dei valori medi della provincia.

Ulteriore fenomeno di studio è l'immigrazione.

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

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

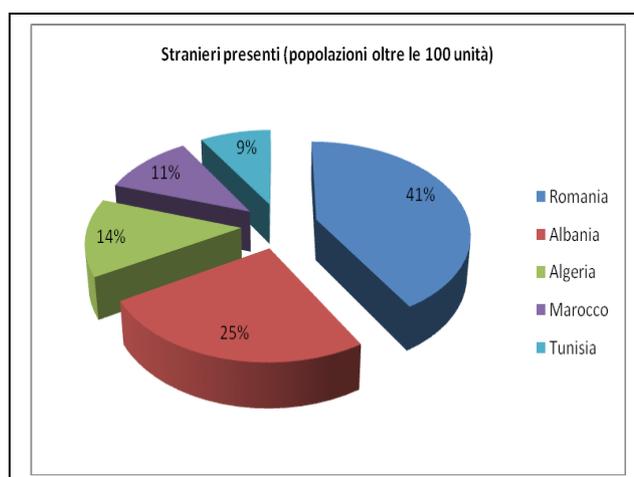
	Italia	Italia Meridionale	Puglia	Provincia BAT	Barletta
Minori 0-3	300118	20668	4633	419	85
Minori 4-18	738157	59507	14381	1211	278
19-64 anni	3425189	348977	73858	6651	1461
65 anni e oltre	106853	10081	2837	159	25
Totale	4570317	439233	95709	8440	1849

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

	Italia	Italia Meridionale	Puglia	Provincia BAT	Barletta
Minori 0-3	6,57%	4,71%	4,84%	4,96%	4,60%
Minori 4-18	16,15%	13,55%	15,03%	14,35%	15,04%
19-64 anni	74,94%	79,45%	77,17%	78,80%	79,02%
65 anni e oltre	2,34%	2,30%	2,96%	1,88%	1,35%
Totale	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tra la popolazione residente nell'Ambito al 01/01/2011 gli stranieri risultano essere 1849, provenienti da Albania, Marocco, Romania, Algeria, e Tunisia. Data la complessità del fenomeno e la necessità di una lettura il più possibile rappresentativa, a questi, regolarmente censiti, si dovranno aggiungere gli stranieri irregolari che entrano legalmente, ma che successivamente non fanno richiesta di permesso di soggiorno o non lo rinnovano, e i clandestini privi di titoli di soggiorno validi entrati clandestinamente sul territorio nazionale.

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

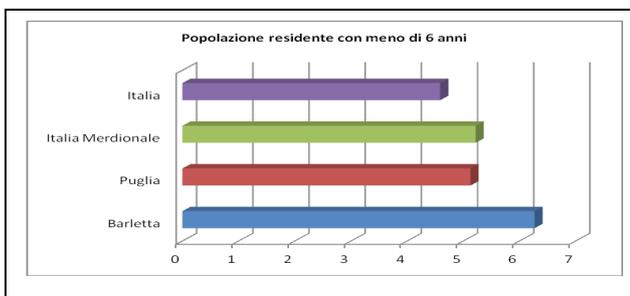


### 3.2 La popolazione giovanile e la scolarizzazione

Analizzando la percentuale di bambini in età prescolare, rispetto agli andamenti demografici delle famiglie, si individua subito una significatività per questo Ambito. Sembra, infatti, che la popolazione in età prescolare tenda ad essere maggiormente incidente rispetto alla media regionale, nazionale e del Sud Italia.

Fondamentale, in questo studio di fattibilità, è risultata, poi, l'analisi delle strutture e del sistema dell'istruzione nel Comune di Barletta.

Popolazione residente con meno di 6 anni	
Barletta	6,27
Puglia	5,13
Italia Merdionale	5,22
Italia	4,59



**Tab. 1B - Numerosità scuole Ambito di Barletta**

	Scuola dell'infanzia	Scuola primaria	Scuola secondaria di I grado	Scuola secondaria di II grado
N. scuole pubbliche	7	7	6	7
N. sedi pubbliche	18	12	10	8
N. scuole private	12	2	0	2
N. sedi private	12	2	0	2
Totale scuole	19	9	6	9
Totale sedi	30	14	10	10

Le 19 scuole dell'infanzia (statali e parificate) e le oltre 30 sedi assicurano la completa copertura delle fasce d'età dei più piccoli. Tale numerosità potrebbe essere conseguente quale effetto sia del non gran numero dei componenti per classe, vista la maggiore cura destinata a tale popolazione infantile, sia della possibilità offerta (più spesso dagli istituti parificati) di una varietà di orari per una migliore gestione della giornata dei genitori secondo le esigenze lavorative.

Le scuole primarie e secondarie di 1° grado sostengono il peso della prima fase reale di educazione ed il loro numero segue l'estensione territoriale delle singole circoscrizioni.

Le scuole secondarie di 2° grado, infine, presentano un'offerta molto diversificata. A Barletta sono presenti un Istituto Professionale per i Servizi Commerciali, un Istituto Professionale Industria ed Artigianato, un Istituto Tecnico Professionale, un Liceo Scientifico, un Liceo Classico, due Istituti Tecnico Commerciali, un Istituto Tecnico per Geometri e un Liceo Musicale. Ma non solo. Esiste anche una forte proposta riguardante le scuole serali. Sono presenti, infatti, un Istituto Tecnico Commerciale, un Istituto Professionale per i Servizi Commerciali e Turistici ed un Istituto Tecnico per Geometri.

La diversificazione, non solo dell'offerta formativa ma anche delle possibilità di accesso ad orari diversi, offre, quindi, stimolo alla crescita del territorio ed alla sua popolazione giovanile e non solo.

## SCUOLE PUBBLICHE

### **1 C.D. "M. D'AZEGLIO"**

#### **Piazza Plebiscito II**

Scuola dell'infanzia

#### **Principe di Napoli**

Scuola dell'infanzia

### **2 C.D. "R. MUSTI"**

#### **Via De Nicola**

Scuola dell'infanzia

#### **Via Rodari**

Scuola dell'infanzia

### **3 C.D. "VIA VITRANI 1-2"**

#### **Via Chieffi 38**

Scuola dell'infanzia

#### **Via Rizzitelli**

Scuola dell'infanzia

### **4 C.D. "S. DOMENICO SAVIO"**

#### **C.M. Giulini**

Scuola dell'infanzia

### **5 C.D. "MODUGNO"**

#### **Via Ofanto, 4**

Scuola dell'infanzia

#### **Piazza Plebiscito 1**

Scuola dell'infanzia

#### **Zona Maranco**

Scuola dell'infanzia

#### **San Ruggiero**

Scuola dell'infanzia

### **6 C.D. "GIRONDI"**

#### **Via Collodi (Manzoni,N.28)**

Scuola dell'infanzia

#### **Via P.R. Di Bari**

Scuola dell'infanzia

### **7 C.D. "GIOVANNI PAOLO II"**

#### **Via Dei Pini**

Scuola dell'infanzia

#### **Via Pirandello**

Scuola dell'infanzia

#### **Via Botticelli**

Scuola dell'infanzia

#### **Via Madonna della Croce**

Scuola dell'infanzia

### **Via San Ruggiero 5 C.D. Barletta**

Scuola primaria

### **Via Gianni Rodari 4 C.D. Barletta**

Scuola primaria

<b>Largo L. Primavera 7 C.D. Barletta</b> Scuola primaria
<b>1 C.D.Barletta M.D'Azeglio</b> Scuola primaria
<b>2 C.D. Barletta Musti</b> Scuola primaria
<b>Via P.R. Di Bari 6 C.D. Barletta</b> Scuola primaria
<b>3 C.D. Barletta Via Vitrani I II</b> Scuola primaria
<b>Via Zanardelli 6 C.D. Barletta</b> Scuola primaria
<b>2 C.D. Musti Barletta</b> Scuola primaria
<b>3 C.D. N. Fraggianni Barletta</b> Scuola primaria
<b>4 C.D.S.Domenico Savio Barletta</b> Scuola primaria
<b>5 C.D. G.Modugno Barletta</b> Scuola primaria
<b>6 C.D.Gironi Barletta</b> Scuola primaria
<b>Giovanni Paolo II 7 C.D.</b> Scuola primaria
<b>De Nittis</b> Scuola secondaria di I grado
<b>Fieramosca</b> Scuola secondaria di I grado
<b>Manzoni</b> Scuola secondaria di I grado
<b>Moro</b> Scuola secondaria di I grado
<b>R. Dimiccoli</b> Scuola secondaria di I grado
<b>S.M.S. Baldacchini</b> Scuola secondaria di I grado

<p><b>C. Cafiero</b> Scuola secondaria di II grado: Liceo Scientifico</p>
<p><b>Garrone</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Professionale per i Servizi Commerciali  Corsi serali: Istituto Professionale per i Servizi Commerciali e Turistici</p>
<p><b>I.P.S.I.A. Archimede</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Professionale Industria e Artigianato  Corsi serali: Istituto Professionale Industria e Artigianato</p>
<p><b>I.T.I.S. Fermi</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Tecnico Industriale</p>
<p><b>Lc A. Casardi</b> Scuola secondaria di II grado: Liceo Classico</p>
<p><b>M. Cassandro</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Tecnico Commerciale  Corsi serali: Istituto Tecnico Commerciale</p>
<p><b>Pier Luigi Nervi</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Tecnico per Geometri  Corsi serali: Istituto Tecnico per Geometri</p>
<b>SCUOLE PRIVATE</b>
<p><b>Aladin</b> Scuola dell'infanzia - Paritaria</p>
<p><b>Cocco e Drilli</b> Scuola dell'infanzia - Paritaria</p>
<p><b>Cuore Immacolato di Maria</b> Scuola dell'infanzia - Paritaria</p>
<p><b>I Gianburrasca</b> Scuola dell'infanzia - Paritaria</p>
<p><b>Il Giardino dei Colori</b> Scuola dell'infanzia - Paritaria</p>
<p><b>Il Girasole, La Città Dell'Infanzia</b> Scuola dell'infanzia - Paritaria</p>
<p><b>Immacolata</b> Scuola dell'infanzia - Paritaria</p>
<p><b>L'Albero Azzurro</b> Scuola dell'infanzia - Paritaria</p>

<b>Sacro Cuore</b> Scuola dell'infanzia – Paritaria
<b>San Benedetto</b> Scuola dell'infanzia – Paritaria
<b>Santa Teresa del Bambin Gesù</b> Scuola dell'infanzia – Paritaria
<b>Spirito Santo</b> Scuola dell'infanzia – Paritaria
<b>S.Teresa del Bambino Gesù</b> Scuola dell'infanzia – Paritaria
<b>Sacro Cuore</b> Scuola primaria – Paritaria
<b>Salesiano Sacri Cuori</b> Scuola secondaria di II grado: Istituto Tecnico Commerciale – Paritaria
<b>Liceo Musicale C.M. Giulini</b> Scuola secondaria di II grado: Liceo Musicale

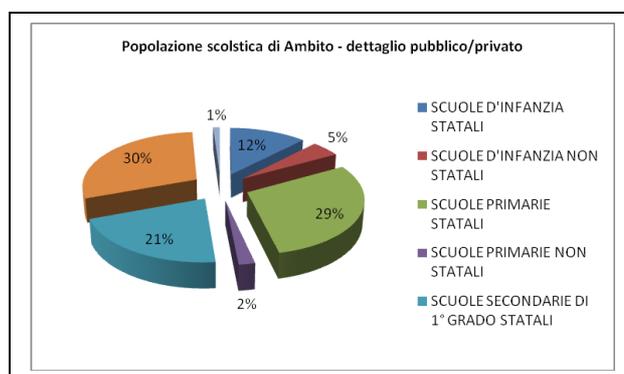
**Tab. 2B Popolazione scolastica d’Ambito (dati Comune di Barletta 2012)**

SCUOLE BARLETTA	Alunni	Percentuale
SCUOLE D'INFANZIA STATALI	2.102	12,25%
SCUOLE D'INFANZIA NON STATALI	802	4,67%
SCUOLE PRIMARIE STATALI	5.064	29,52%
SCUOLE PRIMARIE NON STATALI	348	2,03%
SCUOLE SECONDARIE DI 1° GRADO STATALI	3.582	20,88%
SCUOLE SECONDARIE DI 2° GRADO STATALI	5.078	29,60%
SCUOLE SECONDARIE DI 2° GRADO NON STATALI	181	1,05%
Totale studenti	17.157	100,00%

La popolazione scolastica complessiva dell’Ambito è di 17.157 alunni. La popolazione delle scuole primarie e quella delle scuole secondarie di 2° grado raccolgono il 62% degli studenti, in parti pressochè uguali. A questi seguono il 21% degli studenti delle scuole secondarie di 1° grado e chiudono il cerchio i fanciulli delle scuole dell’infanzia con il 17%.

Valore non trascurabile risulta il fenomeno delle scuole private. Infatti, l’8% dell’intera popolazione scolastica frequenta questa tipologia di scuole, in quote maggiori per la scuola dell’infanzia per il 5%.

Guardando, poi, a più alti gradi di istruzione, si evidenzia che in questo territorio si senta l’esigenza di un’Università. La sua identità



culturale lo candida ad essere un centro della nuova armatura culturale e di ricerca di cui la giovane Provincia necessita.

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

Tale spinta pare aver trovato la sua realizzazione, lunedì 30 gennaio 2012, quando ad Andria, nella sede della Provincia BAT, l'agenzia del Patto Territoriale Nord Barese Ofantino e l'Università Lum hanno sottoscritto una convenzione per l'istituzione del presidio universitario, alla presenza del presidente della Provincia (Francesco Ventola), del presidente del patto territoriale e sindaco di Trani (Tarantini), del rettore della Lum di Bari (Emanuele De Gennaro) e dei sindaci dei Comuni del Patto.

Ad una prima fase di tutoraggio della durata di un anno, seguirà (come da normative vigenti) il riconoscimento di sede universitaria che avrà luogo nella sede individuata dalla Lum, sulla provinciale Trani-Andria. La Provincia sosterrà l'iniziativa attraverso un impegno finanziario di 500mila euro in borse di studio per gli studenti più meritevoli e quelli con difficili situazioni reddituali. Il contributo dei Comuni aderenti al patto territoriale, invece, ammonterà complessivamente a 200mila euro, ripartiti proporzionalmente al numero degli abitanti delle undici città. In un primo momento verranno proposti i corsi di laurea in giurisprudenza ed economia, a seguire, il partenariato economico e sociale individuerà, dopo aver analizzato le esigenze delle imprese e dell'intero tessuto economico, l'introduzione di altri eventuali indirizzi. Ma non solo. Barletta è anche sede distaccata dell'[Università degli Studi di Foggia](#); infatti, presso l'Ospedale monsignor Dimiccoli è attivo il corso di laurea in [Infermieristica](#). Obiettivo di tali iniziative è sostenere il territorio nel suo sviluppo culturale, occupazionale ed imprenditoriale.

### 3.3 Arte, cultura, natura

Barletta è una cittadina colma di storia e vanta origini antichissime.

Nel territorio barlettano, ad esempio, è presente il sito di Canne. Questo è il luogo in cui si svolse la celebre Battaglia di Canne (2 agosto del 216 a.C.), in cui i Romani subirono la pesante sconfitta ad opera dei Cartaginesi di Annibale. Ormai in ginocchio, Canne non riuscì più a risollevarsi. Il lento ma inesorabile esodo dei suoi cittadini portò la maggior parte di questi ad emigrare nella vicina Barletta. Le rovine della cittadella restarono isolate e disabitate, tanto che nel 1303 il suo territorio fu annesso, per volere di Carlo II d'Angiò, a quello della più estesa Barletta.

Ma una storia così antica ha colmato Barletta di grandi ed importanti monumenti.

Da ricordare sono sicuramente le prime mura urbane edificate dai Normanni, che occuparono il territorio barlettano tra l'XI ed il XII secolo. Le mura cingevano allora l'originario nucleo di Santa Maria. Durante la dominazione sveva l'imperatore Federico II ampliò il fortino normanno edificando la sua domus, individuabile nell'attuale sede della Biblioteca Comunale. Con l'arrivo degli Angioini prima, e con il periodo aragonese, poi, si modificò significativamente il tracciato delle mura, fino a cingere un'ampia parte dell'edificato attualmente appartenente al quartiere San Giacomo-Settefrati.

Nel 1860 ebbe inizio l'abbattimento della cinta muraria che ostacolava l'espansione edilizia, il commercio con le città limitrofe e la costruzione della ferrovia con la relativa stazione e gli stabilimenti industriali. Dell'antica cinta muraria restano: il castello; tutte le mura "a mare" (mura del Carmine, dal nome dell'omonima chiesa), che partono da Porta Marina per arrivare al Paraticchio; un frammento a nord-ovest nei pressi del fossato del castello e ad esso attiguo; il bastione; la Porta Marina nell'omonima piazza.

Andando per punti ricordiamo quindi il castello, il cui nucleo originario, risalente all'XI secolo, è normanno, come testimonia la Torre maggiore inglobata nell'area meridionale dell'attuale edificio. Durante le crociate divenne abituale ricovero per i cavalieri in partenza e in arrivo dalla Terra Santa. Evidente è il lascito di Federico II di Svevia, testimoniato nel lato sud da finestre ogivali che presentano l'aquila imperiale scolpita nelle lunette, motivo ricorrente dell'iconografia sveva. Nel 1228 l'imperatore tenne qui la dieta in vista della partenza per la sesta crociata.

Il castello, così come lo vediamo, è stato realizzato a partire dal 1532, per volere del re spagnolo Carlo V. Nel tempo è stato prima carcere, poi, durante la seconda guerra mondiale, presidio militare ed attualmente è sede della biblioteca comunale, del museo civico e pinacoteca e del lapidarium.

La Porta Marina (seppur quella originaria si trovava al termine meridionale di via Sant'Andrea e al suo fianco trovava posto l'antico Palazzo della Dogana) costituisce, poi, l'unico esempio rimanente delle antiche porte che cingevano la città di Barletta. È situata nella piazza omonima e verso essa confluiscono via Mura San Cataldo, via Mura del Carmine e via Marina, che porta e

prosegue, attraversando la piazza, fino alla Cantina della Disfida.

Proprio la Cantina della Disfida, nota anche come Osteria o Casa di Veleno, è uno dei luoghi da ricordare. Risalente al periodo compreso tra il XIV e il XV secolo, è il luogo in cui secondo la tradizione cavalleresca, durante un banchetto allestito in onore dei francesi, sconfitti durante uno scontro con gli spagnoli, avvenne lo scontro verbale tra Charles de La Motte e il capitano spagnolo don Diego di Mendoza. Il diverbio sfociò nell'offesa, fatta da quest'ultimo nei confronti del condottiero d'oltralpe, paragonando il loro valore a quello degli italiani, suoi alleati, e condusse alla battaglia meglio nota come la Disfida di Barletta, tra tredici italiani e altrettanti francesi.

Naturalmente, non si può parlare di Barletta dimenticando il suo Colosso. La gigantesca statua in bronzo si erge in corso Vittorio Emanuele, nei pressi della Basilica del Santo Sepolcro, sopra un basamento alto circa un metro. Restaurata durante il Medioevo, è caratterizzata da un uomo in vesti imperiali tardo-romane e bizantine, come mostrano il diadema e l'indumento circolare tipico dei militari di alto rango, presenti sul capo. La statua, nota come "Eraclio", in realtà è, ancor oggi, di incerta identificazione. Le indagini storiche effettuate fanno risalire le sue origini alla prima metà del V secolo e sostengono la costruzione della statua a Ravenna, eretta da Valentiniano III. Sembra che Federico II abbia ritrovato la statua intorno al 1231 e nel 1240 avrebbe ordinato che venisse trasportata in Puglia, insieme ad altre opere d'arte; destinazione avrebbe dovuto essere Melfi, ma la morte dell'imperatore avrebbe causato un'improvvisa interruzione del trasporto, che avrebbe lasciato per sempre il gigante nella città di Barletta. In contrasto con chi sostiene che la statua sia stata trafugata durante il sacco di Costantinopoli nel 1204 e lasciata sulle spiagge di Barletta, analisi chimiche inquadrate negli ultimi restauri non hanno riscontrato alcun segno di un'eventuale presenza in mare della statua.

Oltre a questi monumenti, anche l'architettura religiosa ha la sua fondamentale importanza a livello cittadino con:

- La Concattedrale di Santa Maria Maggiore, situata nei pressi del castello, a cui volge le absidi gotiche, che risulta posta al termine del tracciato direttore originario del primo nucleo cittadino. La chiesa ha raggiunto il suo massimo splendore durante le crociate, fungendo da punto di transito per i pellegrini che si recavano in Terrasanta.
- La Basilica del Santo Sepolcro, situata in una posizione strategica, nei pressi della quale si leva il Colosso di Barletta - tra due antichi ed importanti assi di comunicazione viaria, l'adriatica e la via Traiana che conduce a Roma - che conserva uno stretto legame con la Terrasanta e il Sepolcro di Gesù Cristo. E' stata infatti meta di transito per i pellegrini diretti in Terra Santa e per i crociati in viaggio, dal porto di Barletta, verso Gerusalemme.
- La Chiesa di San Gaetano, fondata nel XVII secolo, dall'ordine dei Teatini, giunti a

Barletta nei primi anni del secolo, che conserva al suo interno una reliquia della Sacra Spina.

- La Chiesa di San Giacomo, ubicata lungo corso Vittorio Emanuele e risalente all'XI secolo, che si erge dove in antichità vi sarebbe stato un luogo di culto pagano.
- La Chiesa di Sant'Andrea, le cui prime testimonianze documentate dell'edificio ecclesiastico risalgono al XII secolo ed individuano nell'area un tempio dedicato al Santo Salvatore.

Ed oltre queste, la:

- Chiesa del Cuore Immacolato di Maria
- Chiesa del Santissimo Crocifisso
- Chiesa della Sacra Famiglia
- Chiesa di San Giovanni Apostolo
- Chiesa di San Paolo Apostolo
- Chiesa di Santa Maria degli Angeli
- Santuario della Madonna dello Sterpeto
- Chiesa dello Spirito Santo
- Chiesa di San Benedetto
- Chiesa di San Filippo Neri
- Chiesa di San Giacomo
- Chiesa di San Giuseppe
- Chiesa di San Nicola
- Chiesa di Sant'Agostino
- Complesso monastico di San Lazzaro
- Santuario dell'Immacolata
- Basilica del Santo Sepolcro
- Basilica di San Domenico
- Chiesa dei Greci
- Chiesa del Monte di Pietà
- Chiesa del Purgatorio
- Chiesa di San Cataldo
- Chiesa di San Gaetano
- Chiesa di San Giorgio

- Chiesa di San Michele
- Chiesa di San Ruggero
- Chiesa di Sant'Andrea
- Chiesa di Sant'Antonio
- Chiesa di Santa Lucia
- Chiesa di Santa Maria del Carmine
- Chiesa di Santa Maria della Vittoria
- Chiesa di Santa Maria di Nazareth
- Chiesa di Santa Marta
- Concattedrale di Santa Maria Maggiore
- Chiesa di Santa Maria Annunziata
- Santuario di San Ruggero a Canne della Battaglia

Da non dimenticare sono le architetture civili, come:

- Palazzo della Marra, sito in via Cialdini, che è uno dei più prestigiosi esempi di architettura barocca in Puglia. Sin dalla metà del 1500, è stato dimora d'importanti famiglie aristocratiche. E' sede, al secondo piano, in maniera permanente, della Pinacoteca De Nittis mentre, al primo piano, di mostre temporanee nonché di una sala conferenze.
- Palazzo Santacroce, ubicato esattamente di fronte alla facciata principale del duomo, tanto da occuparne un'ampia area del sagrato che in precedenza era di dimensioni maggiori.
- Palazzo de Leone Pandolfelli, che si trova in via Cavour, lungo l'antica "Strada del cambio". Le prime notizie su questo palazzo risalgono al 1418; sono attestati ulteriori rifacimenti durante la metà del XVI secolo.
- Villa Bonelli, che costituisce un esempio unico nel territorio barlettano di villa extra moenia, circondata da giardini che custodiscono specie arboree tipiche della regione. Villa Bonelli conobbe il suo massimo splendore nei primi decenni del XIX secolo, quando i lavori di restauro e di ampliamento, voluti dal conte Raffaele e da suo figlio Giuseppe, ne fecero una delle più belle ville di Puglia. È costituita da un salone delle feste, da una cappella, scuderie e un "giardino eclettico" corredato da fontane, serra e un campo di minigolf. Ai primi del Novecento l'edificio e il parco cominciarono a conoscere un declino che avrebbe portato alla chiusura del complesso. La villa è stata restituita ai cittadini nel corso del 2008 in seguito a lavori di riqualificazione che ne hanno permesso il ritorno al suo antico splendore.

Tra gli altri palazzi presenti in città si ricordano:

- Palazzo Bonelli
- Palazzo Bruotschy
- Palazzo de Martino
- Palazzo degli Arcivescovi Nazareni
- Palazzo dell'arco
- Palazzo della Corte
- Palazzo Esperti
- Palazzo Gentile
- Palazzo Gran Priore
- Palazzo Marulli

Sotto l'aspetto culturale, Barletta ha una serie di riferimenti di gran prestigio.

Primo tra tutti, il Teatro Comunale di Barletta, intitolato al compositore Giuseppe Curci e situato nel pieno centro cittadino, di fronte al Palazzo di Città. L'odierno teatro fu progettato nel 1866 e inaugurato nel 1872. Il primo spettacolo vide l'esecuzione della sinfonia L'Italia redenta, opera del compositore e direttore d'orchestra barlettano Giuseppe Curci. Nel 1960 il teatro fu chiuso perché in precarie condizioni e fu riaperto solo dopo una lunga serie di restauri terminati con l'inaugurazione nel 1977.

Il Teatro Curci costituisce un notevole contenitore culturale per l'intera provincia, sede ogni anno di una stagione teatrale che ha visto negli anni rappresentazioni che variano dalla prosa alla concertistica, dalla danza alla commedia. Fa parte del complesso anche la Galleria del Teatro, adiacente ad esso e posta sul suo fianco orientale, utilizzata per la trasmissione pubblica in videoconferenza delle sedute del consiglio comunale cittadino e per mostre d'arte.

Barletta dispone, anche, di diverse biblioteche:

- La Biblioteca Comunale Sabino Loffredo, con sede nell'ala sud-est del castello di Barletta, l'antica domus federiciana, che si estende su una superficie totale di 1.400 m<sup>2</sup> e conta un patrimonio librario di oltre 80.000 volumi. Sono ivi conservati, inoltre, il Fondo Apulia, il Fondo musicale Curci, Gallo e Cafiero, il Legato De Nittis e i Fondi antichi ed è possibile consultare oltre 150 riviste in abbonamento.
- La Biblioteca e archivio diocesano Pio IX è situata nel Palazzo Arcivescovile. Qui sono conservati circa 11.000 volumi ed opuscoli sciolti e 2.000 pergamene (in gran parte pubblicate nel Codice Diplomatico Barlettano a cura del sacerdote paleografo Salvatore Santeramo), nonché 70 riviste correnti.
- Infine, la Biblioteca dei Ragazzi, che raccoglie oltre 4.500 volumi per lettori di età compresa tra i tre e i quindici anni.

Altre biblioteche presenti in città sono:

- Biblioteca dell'Archivio di Stato di Bari;

□ Biblioteca dell'Istituto sperimentale per l'enologia di Asti.

I principali musei della città sono:

- Pinacoteca De Nittis, la cui sede è il Palazzo della Marra, che comprende permanentemente la collezione De Nittis e periodicamente mostre temporanee;
- Museo civico e pinacoteca di Barletta, la cui sede è il castello di Barletta, all'interno delle cui sale sono conservate le collezioni Immesi, Gabbiani e Ricci;
- Museo della Cattedrale, che oltre ai numerosi reperti cristiani di notevole pregio e valore custodisce un archivio di oltre duemila pergamene e manoscritti, alcuni dei quali risalenti al IX secolo;
- Casa-Museo Cafiero, ossia la residenza dell'anarchico Carlo Cafiero, nato a Barletta;
- Antiquarium di Canne, il museo presente nel sito archeologico di Canne, che documenta gli insediamenti umani nel territorio di epoca preistorica, classica, apulo-greca e medievale. Presenta, inoltre, una ricca collezione di vasi dauno-peucezi dipinti a disegni geometrici risalenti al IV-III secolo a.C., provenienti dai sepolcreti di Canne;
- Tesoro della Basilica del Santo Sepolcro, custodito nella omonima basilica e che comprende diverse oreficerie sacre, alcune delle quali provenienti dalla Palestina;
- Chiesa Greca di Santa Maria degli Angeli, che al suo interno conserva l'antica iconostasi, che occupa l'intera parete minore della chiesa.

Anche gli ambiti naturalistici offrono grandi possibilità per il territorio.

Il Parco naturale regionale Fiume Ofanto è un'area naturale protetta istituita nel 2003 dalla Regione Puglia, di cui fa parte la città di Barletta, insieme ai comuni di Canosa di Puglia, San Ferdinando di Puglia, Candela, Ascoli Satriano, Cerignola e Margherita di Savoia.

La costa barlettana, complessivamente estesa dai confini territoriali con i comuni di Trani e Margherita di Savoia per circa 13 km, è divisa in due tratti che prendono il nome di litoranea di ponente, ad ovest, e litoranea di levante, ad est, dalla loro collocazione rispetto al Porto che le separa. Il fronte-mare risulta essere quasi interamente sabbioso tranne che in prossimità dell'estremo levante, dove la sua conformazione assume carattere roccioso, progressivamente artificiale prima e naturale poi. Procedendo verso ponente, invece, trova luogo un'area paludosa, in località Pantaniello, a ridosso della foce del fiume Ofanto. Entrambe le zone costiere più estreme versano in un avanzato stato di degrado ambientale: ad ovest, oltre al fenomeno dell'incuria, le correnti fluviali e marine causano l'erosione degli arenili, facendo indietreggiare la linea di battigia; ad est il canale a cielo aperto Ciappetta-Camaggio, che da Andria conduce al mare le acque fognarie provenienti dall'entroterra, spesso interessato da dissesti idrogeologici oltre che dallo sversamento di rifiuti. La litoranea di ponente è caratterizzata da tratti di spiaggia pubblica e privata, oltre che da iniziative volte agli appassionati di pesca, surf, kitesurfing e immersione; quella di levante ospita invece numerose

strutture ricettive e balneari, oltre al molo di levante, su cui vi sono i resti dell'antico trabucco, attualmente desueto.

I Giardini del castello, intitolati ai Fratelli Cervi, si estendono intorno al castello e fanno da cornice alla fortezza e alla cattedrale di Santa Maria Maggiore. In seguito ai restauri, conclusi nel 2002 e che hanno visto la riqualificazione dei giardini, trasformati in parco con aree attrezzate, l'intera area è stata restituita alla cittadinanza barlettana, che ne ha fatto un punto nevralgico del centro storico.

Infine, unendo natura e archeologia, è da ricordare il sito di Canne della Battaglia. Tale sito archeologico è caratterizzato dalla duplice presenza dell'Antiquarium e del Parco Archeologico con le rovine della cittadella medievale, distrutta definitivamente nel 1083. Nei dintorni della cittadella sono stati ritrovati i resti di un villaggio apulo, tra cui un menhir, e quelli di una necropoli. Il menhir, scoperto nel 1938, è alto circa tre metri ed è situato nei pressi della strada che conduce da Canne alla SS 93 per Canosa.

Tra il 2002 e il 2005 sono state condotte indagini archeologiche nell'area del complesso termale di San Mercurio, che hanno messo in luce una cisterna con il relativo impianto idrico. Nell'estate del 2008 l'Amministrazione comunale, d'intesa con l'Archeoclub, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Puglia e la Direzione dell'Antiquarium di Canne della Battaglia, ha promosso un campo di ricerca didattico di scavo archeologico, al fine di recuperare e valorizzare il territorio cannese e in particolar modo il complesso termale.

Infine, per le possibilità di sviluppo del territorio sono da menzionare gli impianti sportivi.

Da ricordare sono:

- Il Circolo Tennis Barletta, che è stato fondato nel 1965 grazie all'impegno di alcuni appassionati, tra cui l'ingegnere svizzero Hugo Simmen. Ha ospitato numerose ed importanti competizioni tennistiche fin dal 1969, quando fu organizzato un incontro di Coppa Davis tra Italia e Austria. Tra i più noti tennisti esibitisi si ricordano Nicola Pietrangeli, Ion Țiriac, Beppe Merlo e Martin Mulligan. Durante gli anni novanta si sono svolte importanti manifestazioni di carattere internazionale, che hanno visto la presenza di Rafael Nadal. Dal 1995 l'impianto è stato intitolato al suo fondatore Hugo Simmen.
- Lo Stadio Cosimo Puttilli, situato nel quartiere Borgovilla-Patalini, che è il principale impianto sportivo della città. Inizialmente noto semplicemente come Stadio Comunale, è stato poi intitolato a Cosimo Puttilli, atleta degli anni quaranta. Viene principalmente utilizzato per le partite di calcio casalinghe del Barletta Calcio. L'impianto è fornito di manto da gioco in erba naturale e di una pista d'atletica regolamentare a più corsie, sulla quale Pietro Mennea ha stabilito il record del mondo a livello del mare. Attualmente, in seguito alla chiusura di alcuni settori degli spalti, ha una capienza massima di circa quattromila posti.
- Il Paladisfida "Mario Borgia".

- Il Palazzetto "Angelo Marchiselli".
- Lo Stadio Velodromo "Lello Simeone".
- Lo Stadio "Manzi-Chiapulin".

### 3.4 Economia del territorio

L'economia barlettana è legata soprattutto alla produzione agricola e industriale.

In ambito agricolo le coltivazioni più diffuse risultano quelle derivanti da vigneti e oliveti. Barletta è, infatti, centro vinicolo d'importanza nazionale, grazie anche alla presenza della cantina sociale e di diversi stabilimenti enologici.

L'apparato industriale risulta ben sviluppato, l'industria ha rivestito un importante quanto contraddittorio ruolo nell'evoluzione economica della città. Se da una parte è stata, infatti, sede di numerose fabbriche attive in settori diversificati dell'industria a livello nazionale, dall'altra, proprio alcune di esse hanno subito un vero e proprio tracollo finanziario che le ha indotte al fallimento.

Dopo la crisi del settore tessile-calzaturiero, che dagli anni ottanta interessa in modo sempre più marcato l'economia locale, dagli anni duemila quello dell'abbigliamento sta vivendo un momento di forte crescita, con marchi noti in tutta Italia.

Oggi le più grandi industrie della città interessano il settore chimico e dei materiali da costruzione, costituendo un'importante funzione occupazionale e produttiva.

Contribuisce, infine, all'economia della città un settore commerciale di discrete proporzioni, trainato soprattutto dalle attività portuali. Il porto commerciale è particolarmente legato al trasporto di fertilizzanti, bauxite e sale, oltre che al mercato ittico all'ingrosso.

Infine, importante risulta anche il Turismo. Barletta è sede di grandi e piccoli eventi culturali. La volontà di fare di Barletta un polo attrattivo dal punto di vista turistico è testimoniata dall'organizzazione di numerose manifestazioni di carattere canoro e di stagioni teatrali, che hanno visto avvicinarsi nel fossato del castello e sul palco del Teatro Curci musicisti e attori di fama nazionale. Il turismo è sostenuto dalla notevole vocazione artistica e culturale della città, come testimonia il riconoscimento di "città d'arte", conferitole nel 2005, nonché dalla presenza di un litorale costiero lungo 13 km.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Comuni	Imprese		Istituzioni	Unità locali								Addetti ogni 100 abitanti	
	Totale	di cui artigiane		Delle imprese				Delle istituzioni	Totale				
				Totale		Di cui artigiane			Totale				
				N.	Addetti	N.	Addetti		N.	Addetti	N.		Addetti
Barletta	6.054	2.148	161	6.341	19.430	2.188	5.880	251	3.873	6.592	23.303	25,30	

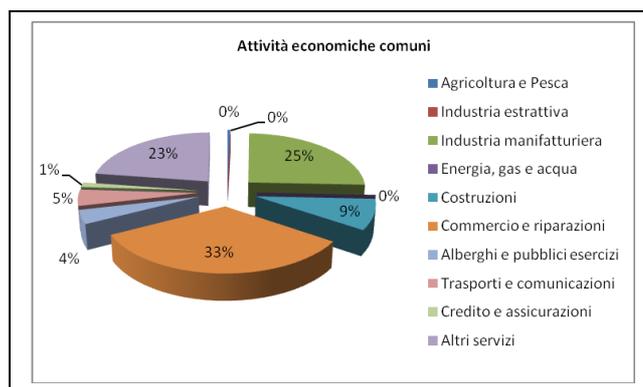
Con un totale di oltre 6.000 aziende, l'economia, seppur in periodo di crisi, risulta prospera. L'artigianato con 2.148 imprese assume ancora una rilevante importanza sul territorio.

**Tab. 2C - Imprese per settore di attività economica e comune**

Attività economiche comuni	Barletta
Agricoltura e Pesca	26
Industria estrattiva	1
Industria manifatturiera	1.527
Energia, gas e acqua	1
Costruzioni	524
Commercio e riparazioni	2.008
Alberghi e pubblici esercizi	236
Trasporti e comunicazioni	277
Credito e assicurazioni	82
Altri servizi	1.372
Totale	6.054

Il commercio copre il 33% delle attività. A questo seguono l'industria manifatturiera ed il settore dei servizi, che, con il credito e le assicurazioni, coprono il 24% del totale delle aziende presenti sul territorio.

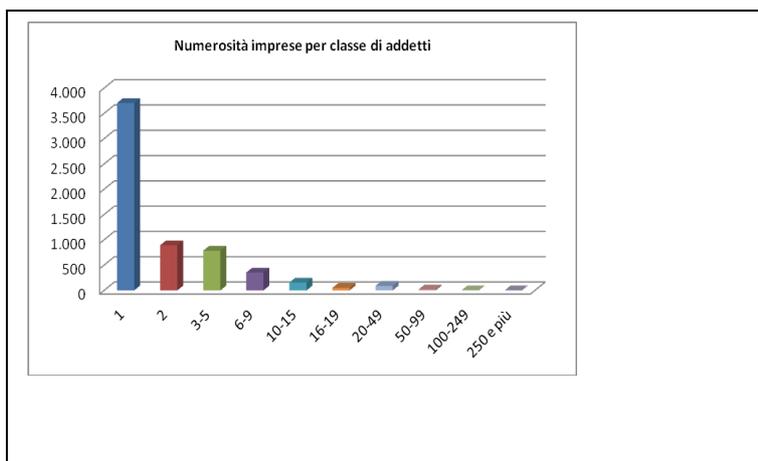
Il commercio si è imposto, quindi, all'attenzione del territorio e dei consumatori, grazie alle prospettive da esso offerte in termini di qualità, prezzo e servizio al cliente.



**Tab. 3C - Imprese per classe di addetti e comune**

Classe di addetti	1	2	3-5	6-9	10-15	16-19	20-49	50-99	100-249	250 e più	Totale
Barletta	3.705	892	785	353	154	51	90	18	4	2	6.054

Pochissime sono le aziende (un totale di 4) che hanno un numero di addetti tra le 100 e le 249 unità e solo 2 oltre i 250. Il sistema territoriale, infatti, dimostra una attenzione ed una propensione maggiore nei confronti della microimpresa o, per meglio identificarla, dell'impresa individuale. Tale fenomeno risulta



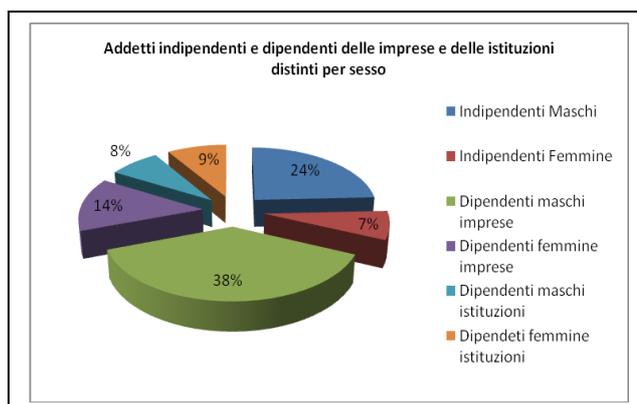
evidente quando, rifacendoci alla Tab. 3C, il nucleo forte si presenta nelle aziende con 1 solo addetto, fino ad un peso specifico ancora rilevante nelle aziende che hanno fino a 5 operatori. Tale fenomeno potrebbe dimostrare uno sviluppo delle aziende familiari o comunque un senso di prossimità ancora molto spiccato, tipico di questo territorio.

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

	Indipendenti		Dipendenti				Addetti		M/MF *100
			delle unità locali delle imprese		delle unità locali delle istituzioni				
	MF	M	MF	M	MF	M	MF	M	
Barletta	7.388	5.669	12.092	8.845	3.873	1.793	23.303	16.307	69,98%

Ampliando lo sguardo non alle sole imprese, ma anche ai loro addetti, il fattore assume una forte rilevanza. Infatti gli indipendenti risultano oltre 7.300, con totale finale di addetti pari alle 23.000 unità.

Stimando per valori assoluti il totale dei lavoratori del settore privato, sia maschi che femmine, ne emerge che i lavoratori dipendenti registrano un margine nettamente maggiore rispetto alle altre fasce (52% del totale).

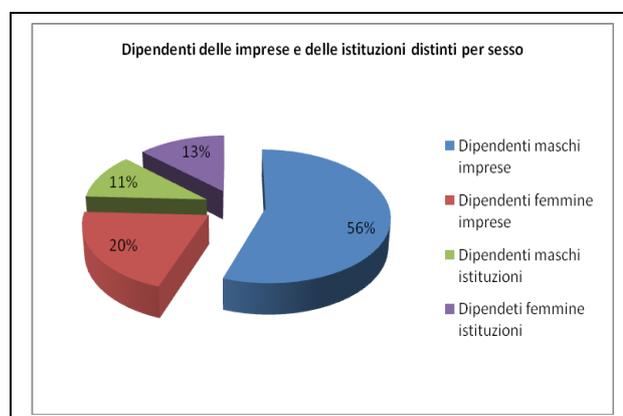


Ai gradini inferiori si pongono gli indipendenti con un gap molto più sottile rispetto alla prima categoria. Naturalmente, una popolazione pari al 31% risulta un dato di notevole considerazione. La propensione all'attività individuale, di un barlettano su tre, pone una interessante considerazione su un modello lavorativo più vicino a percentuali del nord Italia. Guardando alle donne indipendenti, si nota invece una percentuale intorno al 7%: questo potrebbe significare che tale inclinazione sia maggiormente maschile e, forse, molto contestualizzata alle attività tipiche del territorio e tramandate per generazione.

Dal grafico si evince, poi, che per tutto il territorio dell'Ambito abbiamo che il 70% della popolazione lavorativa è maschile e che solo il 30% è femminile. Di questa divisione i principali valori solo legati al lavoro dipendente con una percentuale maschile del 38% e femminile del 14%.

Analizzando la sola popolazione dei dipendenti, per imprese ed istituzioni, emergono ulteriori evidenze. La percentuale dei dipendenti delle istituzioni assume valori pari al 24%, con una differenziazione minima tra la popolazione maschile (13%) e quella femminile (11%).

I lavoratori dipendenti del privato, in questa visione, assumono valori percentuali ancora più importanti. Tale situazione potrebbe essere definita da una significativa presenza di imprese di medie dimensioni (Tab. 5C - 6C),



con una più significativa capacità di attrazione e mantenimento di lavoratori dipendenti.

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

Attività economiche comuni	Bar
Agricoltura e Pesca	138
Industria estrattiva	7
Industria manifatturiera	8.584
Energia, gas e acqua	102
Costruzioni	1.917
Commercio e riparazioni	3.964
Alberghi e pubblici esercizi	554
Trasporti e comunicazioni	870
Credito e assicurazioni	496
Altri servizi	2.798
Totale	19.430

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

Classe di addetti comuni	1	2	3-5	6-9	10-15	16-19	20-49	50-99	100-249	250 e più	Unità senza addetti	Totale
Barletta	3.950	916	828	366	177	57	105	40	11	4	138	6.592

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

Attività economiche comuni	Barletta
Agricoltura e Pesca	27
Industria estrattiva	2
Industria manifatturiera	1.582
Energia, gas e acqua	4
Costruzioni	536
Commercio e riparazioni	2.146
Alberghi e pubblici esercizi	243
Trasporti e comunicazioni	288
Credito e assicurazioni	112
Altri servizi	1.401
Totale	6.341

Capitolo di ulteriore interesse lo raccolgono le istituzioni.

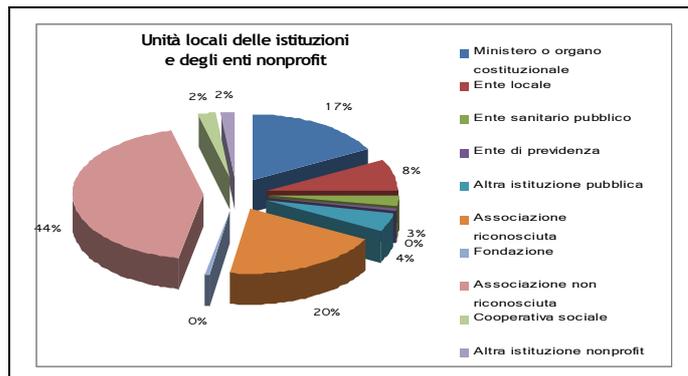
**Tab. 8C - Unità locali delle istituzioni pubbliche per forma istituzionale e comune**

Forme istituzionali comuni	Barletta
Ministero o organo costituzionale	43
Ente locale	20
Ente sanitario pubblico	7
Ente di previdenza	1
Altra istituzione pubblica	11
Totale	82

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

Forme istituzionali comuni	Barletta
Associazione riconosciuta	50
Fondazione	1
Associazione non riconosciuta	108
Cooperativa sociale	6
Altra istituzione nonprofit	4
Totale	169

Il numero delle istituzioni è pari a 82 e queste assorbono un numero di 3.687 addetti: il loro peso risulta, perciò, rilevantissimo. Tale numero risulta, comunque, in crescita, vista la definizione di alcuni uffici della nuova Provincia BAT, nel territorio di Barletta, ora capoluogo con Andria e Trani.



Con il 64%, è il mondo associazionistico che potrebbe determinare numericamente una porta di accesso importante al lavoro nei territori dell'ambito. Il 44% presentato dalle associazioni non riconosciute ed il 20% di quelle riconosciute lavorano su tematiche più vicine alla comunità ed alle sue reali esigenze (sociale, ambiente, cultura, ...). Le cooperative occupano lo spazio solo del 2%, forse per una mancanza di formazione in tale settore. Il pubblico (Ministeri, Organi costituzionali, enti locali e sanitari) rappresenta graficamente solo il 17% di tutte le attività istituzionali.

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

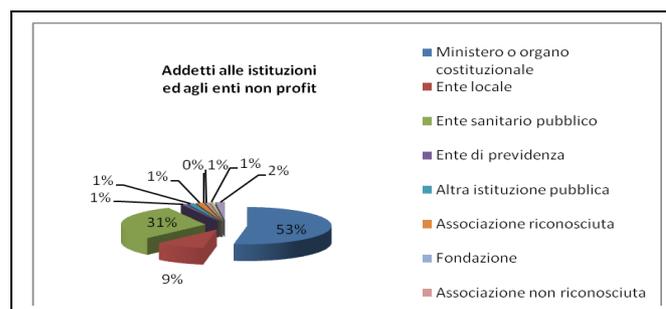
**Tab. 10C - Addetti alle unità locali delle istituzioni pubbliche per forma istituzionale e comune**

Forme istituzionali comuni	Barletta
Ministero o organo costituzionale	2.036
Ente locale	366
Ente sanitario pubblico	1.193
Ente di previdenza	38
Altra istituzione pubblica	54
Totale	3.687

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

Forme istituzionali comuni	Barletta
Associazione riconosciuta	56
Fondazione	0
Associazione non riconosciuta	32
Cooperativa sociale	27
Altra istituzione nonprofit	71
Totale	186

Il risultato occupazionale capovolge i risultati numerici di presenza sul territorio. Il 95% degli addetti è occupato nel settore pubblico. Precisando ancor meglio, il 53% lavora presso uffici del Ministero o in un Organo Costituzionale. Considerando che tali dati sono provenienti dal censimento nazionale



del 2000, bisogna ancora ricordare che, con l'istituzione della sesta Provincia BAT, tale popolazione potrebbe naturalmente aumentare.

Al contrario, le associazioni non riconosciute – che per numerosità occupano il 44% - prevedono solo l'1% degli addetti.

### 3.5 Il mercato del lavoro femminile

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

Rispetto alla difficoltà "le lavoratrici temporanee non riescono a mantenere l'occupazione o a stabilizzarsi: la dinamica dei flussi evidenzia che le occupate a termine hanno una probabilità più alta di rimanere con un'occupazione temporanea (32,7% contro il 20,5% degli uomini) o di passare all'inattività (16,7% contro il 9,1%). Sono le donne del Mezzogiorno a pagare il prezzo più alto (una su tre contro due uomini su tre). Problematica anche la situazione delle donne disoccupate: rispetto agli uomini, le disoccupate passano molto più frequentemente verso l'inattività, uscendo definitivamente dal mercato del lavoro, mentre la quota di chi permane nello stato di disoccupazione non presenta differenze di genere".

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

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

**Tab. 1D - Tasso di attività ISTAT 2010**

	Uomini Occupati	Donne Occupate
Barletta	52,37	22,00
Regione Puglia	49,28	21,77
Italia – Nord Occidentale	59,90	38,00
Italia – Nord Orientale	61,45	39,94
Italia Centrale	55,88	34,40
Italia Meridionale	47,17	22,11
Italia Insulare	45,89	20,98
Italia	54,82	32,01

Il tasso di occupazione femminile è, inoltre, più basso se confrontato a livello territoriale (-19% a livello provinciale; -18,1% a livello regionale; -44,3% a livello nazionale).

Se si considera il tasso di attività, si evidenzia anche una marcata tendenza della popolazione femminile in età attiva (15-64 anni) a non ricercare un lavoro. Il tasso di attività è inteso, infatti, come il rapporto tra forza lavoro, ossia occupati + persone in cerca di lavoro, e popolazione con + di 15 anni. La media d'Ambito (24,13) conferma il deficit che si registra a livello regionale e nazionale rispetto alla media nazionale (-6,04% a livello regionale; -13,44% a livello nazionale) con un certo peggioramento del fenomeno.

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

	Uomini	Donne
Barletta	61,83	24,13
Regione Puglia	58,45	30,17
Italia - Nord Occidentale	62,45	41,02
Italia - Nord Orientale	63,33	42,39
Italia Centrale	60,19	39,25
Italia Meridionale	57,53	31,35
Italia Insulare	57,81	31,30
Italia	60,51	37,57

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

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

	Uomini	Donne
Barletta	40,09	43,41
Regione Puglia	46,69	51,93
Italia - Nord Occidentale	49,25	58,27
Italia - Nord Orientale	49,32	59,18
Italia Centrale	55,89	64,98
Italia Meridionale	49,54	54,38
Italia Insulare	45,34	52,35
Italia	50,09	57,93

E' evidente la necessità di incentivare il lavoro femminile nel comune di Ambito, anche con riferimento al supporto della cura parentale in presenza di figli minori ed alla conciliazione dei tempi vita-lavoro.

In particolare, la nascita del distretto produttivo pugliese della "Moda", che vede coinvolta la città di Barletta e le sue aziende, e il previsto rilancio del settore che storicamente contribuisce

notevolmente all'occupazione femminile, devono trovare supporto in adeguate politiche di genere che permettano la conciliazione di tutte le dinamiche socio-economiche del territorio, in vista di una auspicabile ripresa di tutto il contesto produttivo.

### 3.6 Mobilità e trasporti

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

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

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

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

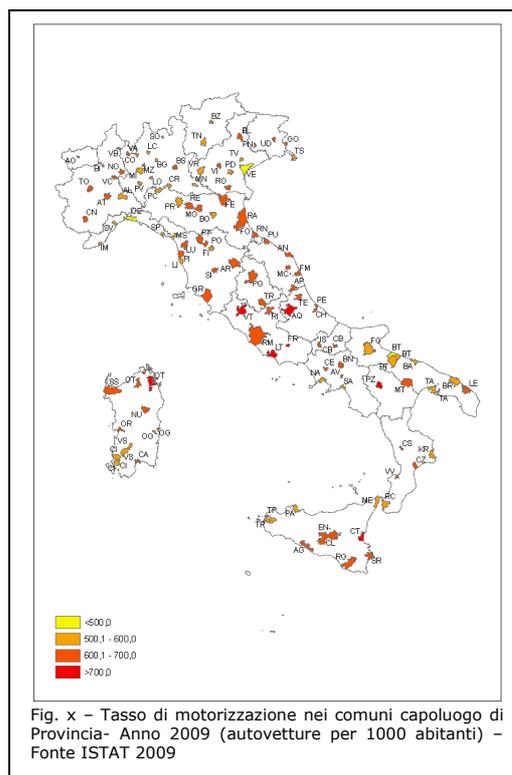


Fig. x – Tasso di motorizzazione nei comuni capoluogo di Provincia- Anno 2009 (autovetture per 1000 abitanti) – Fonte ISTAT 2009

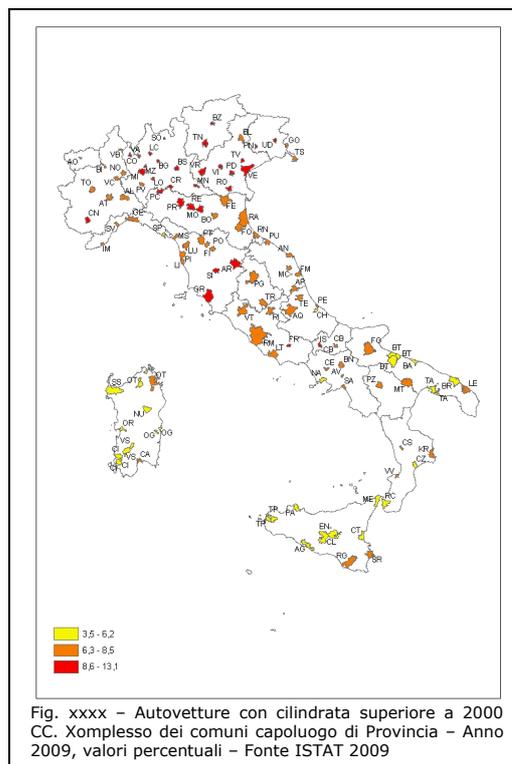


Fig. xxxx – Autovetture con cilindrata superiore a 2000 CC. Complesso dei comuni capoluogo di Provincia – Anno 2009, valori percentuali – Fonte ISTAT 2009

aumentati del 76,4% dal 2000 al 2009 (con un tasso di crescita medio annuo del 6,5%). Nel 2009 risulta ancora alta (52,1%) la quota di motocicli a emissioni più elevate (euro 0 ed euro 1), benché si registri, rispetto al 2008, una riduzione di 4,9 punti percentuali. Di contro, nei comuni capoluogo di provincia, si mantiene su livelli molto bassi la frazione di motocicli euro 3 (24,1%), sebbene in aumento di 5,8 punti percentuali sul 2008.

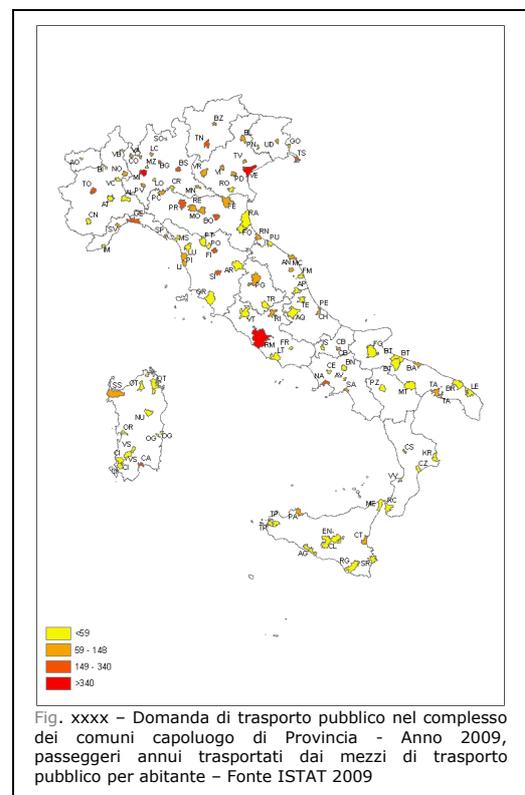
Nel 2010 il numero degli stessi per mille abitanti è pari a 130,7 (+2,4% sul 2009). Fin dal 2000 si assiste, infatti, a una maggior diffusione dei veicoli a due ruote destinati al trasporto di persone, aumentati, rispetto al 2000, dell'80,6%, con una variazione media annua del 6,1%. Le difficoltà del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

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

Nel 2009, la domanda di trasporto pubblico urbano (autobus, tram, filobus, metropolitana e funicolare) è stata pari a 228,7 passeggeri per abitante (-0,7% rispetto al 2008). È invece aumentata l'offerta di trasporto pubblico: in particolare, sono aumentati i posti-km (+0,6%). Risulta in aumento anche la densità delle reti percorse dagli autobus (+2,0%), mentre è stabile la densità di fermate ed è in diminuzione la disponibilità di autobus a seguito della rottamazione di quelli più vecchi (-0,9%).

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

Nel processo di pianificazione e governo del sistema dei trasporti urbani, in linea con gli indirizzi normativi nazionali, si è, quindi, provato a migliorare le condizioni di circolazione e



della sicurezza stradale, a ridurre l'inquinamento acustico-atmosferico ed aumentare il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e, infine, nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi, quali il verde urbano.

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

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

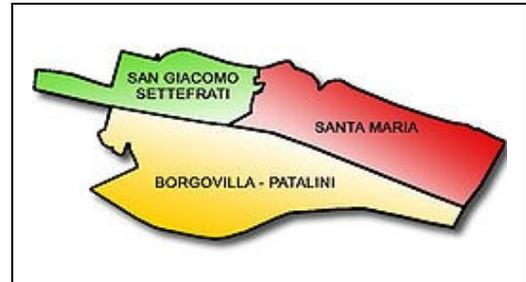
Ma nella progettazione di una città, oltre al verde, vanno inserite una serie di ulteriori variabili, per il miglioramento della qualità della vita urbana. A livello nazionale, nei comuni capoluogo di provincia sono state create nuove aree pedonali (+0,3% rispetto al 2008) e sono state ampliate le zone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

Guardando, nel dettaglio, al sistema urbanistico della città di Barletta, questa si rivela come un comune di medio-grandi dimensioni, caratterizzato da un nucleo antico abbastanza grande. Il borgo antico, che prende il nome di Santa Maria, sorge a ridosso del mare e delle antiche mura e si articola intorno a via Duomo. Il nucleo antico si rapporta a quello subito successivo attraverso tre strade di grande importanza per il centro storico, ossia corso Garibaldi, corso Vittorio Emanuele e via Cavour. Da queste tre strade si sviluppano, attraverso la loro prosecuzione, altrettanti assi stradali di primaria importanza per i collegamenti con le città limitrofe:

- corso Garibaldi diventa asse di collegamento per Canosa di Puglia;
- corso Vittorio Emanuele diventa asse di collegamento per Margherita di Savoia e per il Gargano;
- via Cavour diventa asse di collegamento per Trani e per Andria.

L'avvento della ferrovia, e la sua costruzione, costituisce una linea di divisione precisa con la parte novecentesca della città, che non assume una conformazione morfologica ben restituibile e che trova il suo limite fisico attuale a sud nell'area destinata all'edilizia dei Piani di Edilizia Economica e Popolare, la cosiddetta zona 167 che, ogni anno che passa, diventa sempre più grande.

Le circoscrizioni amministrative seguono le indicazioni urbanistiche, disegnando tre quartieri: il primo, "Santa Maria", che comprende il centro storico; il secondo, "San Giacomo-Settefrati", in cui è compresa la parte occidentale della città, situata tra la ferrovia e il mare; il terzo, "Borgovilla-Patalini", che in precedenza era diviso in due quartieri distinti, che comprende tutta la parte meridionale della città posta a sud della ferrovia e che si spinge verso Andria e Canosa.



Si aggiungono, poi, le frazioni di Canne, nota per i ritrovamenti archeologici di grande interesse, di Fiumara, ex complesso residenziale, e di Montaltino, contrada situata su una collina nelle campagne barlettane.

Secondo un'idea di pianificazione sostenibile del territorio, il centro storico di Barletta è chiuso al traffico eccetto che per i residenti in possesso dell'apposito permesso (ZTL, "zona a traffico limitato"). Vi sono poi ulteriori accessi per alcuni tratti interni del centro storico ed in questi casi l'ingresso è protetto e regolato da dissuasori a scomparsa automatici, abbassabili mediante telecomandi rilasciati solo ai residenti autorizzati.

Il sistema di mobilità interno ed esterno risulta, quindi, fondamentale.

Il trasporto pubblico è gestito dalla società Autolinee Scoppio con un totale di sette linee adibite al trasporto cittadino. I collegamenti con autobus verso Bari sono garantiti dalla locale azienda di trasporti provinciale; inoltre, in città vi è il capolinea di una delle linee su gomma delle Ferrovie del Gargano, grazie alla quale è possibile raggiungere i paesi del foggiano ed il Gargano. La stazione dei bus si trova in via Manfredi.

Rispetto alla mobilità verso l'esterno, Barletta, per il suo posizionamento sulla costa adriatica, è punto di crocevia tra le strade litoranee e quelle che conducono verso l'entroterra pugliese e lucano e, allo stesso tempo, si trova nei pressi di uno dei più importanti nodi autostradali del Mezzogiorno: l'intersezione tra l'Autostrada A16 Napoli-Canosa e l'Autostrada A14 Bologna-Taranto. È collegata al casello autostradale di Andria dell'A14 attraverso la SS 170, che giunge fino alla città di Andria; il casello dista 627 km da Bologna e 117 km da Taranto.



Barletta dista 11 km da Andria e 13 km da Trani, co-capoluoghi della provincia.

A sud della città corre la SS 16 Adriatica, che nel tratto territoriale di Barletta funge da tangenziale della città e la collega con Bari e Foggia. Da Barletta, inoltre, ha inizio la Strada statale 93 Appulo-Lucana, che corre quasi parallelamente al fiume Ofanto e giunge fino a Potenza. Questa interseca nei pressi di Canosa la strada provinciale 231 Andriese Coratina, ex SS 98: si tratta dell'antica Via Traiana.

La stazione di Barletta è, poi, un nodo ferroviario della Puglia, per la convergenza tra la Ferrovia Adriatica, le Ferrovie del Nord Barese e la Ferrovia Barletta-Spinazzola. Mentre nel primo caso Barletta costituisce un nodo passante, posto circa alla stessa distanza tra la stazione di Bari Centrale e quella di Foggia, per gli altri due ne è il capolinea. Da Barletta, infatti, si diparte il tronco ferroviario che conduce a Spinazzola, passando per la stazione di Canne della Battaglia, e il tronco ferroviario che, correndo nell'entroterra pugliese, collega la stazione di Barletta Centrale (FNB), situata nel medesimo parco ferroviario della stazione FFSS, a Bari. La città dispone, oltre che della stazione principale, da cui si dipartono tutte le linee ferroviarie presenti, anche della stazione Barletta Scalo, appartenente al percorso delle Ferrovie del Nord Barese.

Il porto di Barletta ospita traffico industriale e, come previsto dal Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale del Levante, il 21 luglio 2009 è stata attivata la prima linea traghetti per servizio passeggeri tra i porti di Barletta e Durazzo.

Gli scali aeroportuali più vicini a Barletta, entrambi distanti 60 km dalla città, sono quello di Bari-Palese "Karol Wojtyla" e quello di Foggia "Gino Lisa".

Vista la imponente rete extraurbana, riteniamo necessario fornire ulteriori dati sulla mobilità.

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

Questa tendenza appare più marcata per la popolazione femminile, come evidenziato nelle successive tabelle.

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

Popolazione femminile totale	Nello stesso comune di dimora abituale	Fuori del Comune	Totale
Barletta	13.061	1.563	14.624
Puglia	525.012	151.253	676265
Italia meridionale	1.722.680	662.856	2385536
Italia	7.677.033	3.961.251	11638284

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

Popolazione maschile totale	Nello stesso comune di dimora abituale	Fuori del Comune	Totale
Barletta	22.600	2.929	25.529
Puglia	729.491	260.830	990.321
Italia meridionale	2.285.260	1.093.775	3.379.035
Italia	9.402.165	5.723.912	15.126.077

**Tab. 3E - Spostamenti popolazione**

Popolazione totale	Nello stesso comune di dimora abituale	Fuori del Comune	% di donne nello stesso comune	% di donne fuori dal comune	% totale nello stesso comune	% totale fuori dal comune
Barletta	35.661	4.492	36,6%	34,8%	88,81%	11,19%
Puglia	1.254.503	412.083	41,9	36,7	75,27	24,73
Italia meridionale	4.007.940	1.756.631	43	37,7	69,53	30,47
Italia	17.079.198	9.685.163	44,9	40,9	63,81	36,19

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

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

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

**Tab. 4E - Uso dei mezzi e motivazioni**

	Treno	Tram	Metro	Autobus	Autobus extraurbano	Scuolabus aziendale	Auto conduc.	Auto passeg.	Moto	Mobilità lenta	Nd	totale
Mezzo	0	23	0	526	58	278	11412	5036	536	16922	870	35661
Valore % sul totale	0,0%	0,06%	0,00%	1,48%	0,16%	0,78%	32%	14,12%	1,50%	47,45%	2,44%	100%
di cui donne	0	9	0	297	32	140	1911	2596	51	7680	340	13056
di cui per studio	0	17	0	351	36	143	569	3326	169	11813	422	16846
% di donne	0,0%	39,1%	0,0%	56,5%	55,2%	50,4%	16,7%	51,5%	9,5%	45,4%	39,1%	36,6%
% motivi di studio	0,0%	73,9%	0,0%	66,7%	62,1%	51,4%	5,0%	66,0%	31,5%	69,8%	48,5%	47,2%

Il dato evidente è che esiste una elevata percentuale di persone che si spostano a piedi o in bicicletta (il 47,45%) e la cui motivazione principale è rappresentata da motivi di studio (69,8% del campione di riferimento). In termini di genere, le donne rappresentano solo il 36,6% degli spostamenti.

Al contrario, l'utilizzo dell'auto privata è la seconda modalità (solo conducente), mentre è evidente lo scarso utilizzo di mezzi pubblici.

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

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

Il processo di concertazione, a seguito della redazione del programma esecutivo dello Studio di Fattibilità, è stato avviato con l'indizione di un "Gruppo Interassessorile" e del "Tavolo Mutipartners" di apertura dei lavori con la partecipazione dei rappresentanti delle istituzioni, degli istituti scolastici e delle forze dell'ordine, tenutosi il giorno 24 Gennaio 2012 a Barletta.

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

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

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

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

- migliorare la vivibilità della città anche attraverso una riorganizzazione dei tempi e degli orari dei servizi pubblici e privati;

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

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

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

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

La costituzione di questo confronto permanente ha permesso, in questa fase di concertazione, di costruire un momento di incontro-confronto tra soggetti pubblici e, in particolar modo, con gli istituti scolastici.

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

## **5. L'INDAGINE SULLA MOBILITÀ NEI PRESSI DELLE SCUOLE NEL COMUNE DI BARLETTA**

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

### **5.1 La definizione dello schema di intervista**

Tale schema di intervista si suddivide in 6 settori:

#### 1) Informazioni generali

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 6) Opinioni e consigli (24 – 26)

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

## 5.2 I numeri dell'indagine

La popolazione dell'Ambito è pari ad oltre 17.000 unità. Le scuole sono state tutte raggiunte attraverso un sistema capillare di distribuzione, attivato e coordinato, dall'Ufficio di Piano di Zona dell'Ambito, ed a seguito del primo incontro, dal Tavolo di lavoro Multipartners.

In sole due settimane sono stati raccolti 3584 questionari. Tale risultato si è rivelato più che soddisfacente, vista la volontarietà e non obbligatorietà della compilazione e della restituzione degli stessi, oltre le difficoltà relative alle pessime condizioni meteo che hanno bloccato l'intero Paese.

Hanno partecipato un totale di 37 scuole sia pubbliche che private: 16 dell'infanzia, 7 primarie, 6 secondarie di 1° grado ed 8 secondarie di 2° grado. Da aggiungere, inoltre, i tre corsi serali di scuole secondarie di 2° grado.

Infine, l'impegno è stato piuttosto importante, relazionato ai tempi primi citati, visto che sono state valutate ben 57 sedi, che di seguito si elencano.

<b>SCUOLE CHE HANNO ADERITO ALLA RICERCA</b>
SC. DELL'INFANZIA NON STATALE "ALADIN"
SC. DELL'INFANZIA NON STATALE "I GIANBURRASCA"
SC. DELL'INFANZIA NON STATALE "IL GIARDINO DEI COLORI"
SC. DELL'INFANZIA NON STATALE "IL GIRASOLE"
SC. DELL'INFANZIA NON STATALE "IMMACOLATA"
SC. DELL'INFANZIA NON STATALE "L'ALBERO AZZURRO"
SC. DELL'INFANZIA NON STATALE "S. BENEDETTO"
SC. DELL'INFANZIA NON STATALE "SANTA TERESA"
SC. DELL'INFANZIA NON STATALE "SPIRITO SANTO"
SC. DELL'INFANZIA STATALE 5° C.D. "MODUGNO" - V.OFANTO
SC. DELL'INFANZIA STATALE 1° C.D. "M. D'AZEGLIO" - PIAZZA PLEBISCITO II
SC. DELL'INFANZIA STATALE 1° C.D. "M. D'AZEGLIO" - PRINCIPE DI NAPOLI
SC. DELL'INFANZIA STATALE 2° C.D. "MUSTI" - RODARI
SC. DELL'INFANZIA STATALE 2° C.D. "MUSTI"- VIA DE NICOLA
SC. DELL'INFANZIA STATALE 4° C.D. "S.DOMENICO SAVIO" - C.M. GIULINI
SC. DELL'INFANZIA STATALE 5° C.D. "MODUGNO" - PIAZZA PLEBISCITO
SC. DELL'INFANZIA STATALE 5° C.D. "MODUGNO" - SAN RUGGIERO
SC. DELL'INFANZIA STATALE 5° C.D. "MODUGNO" - ZONA MARANCO
SC. DELL'INFANZIA STATALE 6° C.D. "GIRONDI" - VIA P.R. DI BARI
SC. DELL'INFANZIA STATALE 7° C.D. "GIOVANNI PAOLO II" - L.GO PRIMAVERA
SC. DELL'INFANZIA STATALE 7° C.D. "GIOVANNI PAOLO II" - VIA BOTTICELLI
SC. DELL'INFANZIA STATALE 7° C.D. "GIOVANNI PAOLO II" - VIA DEI PINI
SC. DELL'INFANZIA STATALE 7° C.D. "GIOVANNI PAOLO II" - VIA MAD. DELLA CROCE
SC. DELL'INFANZIA STATALE 7° C.D. "GIOVANNI PAOLO II" - VIA PIRANDELLO
SC. PRIMARIE STATALE 1° C.D. "M. D'AZEGLIO"
SC. PRIMARIE STATALE 2° C.D. "MUSTI"
SC. PRIMARIE STATALE 3° C.D. "FRAGGIANNI" - VIA VITRANI 1
SC. PRIMARIE STATALE 3° C.D. "FRAGGIANNI" - VIA VITRANI 2

SC. PRIMARIE STATALE 4° C.D. "S.DOMENICO SAVIO" - VIA RODARI
SC. PRIMARIE STATALE 4° C.D. "S. DOMENICO SAVIO" VIA CANOSA
SC. PRIMARIE STATALE 5° C.D. "MODUGNO" - VIA OFANTO
SC. PRIMARIE STATALE 5° C.D. "MODUGNO" SAN RUGGIERO
SC. PRIMARIE STATALE 6° C.D. "GIRONDI" - VIA DI BARI
SC. PRIMARIE STATALE 6° C.D. "GIRONDI" - VIA ZANARDELLI
SC. PRIMARIE STATALE 7° C.D. "GIOVANNI PAOLO II" - L.GO PRIMAVERA
SC. PRIMARIE STATALE 7° C.D. "GIOVANNI PAOLO II" - VIA DEI PINI
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "A. MANZONI"
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "A.MORO" - VIA MICCOLI
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "A.MORO" - VIA STERPETO
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "BALDACCHINI"
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "DE NITTIS" - VIA CASARDI
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "DE NITTIS" - VIA LIBERTA'
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "FIERAMOSCA" - VIA BOTTICELLI
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "FIERAMOSCA" - VIA ZANARDELLI
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "MONS.R.DIMICCOLI" - VIA CARMINE
SC. MEDIA STATALE DI 1° GRADO "MONS.R.DIMICCOLI" - VIA CASALE
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "IISS GARRONE "
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "IPSIA ARCHIMEDE"
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "IPSIA ARCHIMEDE" CORSO SERALE
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "ITC CASSANDRO"
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "ITC CASSANDRO" CORSO SERALE
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "ITG NERVI"
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "ITG NERVI" SERALE
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "ITIS FERMI"
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "LICEO CLASSICO CASARDI"
SC. MEDIA STATALE DI 2° GRADO "LICEO SCIENTIFICO CAFIERO"
SC. MEDIA NON STATALE DI 2° GRADO "LICEO MUSICALE GIULINI"

## 5.3 I risultati emersi

### 5.3.1 La popolazione

La popolazione studentesca rappresentata in questa prima analisi territoriale risulta piuttosto omogenea. Su un totale di 3.584 intervistati, 1.643 sono donne e 1.736 uomini; il 6% non ha risposto a questa indicazione.

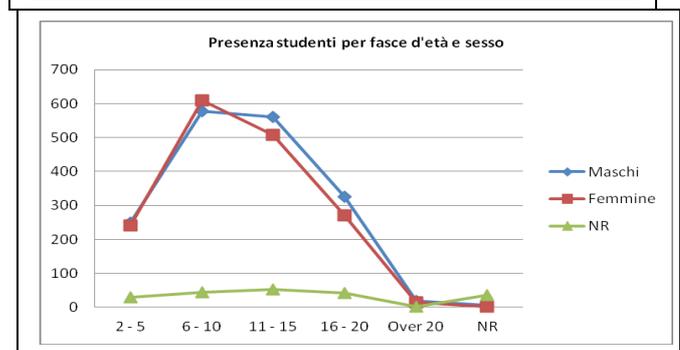
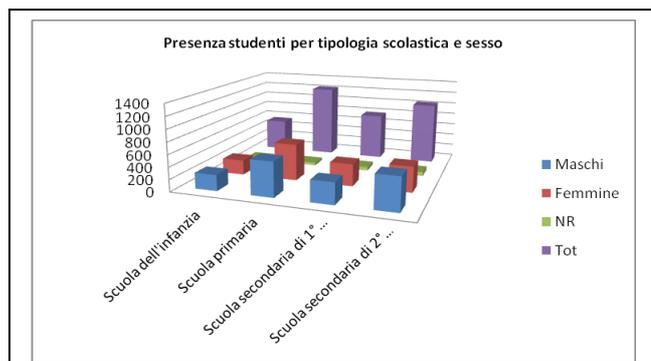
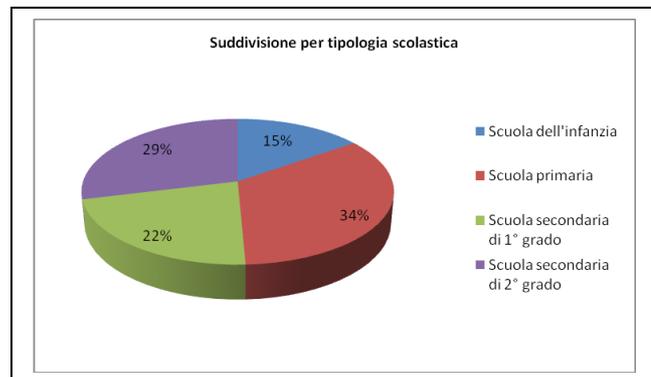
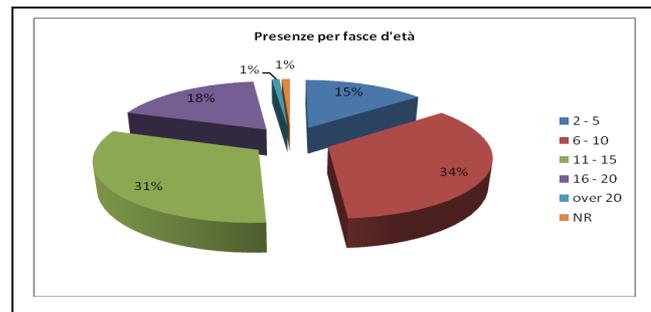
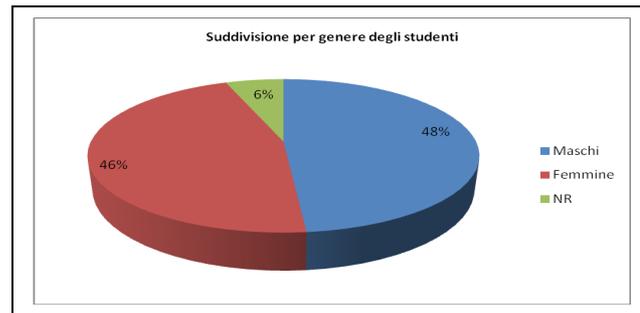
Gli studenti coprono un range di età compreso tra i 2 anni e gli over 20 (per la presenza di scuole secondarie di 2° grado serali che raccolgono un popolazione anche over 50).

Il settore studentesco tra i 6 ed i 15 rappresenta ben oltre il 65% dei soggetti imputati e, di questo, la fascia definita preadolescenziale (tra i 6 ed i 10 anni) raccoglie il 34%.

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

La percentuale di risposta maschile risulta essere maggiore di un 2% su quella femminile. Tale dato risulta superiore allo scarto medio degli iscritti, ponendo, quindi, la popolazione studentesca maschile o le loro famiglie in un'ottica di ascolto sicuramente ottimale.

Anche le percentuali ottenute dalla popolazione adolescenziale e preadolescenziale – quella che potremmo definire la generazione 0 - dimostrano una spiccata sensibilità alle tematiche cittadine ed al futuro del proprio "ambiente urbano". Tale dato è confermato dagli importanti risultati che si sono ottenuti all'interno delle

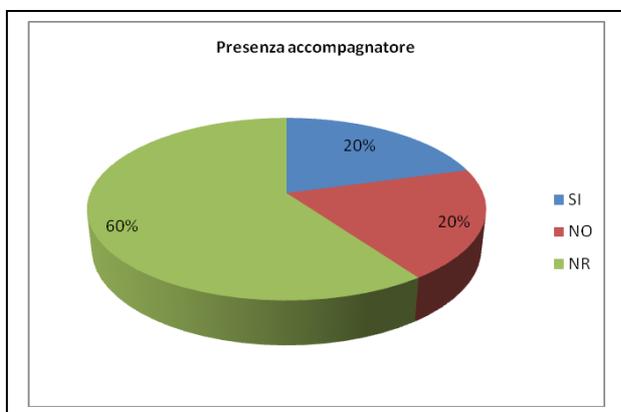
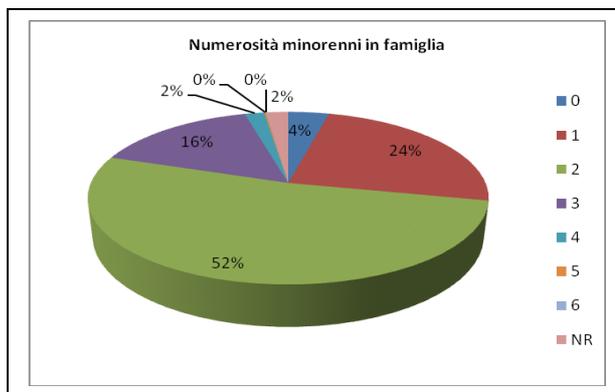
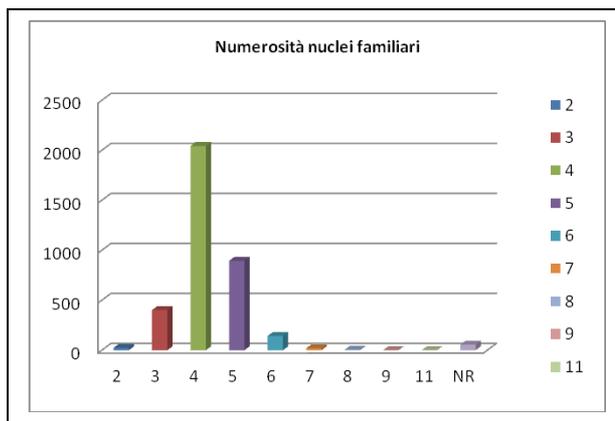


Scuole primarie, con oltre il 34% dei questionari imputati, seguite dalle secondarie di 2° grado e di 1° grado. Solo il 15% dei questionari imputati risulta provenire dalle Scuole dell'infanzia.

### 5.3.2 Nucleo familiare ed Accompagnatore

La numerosità familiare emerge quale elemento di spiccato interesse. Si parte da famiglie composte da due persone in percentuali neanche troppo esigue, fino a giungere ad un nucleo composto da ben 11 affini. Comunque, il dato di maggiore impatto risulta essere la famiglia composta da 4 elementi. In controtendenza, invece, con l'andamento nazionale risulta essere l'importante presenza di nuclei composti da 5 o 6 persone.

Guardando poi alla presenza di minorenni in famiglia, la loro numerosità è pari al 52% degli intervistati per le due unità, che giungono sino al 66% se a questi aggiungiamo i nuclei con 1 solo minorenni. Anche in questo caso sorprende la presenza percentuale di ben il 2% di famiglie con 4 minorenni.

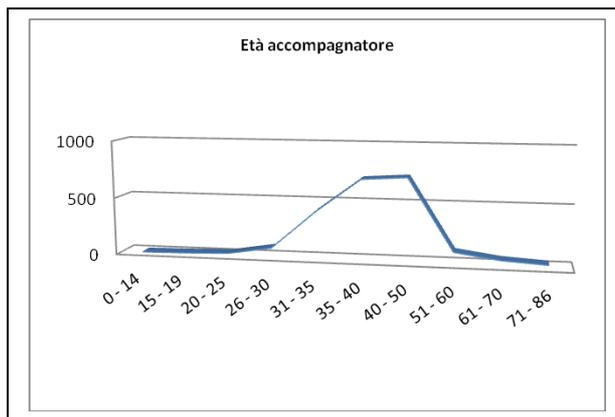


Il dettaglio diviene sempre più importante. Viste le caratteristiche dello studente e i particolari della sua famiglia, ora è il momento di osservare più da vicino la figura dell'accompagnatore.

L'accompagnatore è, in realtà, l'elemento essenziale per la determinazione delle successive sperimentazioni e politiche da intraprendere sul territorio dell'Ambito.

Naturalmente, è intorno a questi che si disegnano i percorsi della mobilità urbana ed è sempre intorno a questi che girano gli orari della città e le scelte di "libertà" degli studenti nei percorsi e nelle modalità di percorrenza tra casa e scuola.

La presenza di un accompagnatore è rilevata nel solo 20% dei casi. Quota eguale si registra anche per la sua totale assenza. Il 60% della popolazione intervistata che non risponde, ha dimostrato poi - nella compilazione del questionario - che la presenza dell'accompagnatore risulta, comunque, essere maggiormente massiva.



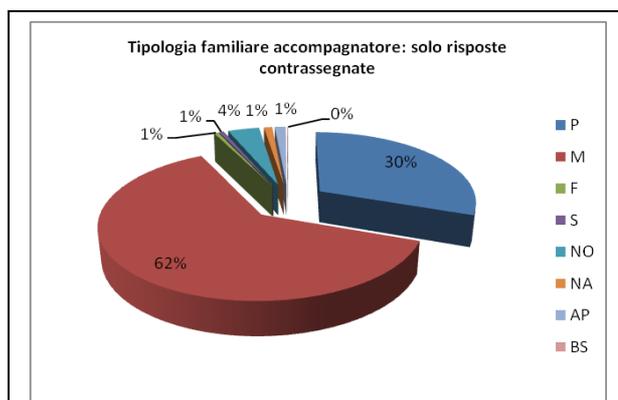
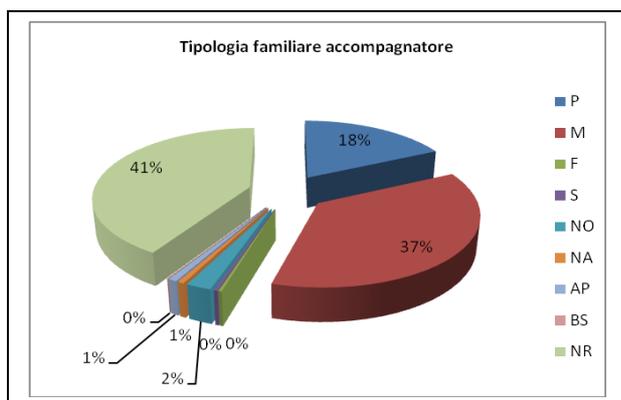
L'accompagnatore risulta avere un'età, in alcuni casi, anche superiore agli 80 anni, con un picco significativo di presenze nella fascia d'età compresa tra i 35 ed i 50 anni.

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

Abbiamo ipotizzato quali categorie (come sono presenti in legenda e poi riportate nei singoli grafici per sigla) quelle parentali, di solito predisposte

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

Leggendo, quindi, i valori assoluti (non calcolando l'incidenza dei questionari da cui non si evince risposta), ne emerge che nel 62% dei casi l' "accompagnatore" risulta essere la



mamma, nel 30% il papà e nel 4% il nonno.

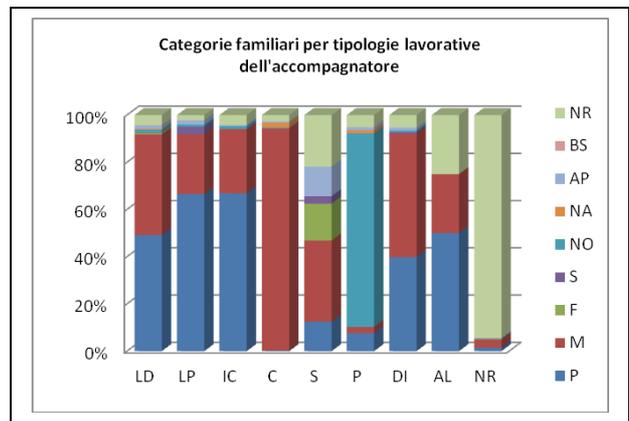
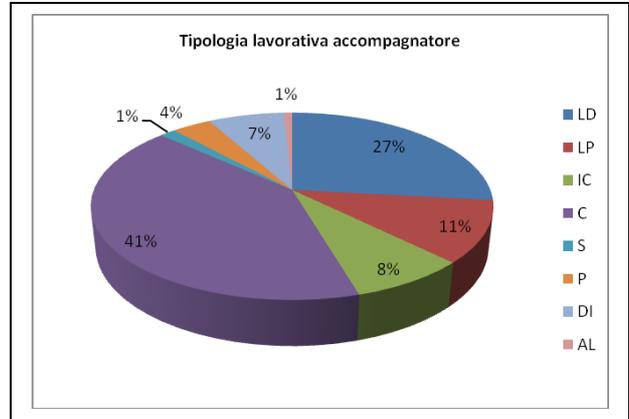
Questi dati definiscono ancora una propensione matriarcale nella gestione della prole, oltre che una non marginale attenzione nel coinvolgimento degli anziani, anche se quasi esclusivamente uomini.

Siamo, poi, andati a domandare quale fosse l'impegno lavorativo dei singoli accompagnatori. La professione di maggior impatto è risultata essere il/la casalingo/a nel 41% dei casi, mentre un ulteriore 38% dei risultati raccoglie lavoratori dipendenti e liberi professionisti. Interessante è, poi, una percentuale pari all'8% di Imprenditori e commercianti. Nelle restanti percentuali troviamo pensionati e studenti.

Dato assolutamente degno di nota è che il 7% degli accompagnatori intervistati risulta disoccupato.

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

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



### 5.3.3 Motivazioni ed Origine del viaggio

La ricerca prova ad approfondire sempre più l'ambito di indagine sulla mobilità legata all'educazione scolastica dei ragazzi e, al contempo, cercando di capire quali siano le condizioni di conciliazione vita-lavoro degli uomini e delle donne dell'Ambito. Abbiamo chiesto quali fossero le motivazioni che spingessero ad accompagnare gli studenti a scuola (sempre nel caso in cui essi stessi non vi si recassero in autonomia). Il numero delle risposte possibili era pari a tre, per capire meglio il complesso delle motivazioni sia per la loro naturale disomogeneità sia per la varietà di età a cui si è sottoposto il questionario.

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

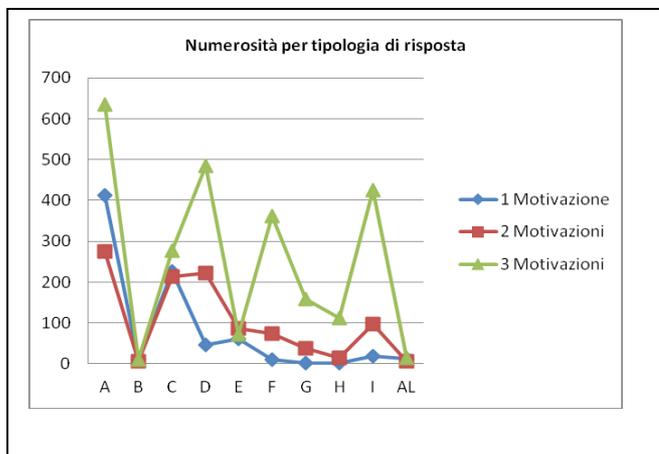
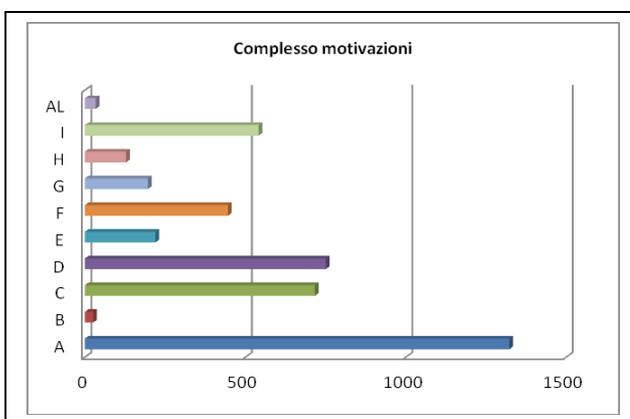
Sicuramente l'età - "è piccolo/a" - assume una connotazione di maggiore importanza, ed a questa segue il peso dello zaino.

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

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

La "paura", invece, risulta quale fenomeno trasversale. Questo diviene un utile spunto di riflessione, soprattutto se paragonato alla pericolosità del percorso o del traffico che invece assumono percentuali sicuramente minori. La possibile interpretazione del dato dipende, quindi, non dai luoghi e dagli spazi, ma dalla sensazione di non sicurezza proveniente dal territorio in maniera diffusa e non specializzante. Tale dato va inteso, quindi, come spunto per un possibile miglioramento della vision cittadina e

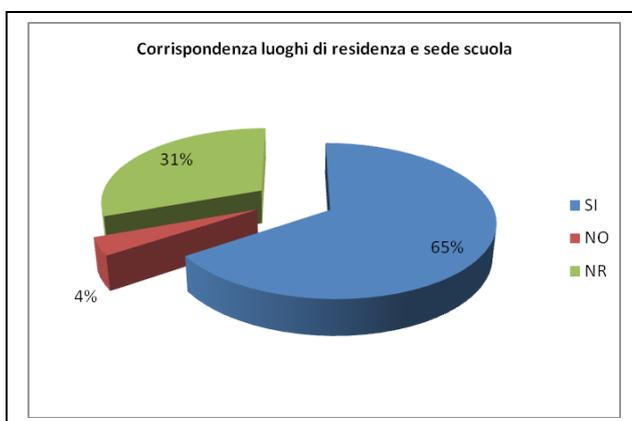
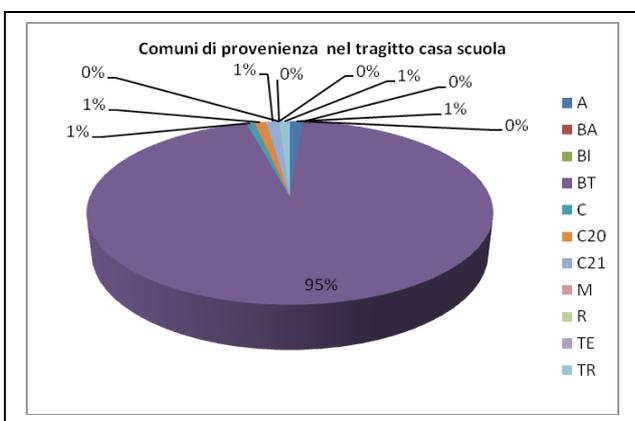
Perché lei accompagna lo studente a scuola?		
<input type="checkbox"/>	è piccolo	A
<input type="checkbox"/>	è disabile	B
<input type="checkbox"/>	abito lontano	C
<input type="checkbox"/>	ha la cartella/zaino pesante	D
<input type="checkbox"/>	facciamo la stessa strada	E
<input type="checkbox"/>	il traffico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



sicuramente da inserire in un programma di concertazione positiva della popolazione dell'Ambito.

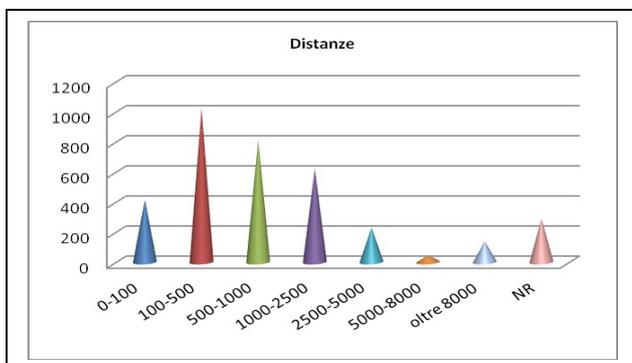
Nello studio della distribuzione della numerosità, questo dato viene confermato principalmente dalla ricollocazione delle variabili di risposta. La variabilità della distinzione conferita da chi ha scelto di dare le tre risposte conferisce un valore più corposo alla lettura dei dati. Il peso attribuito a questo indice (come si evince dalla linea verde nel grafico) materializza un complesso di esigenze e di richieste implicite di questa percentuale di cittadinanza a cui è stato sottoposto il questionario. Nella logica dello studio degli spazi, questo dato va di certo messo in relazione con le distanze di percorrenza tra scuola e casa.

La provenienza degli studenti rispetto a tutte le scuole risulta, nel 95% dei casi analizzati, essere residente a Barletta. L'5% raccoglie altri comuni come Andria, Corato, Trani e comuni

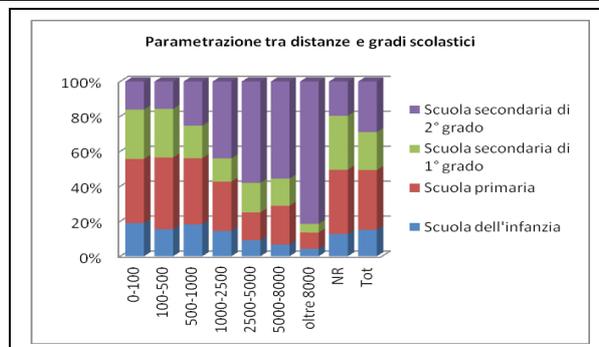


ancor più distanti. Ne consegue, quindi, una altissima corrispondenza tra le sedi di residenza e le sedi degli istituti scolastici.

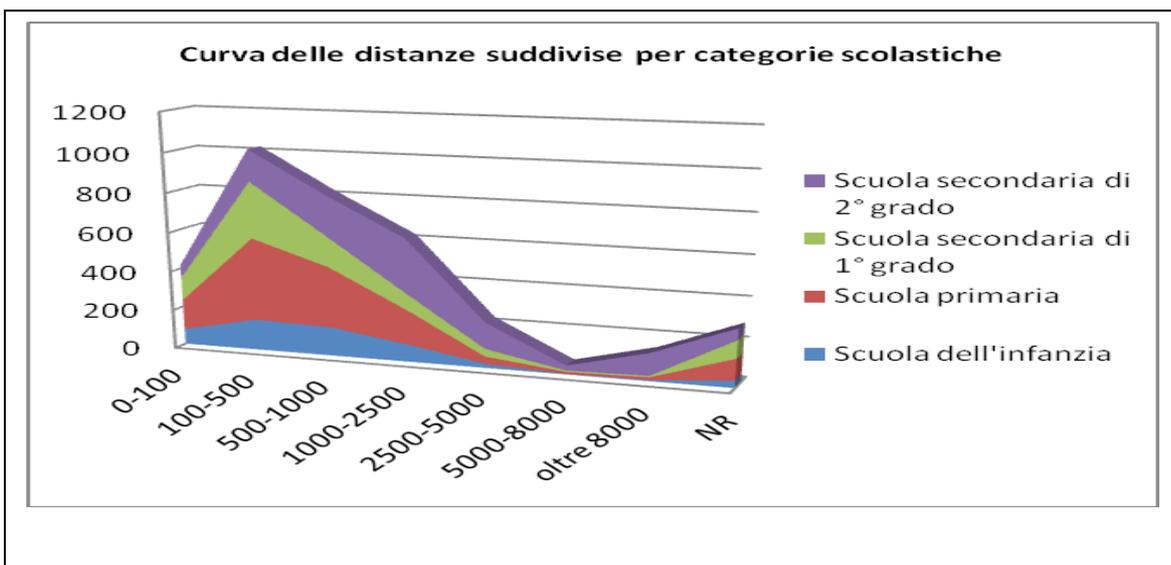
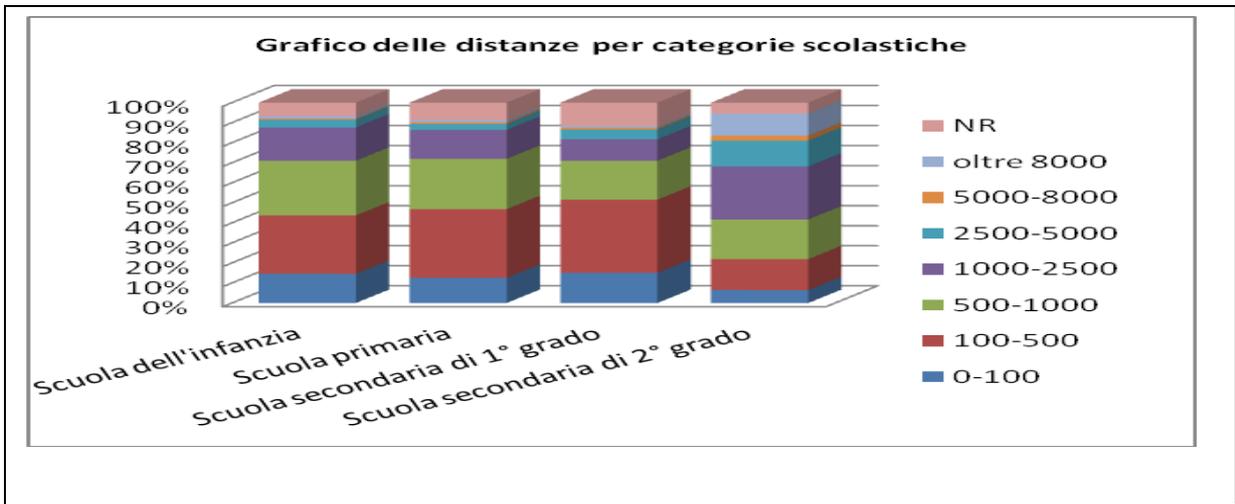
La distanza media trova i suoi picchi tra 100 metri ed 1 chilometro. Il rapporto tra distanza media e tipologia scolastica risulta comunque degno di nota. La tendenza, infatti, si presenta inversamente proporzionale al grado scolastico. Per tale motivazione, scansionando i percorsi, possiamo leggere che gli studenti di scuole secondarie di 2° grado hanno una maggiore frequenza nell' eseguire distanze comprese tra i 2500 ed oltre gli 8000 metri.



Naturalmente questo dato va riparametrato con il numero di scuole. Le scuole secondarie di 2° grado sono minori in numero e sono suddivise per specializzazione. Questo ne decontestualizza il territorio di riferimento e la possibilità di



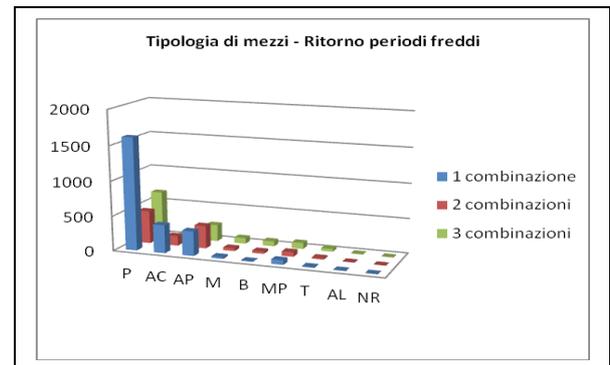
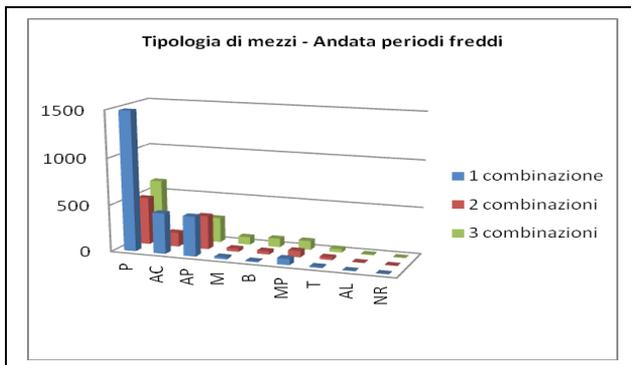
contiguità. Al contrario, un maggior numero di scuole primarie accorcia le distanze in territori di appartenenza maggiormente limitati.



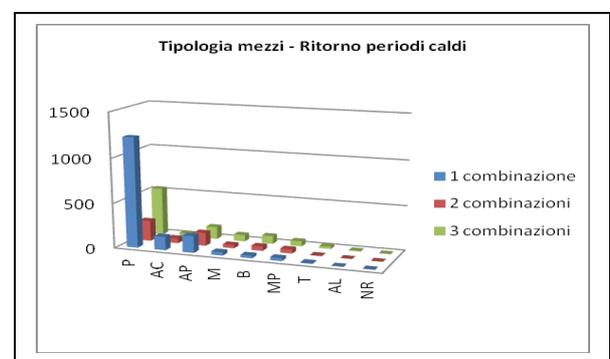
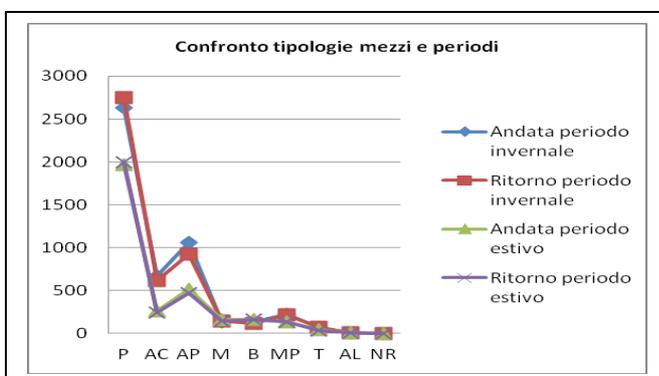
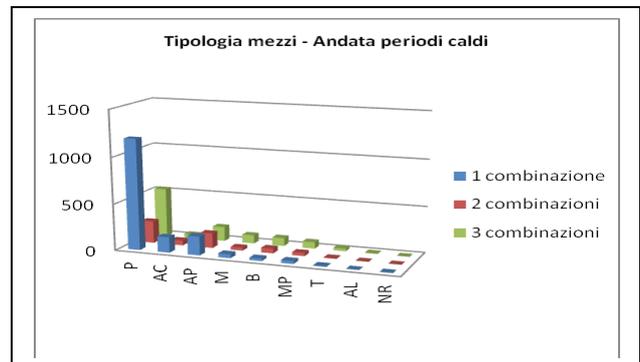
### 5.3.4 Metodologie della mobilità

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

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



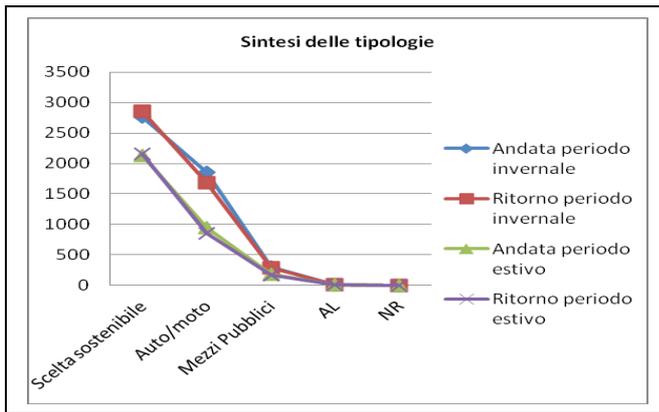
In tale percorso all'interno dell'Ambito - in maniera praticamente indifferente tra periodi caldi e freddi - gli intervistati risultano sempre essere ottimi pedoni. Un'ottima percentuale degli intervistati, infatti, come emerge dai grafici, usa un solo "mezzo" per eseguire il percorso e di solito, tale mezzo sono i "piedi". Provando a stringere però il quadro di sintesi, la lettura dei dati assume caratteristiche sicuramente più interessanti.



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

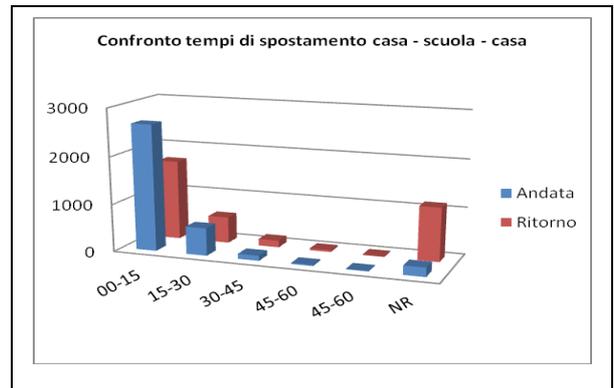
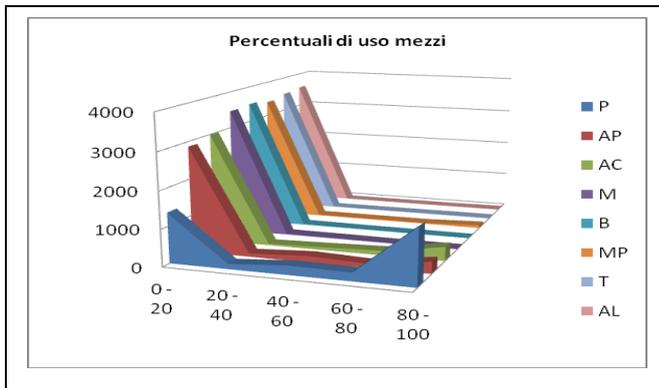
- Scelta sostenibile = andare a piedi + bicicletta;

- Auto/moto = Auto sia come accompagnatore che come passeggero + motocicli;



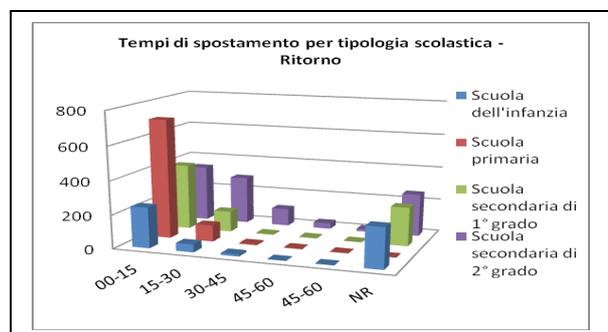
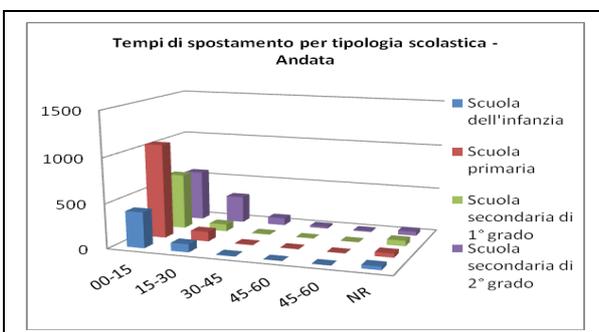
- Mezzi Pubblici = bus + treno;
- Altro = tutte le altre tipologie emerse.

Anche in questo caso la scelta sostenibile risulta assolutamente vincente. Tale andamento risulta positivo sia nei periodi caldi che nei periodi freddi, anzi, in questi ultimi la percentuale di utilizzo risulta ancora più elevata.



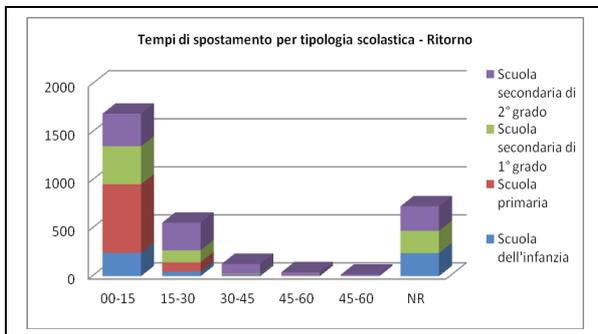
Rispetto alla densità del traffico abbiamo stimolato gli intervistati a offrirci ulteriori spunti di riflessione. Abbiamo richiesto quali fossero i tempi di percorrenza nel percorso casa-scuola-casa, per capire quale sia l'incidenza sui tempi di vita di tale compito sia per lo studente e, ancora di più,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

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



Questo dato risulta essere comunque direttamente proporzionale al grado scolastico (in maniera assolutamente simile sia per i percorsi in andata sia per quelli in ritorno). Infatti, per quanto riguarda le scuole secondarie di 2° grado - aumentando in alcuni casi la distanza e i

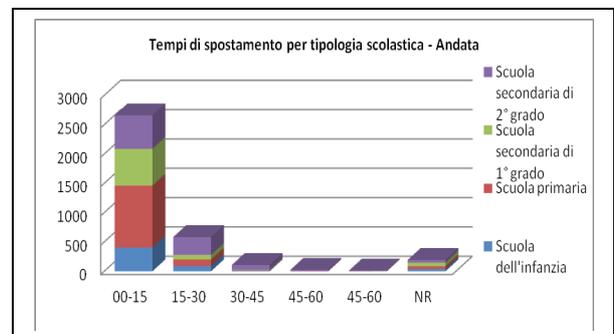
mezzi ed il loro numero per raggiungere l'istituto – tali tempi si amplificano (anche oltre i 30 minuti). Tale considerazione riprende quanto prima riportato nella sezione delle distanze, ossia il dato riguarda la minore presenza numerica di scuole secondarie di 2° grado, oltre che la diversificazione della loro offerta.



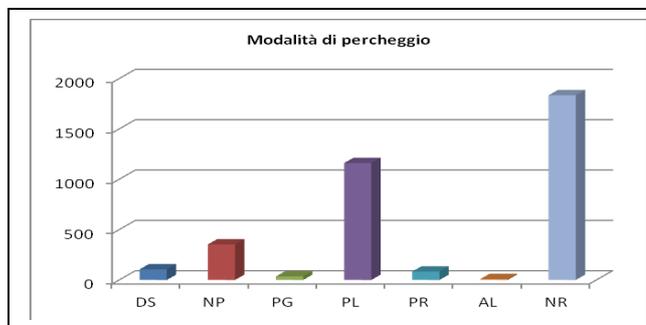
Fattore fondamentale a definire gli aspetti di

Parcheggio	
parcheggio libero su strada	
parcheggio riservato	
parcheggio a pagamento	
divieto di sosta (doppia fila, passo carrabile, marciapiede...)	
non parcheggio	
Altro	
Non Risponde	

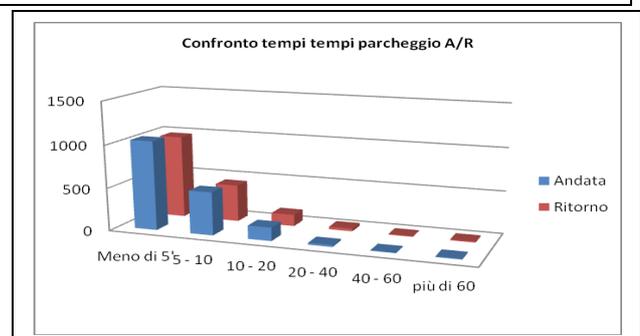
congestionamento cittadino legati alle scuole sono, poi, le modalità ed i tempi di parcheggio – naturalmente per chi usa autoveicoli e mezzi motorizzati - sia verso la scuola che al ritorno dalla stessa. Date le variabili definite in tabella, rispetto alle modalità, la stragrande maggioranza degli accompagnatori riesce a posizionare il mezzo in zona di parcheggio libero. Questo è sicuramente un punto a favore nella gestione del traffico nei pressi delle scuole.



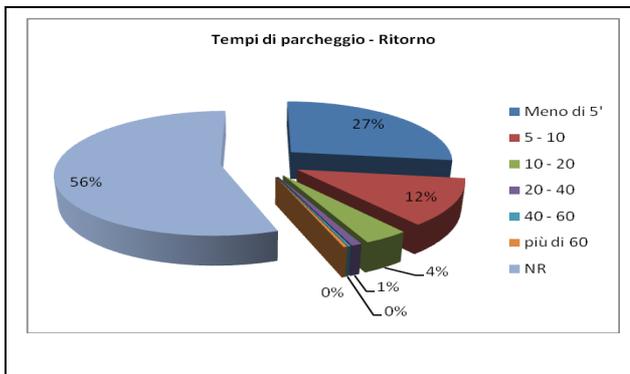
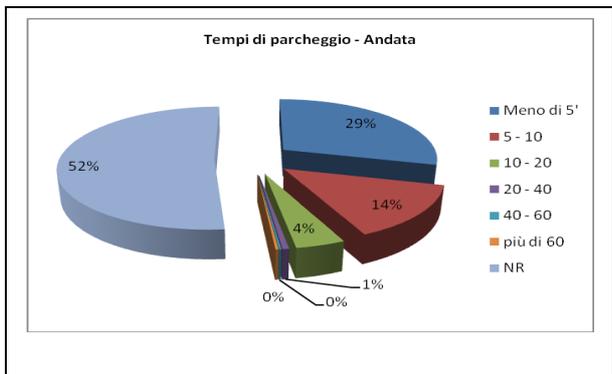
Da notare, comunque, è che alcuni intervistati non parcheggiano affatto o altrimenti posizionano il mezzo irregolarmente (divieto di sosta, strisce pedonali, scivoli per disabili, ...): questo crea disagio alla circolazione, oltre che costringe le forze dell'ordine addette al controllo a porre maggiore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



Aspetto di notevole importanza per definire i processi di mobilità sono i tempi di parcheggio. Il 43% dei questionari pervenuti riporta che, mediamente, nei pressi delle scuole gli accompagnatori trovano parcheggio al massimo in 10 minuti, il 29% in meno di 5'. Tale dato cambia sensibilmente al ritorno, dove il periodo tra i 5



ed i 10 minuti trova solo il 12% della popolazione, e decrementa la prima fascia – meno di 5 minuti – al 27%.



### 5.3.5 Lavoro ed altre attività

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

Solo il 13% lavora durante il week-end e l'8% ha delle differenze di orari nell'arco della settimana.

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

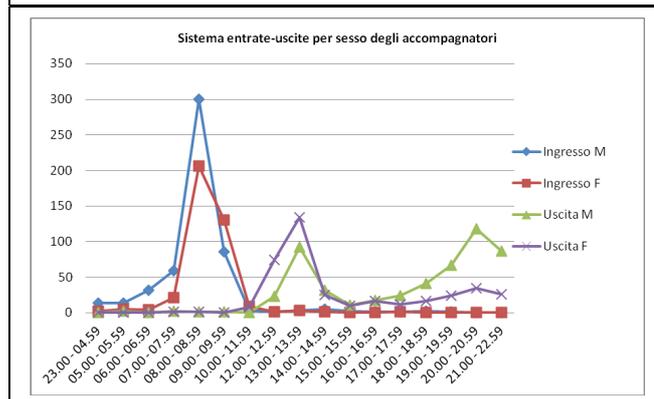
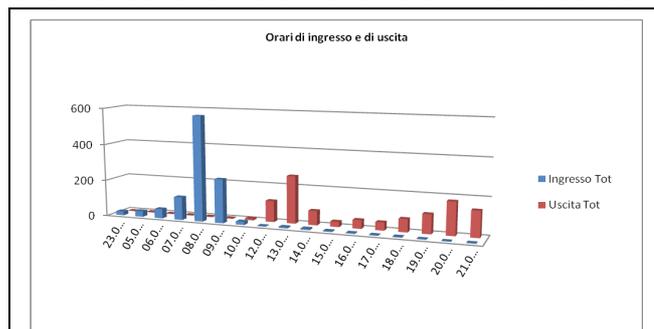
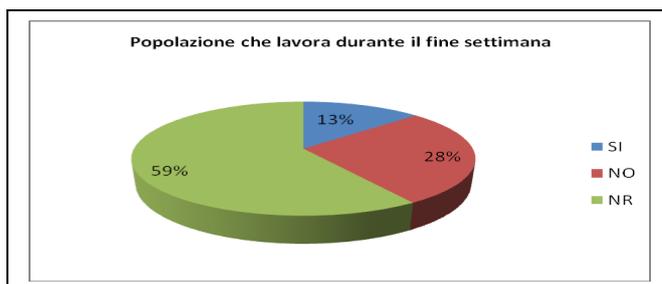
Guardando il grafico, i picchi di ingresso in entrata si propongono principalmente tra le ore 8.00 e le ore 9.00 e nell'ora successiva.

Rispetto, invece, agli orari di uscita i valori maggiori si registrano tra le 13.00 e le 14.00, accompagnati dalle presenze un'ora prima ed un'ora dopo, e tra le 20.00 e le 24.00.

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

Prima di tutto, bisogna sottolineare che, a questa domanda, hanno principalmente risposto solo coloro che lavorano fuori di casa. I casi di risposta delle casalinghe sono veramente bassi. Come già detto, la popolazione maschile di lavoratori risulta superiore, quindi, il picco di ingresso in entrata potrebbe essere motivato da questo fattore. In realtà, ciò che risulta maggiormente interessante è la distribuzione. Le due curve assumono la stessa frequenza, toccando i loro apici negli stessi punti. La differenza, sostanziale, si ritrova nell'orario di uscita, dove la curva degli uomini mantiene un aspetto notevolmente più alto dopo le ore 20.00.

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

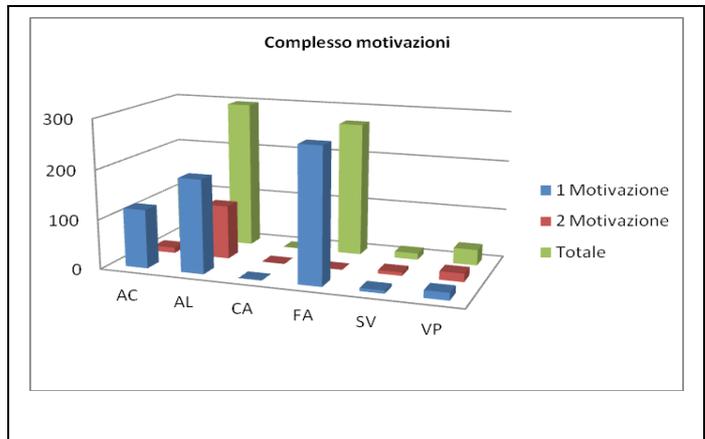


Obblighi	
fare acquisti	FA
accompagnare/prendere il parente/amico al lavoro	AC
svago (palestra...)	SV
visite a parenti/amici	VP
altri impegni (commissioni...)	AL
Non Risponde	99

poter diluire tale massa in un sistema più omogeneo, provando a rimodulare ed armonizzare gli orari della cittadinanza lavorativa.

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

Quasi il 15% di coloro che hanno collaborato all'elaborazione dei questionari ha comunque un impegno, anche se non periodico, durante i viaggi sia di andata che di ritorno. Di solito tali impegni riguardano commissioni o il fare acquisti. Anche questo incrementa la portata del traffico durante gli orari di punta.



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

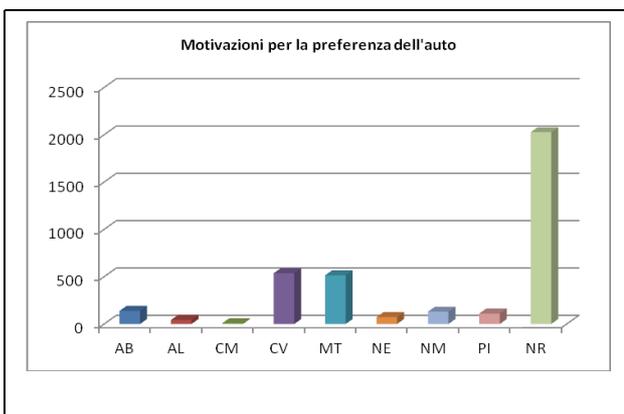
Verso la sua conclusione il questionario approfondisce le abitudini legate alla mobilità dei cittadini ed alle loro ragioni.

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

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

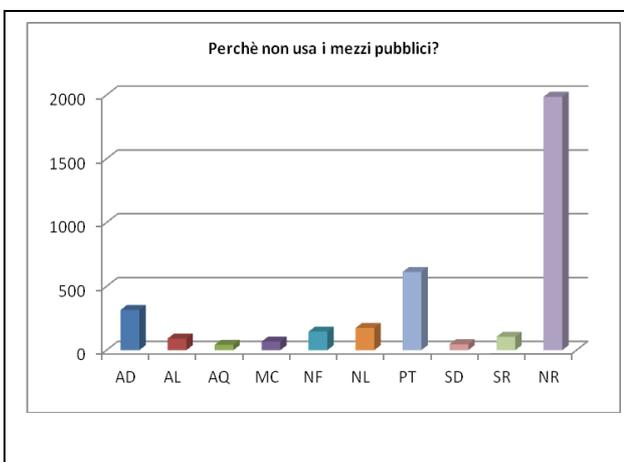
I cittadini che usano il proprio mezzo riescono comunque a trovare dove parcheggiarlo, specie per andare a lavoro. Infatti, riescono a parcheggiare su spazi pubblici liberi o su spazi riservati ai dipendenti dell'azienda. Si è cercato, quindi, di provare a capire quali siano le alternative all'uso del mezzo privato. Alcuni non rinuncerebbero a far accompagnare lo studente da qualcun altro (parente di altro studente), altri (in percentuale minore) userebbero un ulteriore mezzo privato.

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

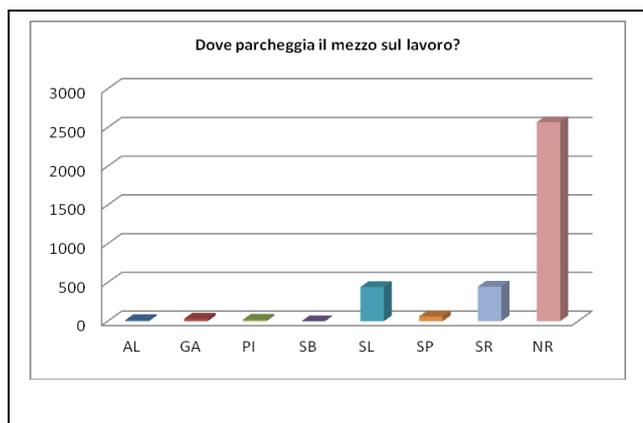


tempi, non proponendo percorsi che coinvolgono tutte le zone cittadine e non offrendo corse frequenti e fermate sufficienti.

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



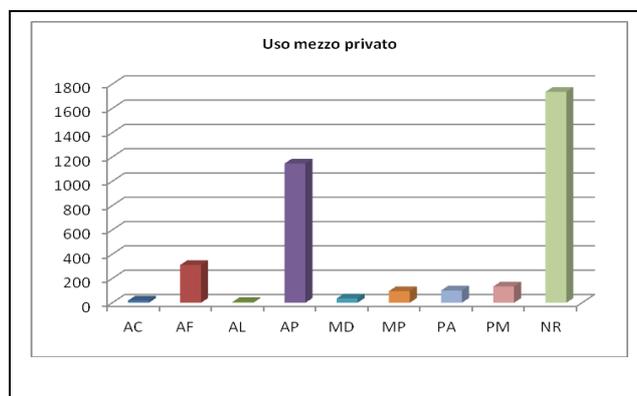
Dove parcheggia il mezzo al lavoro	
<input type="checkbox"/> su uno spazio per auto, moto, bici, riservato ai dipendenti all'interno dell'azienda	SR
<input type="checkbox"/> su uno spazio pubblico con sosta a pagamento	SP
<input type="checkbox"/> su uno spazio pubblico libero	SL
<input type="checkbox"/>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



Questo potrebbe essere conseguenza di una serie di variabili osservate precedentemente, quali le distanze tra casa ed istituto, il senso di non sicurezza o la poca fruibilità dei mezzi pubblici. Ma il dato - quasi in contrasto con quelli appena accennati - è che la maggioranza dei "conducenti", quale soluzione alternativa al mezzo, sceglierebbe di andare a piedi. Tale asserzione porta ad una serie di riflessioni legate solo ad un sistema di comodità o di abitudine o di risparmio del tempo, quindi, in linea con quanto emerso precedentemente e con l'attivazione di un Piano che possa gestire nuovi processi cittadini.

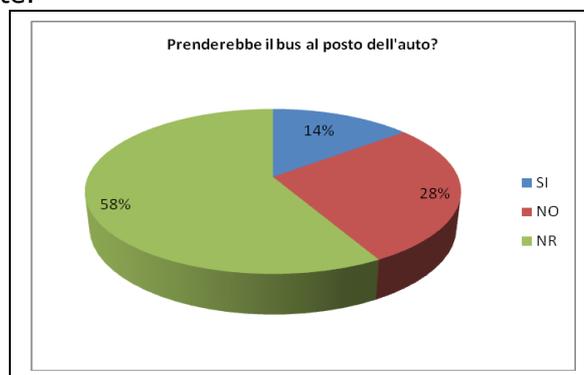
L'approccio sostanzialmente negativo nei confronti del mezzo pubblico emerge anche dall'approfondimento nei casi di uso di alternative di trasporto.

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



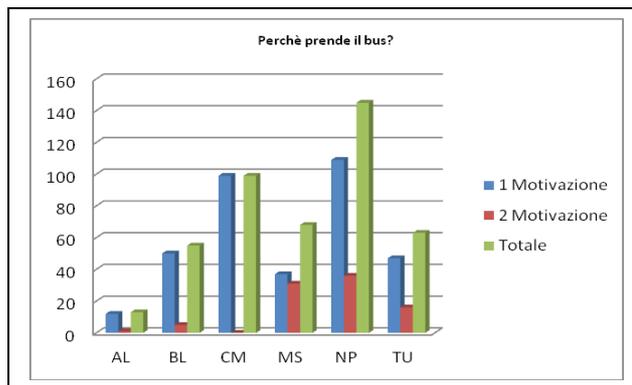
Il 60% di coloro che hanno risposto a questo quesito (pari al 28% dell'intera popolazione sottoposta a questionario), risponde negativamente.

Mentre, chiesto di spiegare al restante 14%, che invece usa i mezzi pubblici, quali siano le motivazioni (potendone esprimere anche due) che li portano ad usare gli stessi, questi ci rispondono (elaborando il concetto sulla sommatoria delle risposte ricevute) che

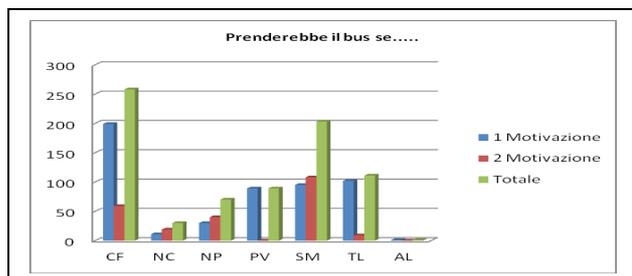


principalmente le spiegazioni sono date dalla difficoltà nel trovare parcheggio, dalla questione economica e dal minore stress accumulato.

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



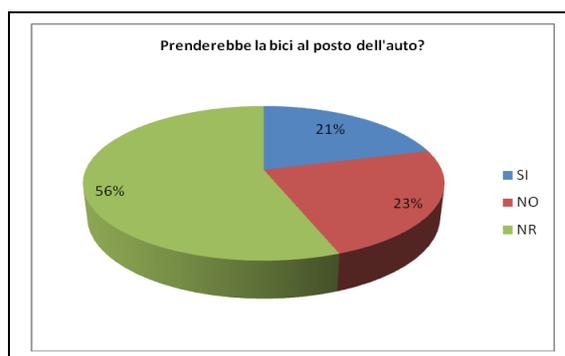
Prenderebbe il bus se.....	
<input type="checkbox"/> fosse più vicino alla sede di lavoro	PV
<input type="checkbox"/> i tempi del percorso fossero limitati	TL
<input type="checkbox"/> le corse fossero più frequenti	CF
<input type="checkbox"/> il servizio fosse migliore	SM
<input type="checkbox"/> non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



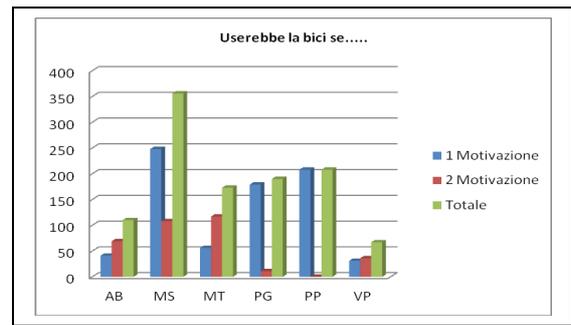
Come prima anticipato, il 28% degli intervistati, che non prenderebbe mai il bus, sarebbe disposto a farlo ed accetterebbe di usare questo mezzo solo se le corse fossero maggiormente frequenti o il servizio fosse migliore. Inoltre, anche se in maniera minore, risulta fondamentale anche pensare che, se le fermate ed i percorsi coinvolgessero un più ampio spazio cittadino, una fascia di popolazione dell'ambito sarebbe disposta a cambiare tipologia di mezzo di spostamento.

Atteggiamento diverso è quello nei confronti della bicicletta, dove il 21% della popolazione ne sarebbe disposta all'uso al posto del mezzo privato.

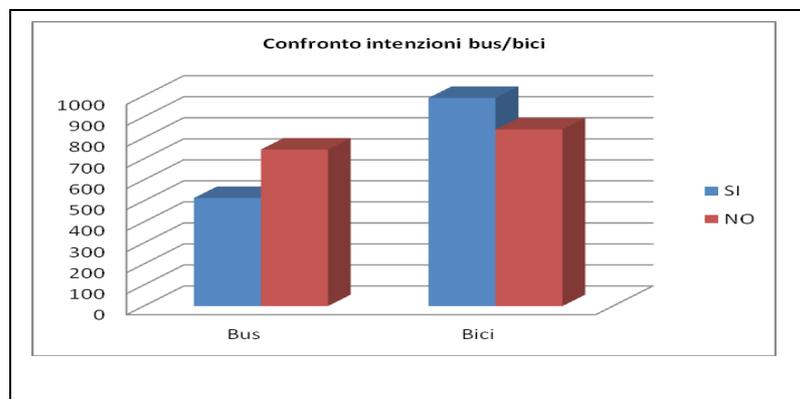
Le motivazioni legate a questo aspetto sono caratterizzate dalla sicurezza. Infatti, una proporzione ancora maggiore di popolazione (visti i risultati sempre quale sommatoria delle motivazioni) userebbe la bicicletta se ci fosse maggiore sicurezza, se ci fossero un maggior numero di piste ciclabili e se ci fossero posteggi garantiti e protetti.



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



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



### 5.3.7 Riduzione del traffico

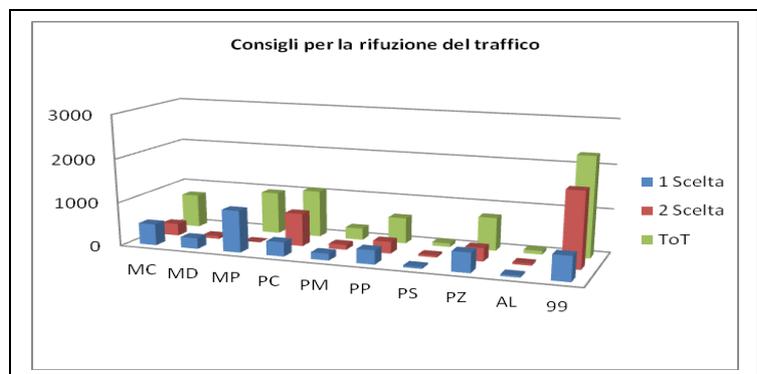
Individuate, quindi, le problematiche, prima, e le necessità, poi, diveniva necessario, onde rendere lo strumento della ricerca non solo consultivo, ma anche propositivo, richiedere ai cittadini delle proposte o delle idee per risolvere le problematiche di mobilità, oltre che di conciliazione dei tempi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

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

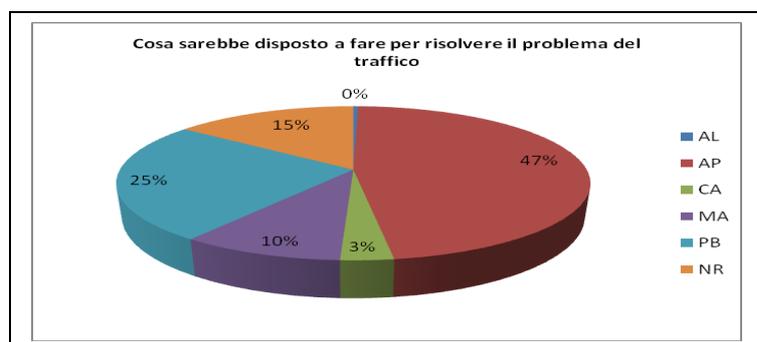
Rispetto, quindi, alle iniziative personali che il soggetto sarebbe disposto ad attivare per la riduzione del traffico, ci troviamo dinanzi a scelte che vengono di solito confermate.

Prima tra tutte è lo scegliere di andare a piedi qualora il percorso non dovesse risultare disagiata, per poi seguire con l'usare più spesso la bicicletta ed i mezzi pubblici. Con un totale del solo 10% troviamo l'invogliare ad usare meno l'auto o il condividerla: queste ultime proposte non sembrano, quindi, aver carpito l'attenzione e, principalmente, l'interesse dei cittadini.

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

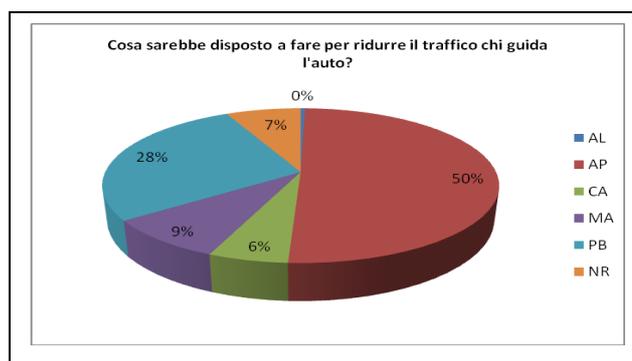
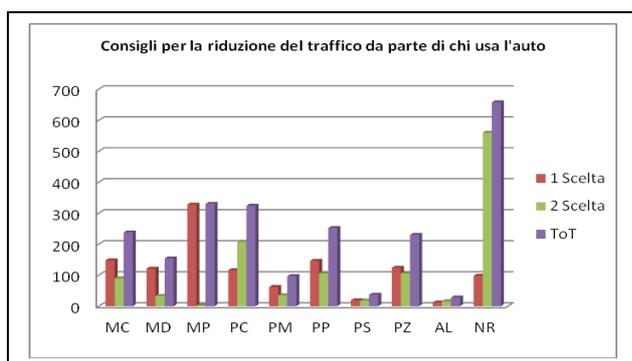


Cosa sarebbe disposto a fare per risolvere il problema del traffico	
<input type="checkbox"/> usare più spesso la bici, i mezzi pubblici...	PB
<input type="checkbox"/> scegliere di andare a piedi quando il percorso non è troppo lungo	AP
<input type="checkbox"/> invogliare tutti ad usare meno l'auto	MA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



Meno dell'1% della popolazione intervistata ha, inoltre, scelto di contribuire alla ricerca con un proprio spunto e con una serie di proposte: alcune di queste sono sostanzialmente legate ad infrastrutture (parcheggi sotterranei gratuiti o autosilo in centro, pedonabilità di alcune zone);

altre ai servizi pubblici (mezzi ecologici, scuolabus per tutti gli istituti, ...); altre – più varie – legate alle politiche dei Comuni dell’ambito (mezzi dedicati comunali, divieto cittadino dell’uso dell’auto, targhe alterne, pilomat, il rimborso spese dei mezzi pubblici, domeniche ecologiche); altre legate ad opportunità (l’andare a piedi o in bici per scelta, l’uso dei cavalli, auto verdi).  
 Essenziale in questa prima sezione è un ulteriore dettaglio. La percentuale dei cittadini che non offrono alcuna risposta è pari al solo 15%, il che risulta interessante oltre che positivo. Tale questionario ha infatti suscitato partecipazione e coinvolgimento e, nel momento in cui il cittadino si è sentito protagonista della situazione – cosciente che qualcuno avrebbe letto la sua risposta – è divenuto attivo nella compilazione.



Sezionando la domanda, si è data, poi, evidenza alle sole considerazioni ottenute da chi precedentemente aveva dichiarato l’uso del mezzo. Come si può notare nei grafici, i risultati rimangono sostanzialmente simili e coerenti con l’intero pensiero della cittadinanza. In questo caso, inoltre, la percentuale di coloro che non risponde al quesito scende al 7%, il che spinge a prendere in considerazione una vera attenzione da parte degli automobilisti.

### 5.3.8 Consigli per la Pubblica Amministrazione

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

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

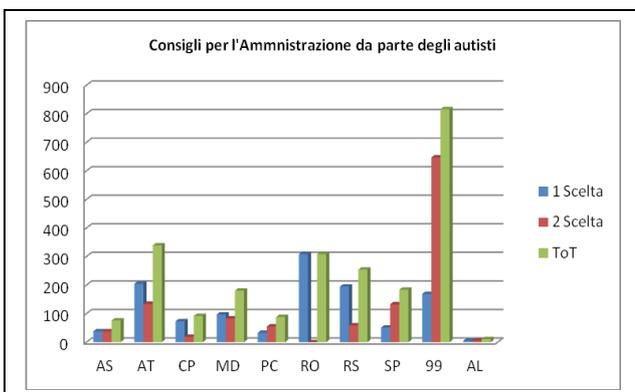
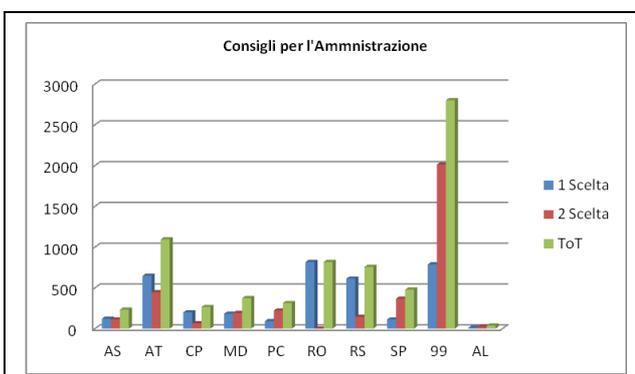
Dall'analisi emerge che (sommando le motivazioni pervenute) i principali canali di attivazione suggeriti sono due:

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

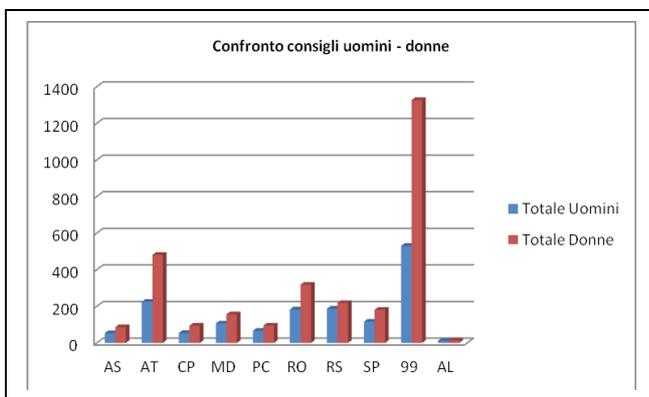
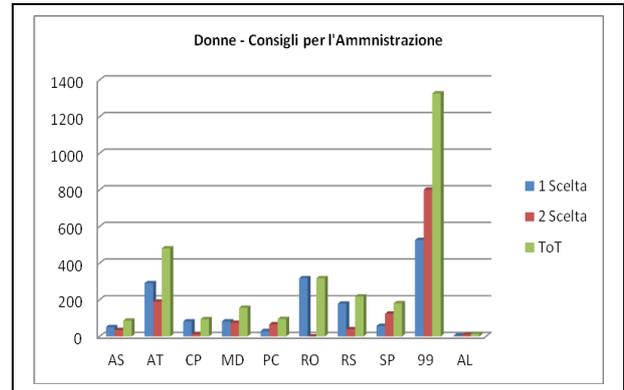
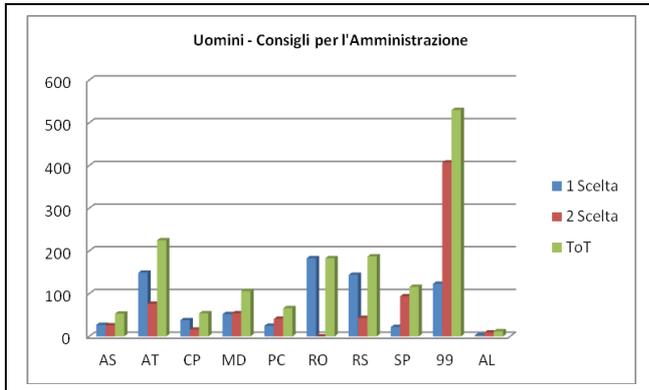
In questo senso la cittadinanza richiede di facilitare il processo di conciliazione vita-lavoro, attraverso una pianificazione diversa degli spazi e dei tempi. Infatti, la richiesta di modulare percorsi ad hoc per il tragitto casa-scuola-casa si potrebbe concretizzare ridisegnando gli spazi cittadini per servizi ai giovani e, soprattutto, ai più giovani con accessi diversificati, controllo e sicurezza lungo gli stessi percorsi. Ridefinire gli orari, invece, significa provare ad armonizzare le

esigenze e realizzare un piano dei tempi dove si possano conciliare sia le esigenze dello studente, che della scuola, che dell'"accompagnatore" e, quindi, del familiare, nonché quelle

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



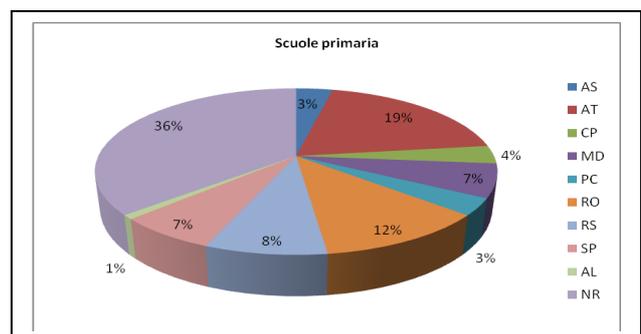
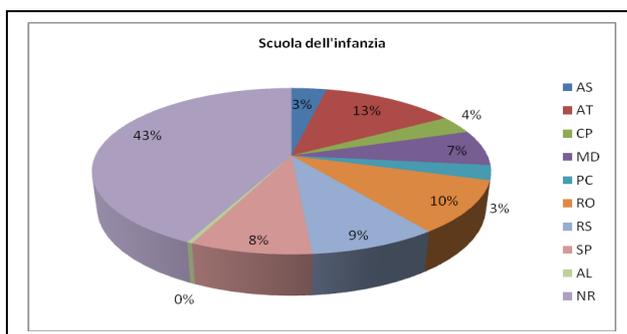
delle strutture di servizio pubbliche e private in favore della cittadinanza (dalla Pubblica Amministrazione alla Piccola e Grande Distribuzione).



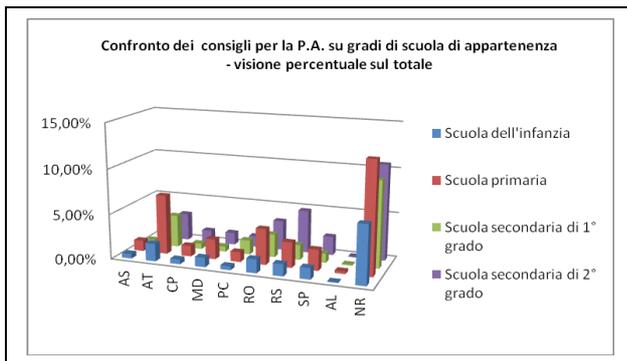
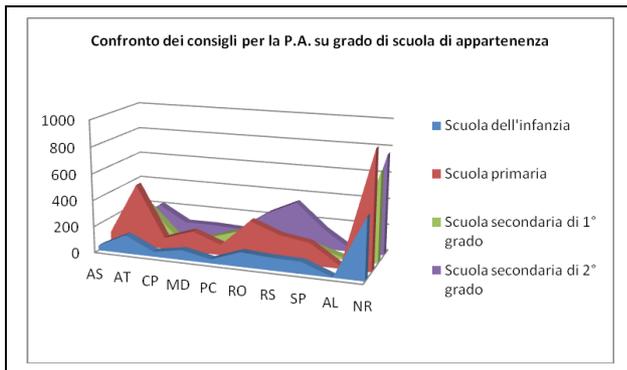
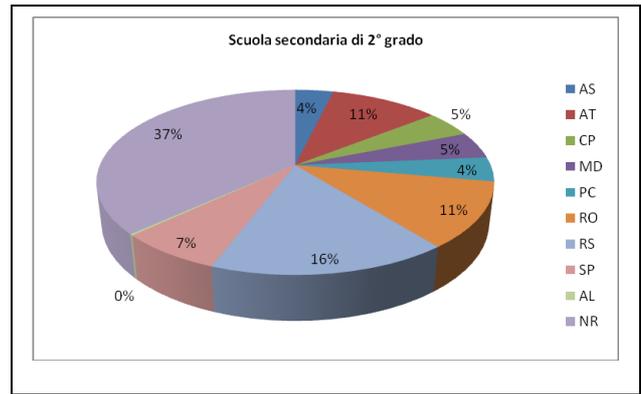
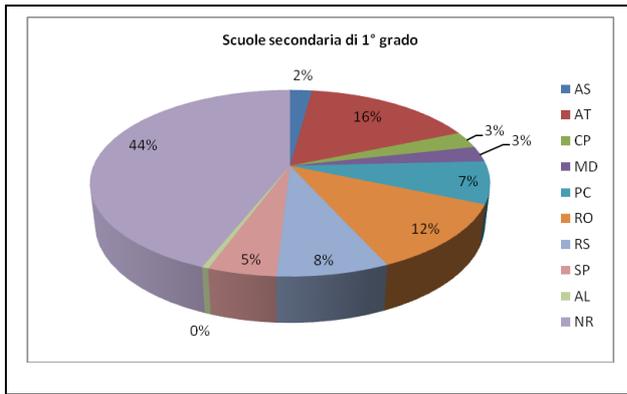
Abbiamo, poi, analiticamente suddiviso tali esigenze tra donne e uomini. Entrambi, come si vede dal grafico, sono maggiormente propensi a favorire l'autonomia dei bambini, ponendo in secondo piano la definizione del piano degli orari.

Tale accezione potrebbe derivare dal fatto che le donne si sono rivelate nella loro maggior parte mamme e casalinghe, quindi, il loro

problema maggiore non risulta essere quello dei tempi, ma, principalmente ottenere maggiori facilitazioni nello svolgimento delle loro attività. Maggiore autonomia dei figli potrebbe risultare come una loro stessa maggiore autonomia o, quanto meno, una migliore gestione degli spazi in un Piano di conciliazione interno-esterno casa. Per gli uomini la situazione risulta molto simile, il vantaggio potrebbe però essere nel loro caso una decongestione del traffico cittadino,



essendo maggiori fruitori di auto.



Confrontando poi le risposte ottenute con la tipologia scolastica, emerge anche in questo senso una sostanziale omogeneità principalmente tra scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di 1° grado.

Anche in questo caso, comunque, la percentuale riguardante i percorsi per studenti viaggia dal 13% delle scuole dell'infanzia, al 16% delle scuole secondarie di 1° grado, fino a giungere al 19% delle primarie.

Visto il rapporto diverso con le età, le maggiori variazioni si riportano con gli studenti delle scuole secondarie di 2° grado. Sale al 16% (con uno split di ben 8 punti percentuali dalle scuole primarie) il ridefinire gli orari e scende al 11% (dalla media del 19% delle scuole

primarie) la proposta dei percorsi per gli studenti. Questa variazione, seppur attesa e facilmente intuibile, risulta importante. Le maggiori distanze, la diversità ed il più intenso uso di mezzi, la maggiore indipendenza dei ragazzi ed una tranquillità maggiore degli "accompagnatori", data dall'età e da una maggiore coscienza delle proprie possibilità, spingono, quindi, ad una decrescita della necessità di percorsi privilegiati e ad una maggiore libertà di gestione dei tempi.

Tornando poi al questionario, anche in questa sezione si è lasciata molta libertà di risposta e sono, quindi, giunte ulteriori proposte: alcune legate alla mobilità scolastica (scuolabus; bus cittadini per le scuole pubbliche; mezzi pubblici gratuiti; bus solo per i più piccoli, ...); alcune alla viabilità (rallentatori, la metropolitana, parcheggi vicino le scuole; creazione autosilo; ...); altre alla sicurezza e, quindi, ad un forte e significativo apporto dei vigili urbani al controllo sia del traffico che degli studenti.

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

## 6. CONCERTAZIONE POST ANALISI

Il 15 Marzo 2012, l'Amministrazione Comunale di Barletta, attraverso l'Ufficio di Piano dell'Ambito Territoriale, a seguito delle indagini svolte, ha realizzato un incontro di coordinamento per il perfezionamento delle attività volte alla ultimazione delle azioni di sperimentazione del Piano dei Tempi e degli Spazi per questo Ambito Territoriale, presso la sala convegni della sede della Polizia Municipale.

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

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

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

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

- le scuole
  - 7° Circolo Didattico "Giovanni Paolo II"
  - I.I.S.S. "N. Garrone"
  - Liceo Classico "A. Casardi"
  - Scuola primaria "G. Modugno"
  - Scuola "Santa Teresa"
  - Liceo Scientifico "Cafiero"



- Scuola secondaria di 1° grado "G. De Nittis"
- Scuola parificata dell'infanzia "Il Giardino dei colori"
- 6° Circolo Didattico "Girondi"
- SMS "E. Fieramosca"
- 1° Circolo Didattico "D. Azelio"
- 4° Circolo Didattico "S. Domenico Savio"
- I lavoratori ed i loro rappresentanti
  - CISL
  - UGL
- Il mondo del sociale nelle sue multiformi espressioni
  - AGE Barletta
  - Caritas
  - Solidarietà Società Cooperativa Sociale

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

Le scuole, specie quelle situate nella periferia, hanno lasciato emergere la necessità di un miglioramento nella gestione della pianificazione urbanistica cittadina, oltre che della viabilità e, quindi, della mobilità.

Inoltre, sono state proposte svariate idee per la mobilità sostenibile, specie con riferimento ai servizi pubblici di trasporto, quali ad esempio una tariffazione diversificata per fasce di età (genitori di under 5) – quale sistema di incentivazione ed educazione per il futuro delle nuove generazioni – ovvero legata al tempo di percorrenza ed al numero di mezzi (biglietti cumulativi o giornalieri).

Oltre a questo, si è provato a concentrare l'attenzione sulla sicurezza contro i fenomeni sociali o di randagismo.

Anche le esperienze pregresse si sono dimostrate interessanti. Sono, infatti, emersi: diversi casi di Pedibus, spesso finanziate dal pubblico; collaborazioni con l'Azienda incaricata del trasporto cittadino, per l'attività di trasporto periferia-centro per il sabato sera, per far vivere in autonomia i ragazzi residenti lontani dal centro cittadino; iniziative per l'educazione stradale come "StragiStop", spettacoli rivolti alle scolaresche o progetti come i Minivigili.

Al termine del confronto sono emerse le seguenti esigenze:

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

Quindi, le proposte raccolte sono state:

- attivazione di uno spazio fisico dove poter depositare le idee, far nascere nuove occasioni di sviluppo concertato e pianificare insieme le azioni per il miglioramento della qualità della vita, specie se rivolte agli studenti;
- creazione di un Ufficio dei Tempi e degli Spazi, sotto la responsabilità diretta dell'Ufficio del Piano Sociale di Zona, sostenuto dalla collaborazione diretta di tutti i membri facenti parte del Tavolo Multipartners;
- delegare all'Ufficio dei Tempi e degli Spazi le attività di coordinamento, sensibilizzazione ed assistenza per lo sviluppo delle opportunità inerenti la realizzazione del Piano di Ambito.

Si è concordato, infine, che tali attività siano incluse, insieme ad altre previsionali derivanti dagli esiti delle analisi svolte, tra le proposte di sperimentazione dello Studio di Fattibilità.

## 7. ANALISI FINALE DEI RISULTATI

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

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

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

- competenze distintive;
- fattori chiave di successo.

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

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

<b>Punti di forza</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ottima propensione alla mobilità sostenibile.</li><li>• Propensione alle attività concertative ed al coinvolgimento diretto.</li><li>• Elevata attenzione alle tematiche sociali ed ambientali da parte delle istituzioni, dei loro rappresentanti, oltre che dei cittadini.</li><li>• Ottima presenza di scuole e distribuzione sul territorio.</li><li>• Interessante tessuto economico cittadino.</li></ul>	<b>Punti di debolezza</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Pianificazione urbanistica poco partecipata.</li><li>• Picchi di congestione di traffico durante le ore di punta.</li><li>• Poca diversificazione negli orari della città.</li><li>• Poca fiducia nel Trasporto Pubblico Locale.</li><li>• Rapporti basici tra amministrazione e cittadino.</li><li>• Forza lavoro femminile non adeguatamente valorizzata.</li><li>• Disomogeneità nella gestione dei processi di conciliazione vita-lavoro.</li></ul>
<b>Opportunità</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ripianificare le gestione dei tempi e degli spazi cittadini, in maniera concertata.</li><li>• Riorganizzare e armonizzare la mobilità scolastica per ottenere</li></ul>	<b>Minacce</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Scarsa collaborazione da parte della cittadinanza.</li><li>• Mancata concertazione tra le istituzioni.</li><li>• Mancata attivazione dei piani e dei servizi a supporto della mobilità lenta.</li></ul>

<p>benefici in termini di traffico.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rafforzamento dei servizi del Trasporto Pubblico Locale.</li> <li>• Favorire la mobilità sostenibile intraurbana con particolare riferimento alle ore di punta di ingresso nelle scuole.</li> <li>• De sincronizzazione per le attività della città (amministrazione, scuole, servizi, ...).</li> <li>• Maggiore flessibilità nel settore infanzia.</li> <li>• Miglioramento degli accessi agli strumenti della società dell'informazione.</li> <li>• Sostenere il lavoro femminile nelle famiglie con minori ed in particolare in presenza di almeno due figli in età prescolare/scolare attraverso politiche di conciliazione vita-lavoro.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Scarsa attenzione da parte delle P.A. al sostegno progettuale.</li> </ul>
--	--

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

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

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

Linea di azione	1. Creazione Ufficio Tempi e Spazi
<b>Tematica</b>	Il Piano impegna le Amministrazioni Comunali di Ambito a progettare una città più "amica", indirizzando la pubblica amministrazione a migliorare sempre più la qualità della vita del cittadino e adeguando il funzionamento della stessa alle esigenze ed alle richieste in continua trasformazione degli utenti.
<b>Obiettivi</b>	La definizione dell'ufficio di Piano Tempi e Spazi servirà a definire uno sportello reale di ascolto della cittadinanza in relazione agli "spazi" ed ai "tempi", offrendo opportunità di confronto e divenendo detentore del Tavolo virtuale di confronto permanente "Tempi, Spazi, Orari Scolastici e Mobilità Urbana Sostenibile".
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Definizione dell'Ufficio Tempi e Spazi</b></p> <p>Come primo passo per introdurre la tematica dell'attuazione delle politiche temporali e di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro nell'ambito della struttura organizzativa esistente è necessario costituire una apposita unità, individuando l'Ufficio di Piano quale unità organizzativa coincidente con l'Ufficio Tempi con il compito di gestire le attività dello studio di fattibilità.</p> <p>L'ufficio si occuperà del Piano dei Tempi e degli Spazi, un progetto nato per armonizzare gli orari della città, migliorando la qualità della vita delle cittadine e dei cittadini, in un'ottica attenta alle pari opportunità. In particolare studia, regola e coordina la relazione tra gli orari dei servizi comunali, armonizzando le esigenze delle persone.</p> <p><b>Ricerca di tutti i materiali concernenti i tempi e gli spazi della città per l'attivazione di una sintesi programmatoria</b></p>
<b>Tempi</b>	<b>Avvio in fase di "Sperimentazione"</b> <b>Da definire a seguito dell'Approvazione del Piano</b>
<b>Costi</b>	<b>A carico delle Pubbliche Amministrazioni</b>

<b>Linea di azione</b>	<b>2. Definizione di un Piano di Comunicazione</b>
<b>Tematica</b>	<p>Il Piano di Comunicazione è lo strumento che consente di programmare e gestire le azioni di comunicazione per il raggiungimento di una pluralità sinergica di obiettivi, in termini di diffusione delle informazioni, di formazione del consenso e di condivisione tra gli attori istituzionali, gli attori economici e la società civile.</p> <p>Il Piano di Comunicazione è quindi lo strumento di coordinamento di tutti gli attori della pianificazione.</p>
<b>Obiettivi</b>	<p>L'obiettivo generale è quello di garantire l'apertura, la visibilità e la trasparenza dell'attività dell'Amministrazione nella preparazione e realizzazione dei programmi interessati dal presente progetto in conformità e coerenza con quanto delineato dalla normativa vigente; attivare un circuito informativo diffuso, trasparente, efficace ed efficiente verso le parti interessate che possa assicurarne e favorirne la partecipazione ed il coinvolgimento nel processo; accompagnare il processo di condivisione e concertazione tanto sul piano interistituzionale che sul piano degli stakeholders. In particolare, le singole azioni informative avranno lo scopo di :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• permettere alle parti interessate di intervenire nel processo partecipato di pianificazione territoriale;</li> <li>• informare i soggetti destinatari e, comunque, tutti i portatori di interesse sui contenuti degli strumenti di pianificazione territoriale;</li> <li>• condividere con essi la visione del piano strategico del territorio in termini di finalità, obiettivi e strategie, contenuta nei documenti oggetto dell'attività di concertazione;</li> <li>• informare e coinvolgere anche gli operatori e i dipendenti provinciali attraverso strumenti e strategie di comunicazione interna al fine di migliorare l'efficienza e l'efficacia delle attività amministrative e favorire il coordinamento tra centri ed aree interessate;</li> <li>• promuovere nell'Amministrazione lo sviluppo della capacità di recepire e rielaborare gli stimoli esterni, in un clima di ascolto/informazione più favorevole che permetta una maggiore condivisione del lavoro;</li> <li>• offrire un servizio di informazione e comunicazione immediatamente fruibile al pubblico attraverso il sito web.</li> </ul>
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Attivazione di un processo di comunicazione</b></p> <p>Definizione di pratiche di partecipazione ed attivazione dei processi attraverso cui conseguire l'adozione di un approccio multicanale che favorisca la realizzazione di dimensioni informative di diversa natura, nell'ambito delle quali le procedure di comunicazione, di animazione e di utilizzo di forme di democrazia deliberativa utilizzate potranno rendere più larga ed efficace la partecipazione al processo di pianificazione strategica. La dimensione fondamentale sarà quella dell'informazione e comunicazione interattiva, fornita cioè in un contesto che prevede anche una reazione (feedback) da parte dei destinatari.</p> <p>Gli strumenti/mezzi di comunicazione che verranno utilizzati saranno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• marchio – logo del "Processo partecipato";</li> <li>• sito web;</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pubblicazione materiale di supporto;</li> <li>• riunioni, tavoli tecnici e forum.</li> </ul>
<b>Tempi</b>	<b>Avvio in fase di "Sperimentazione" Da definire a seguito dell'Approvazione del Piano</b>
<b>Costi</b>	<b>A carico delle Pubbliche Amministrazioni</b>

<b>Linea di azione</b>	<b>3. Formazione degli operatori delle amministrazioni pubbliche e sensibilizzazione dei cittadini.</b>
<b>Tematica</b>	Sono ancora troppe le realtà in cui si commette l'errore di non dare l'adeguata importanza alla formazione di dirigenti e collaboratori. Il mito secondo il quale la pratica quotidiana è sufficiente per far acquisire ai dipendenti, seppure altamente qualificati, tutte le competenze necessarie per svolgere al meglio le mansioni loro assegnate è ancora da sfatare. Fortunatamente ci sono molte P.A., in particolare quelle di grosse dimensioni, che stanno cambiando modo di pensare sull'importanza della formazione continua per i dipendenti. La formazione non è più una scelta, ma un obbligo se si vogliono affrontare nuove sfide di mercato in modo vincente.
<b>Obiettivi</b>	Gli obiettivi dell'azione sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>• favorire la nascita e il potenziamento di professionalità dedicate alla promozione ed all'attuazione dei PTO tra gli operatori della P.A.;</li> <li>• promuovere una cultura diffusa dei tempi e degli spazi della città.</li> </ul>
<b>Proposte e progetti</b>	<b>Formazione degli operatori dell'Ufficio Piani e Tempi</b> Processi essenziali sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>• attivazione di corsi di formazione per il personale degli Uffici dei Tempi e degli Spazi della città;</li> <li>• promozione di forum ed eventi per realizzare il massimo coinvolgimento dei cittadini nella costruzione dei PTO.</li> </ul>
<b>Tempi</b>	<b>Gennaio 2012</b>
<b>Costi</b>	<b>Previsti dallo "Studio di fattibilità"</b>

<b>Linea di azione</b>	<b>4. Migliorare l'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione</b>
<b>Tematica</b>	Nella società contemporanea le tecnologie dell'informazione e della comunicazione hanno assunto un ruolo sempre più rilevante. Nella Società dell'Informazione e della conoscenza tutto passa attraverso la rete, dal lavoro agli affari, dalle relazioni sociali all'intrattenimento: di conseguenza, l'esclusione dalla rete è in larga misura una forma di esclusione sociale. Il concetto di <i>digital divide</i> fa riferimento alla disparità in termini di partecipazione dei cittadini alla Società dell'Informazione e riflette l'importanza della componente digitale nei processi di integrazione sociale. In questo senso parlare di <i>digital divide</i> impone un'analisi che affronti il problema sia da un punto di vista "attivo" (azioni da intraprendere per incrementare l'inclusione) che "passivo" (azioni da intraprendere per ridurre l'esclusione).
<b>Obiettivi</b>	Promuovere l'accesso ai servizi pubblici attraverso gli strumenti della società dell'informazione
<b>Proposte e progetti</b>	<b>Eliminazione del digital divide</b> Processi essenziali sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>• promuovere la sperimentazione di porte di accesso informatiche ai servizi pubblici (servizi di anagrafe, sanità, istruzione, ecc);</li> <li>• favorire il pieno utilizzo degli strumenti della società dell'informazione da parte dei cittadini: corsi per l'alfabetizzazione informatica degli utenti, incentivi all'utilizzo di servizi on line, sviluppo di forme di tutoraggio per le fasce deboli della popolazione.</li> </ul>
<b>Tempi</b>	<b>Da definire in relazione a prossimi bandi pubblici</b>
<b>Costi</b>	<b>Da definire in relazione a prossimi bandi pubblici</b>

Linea di azione	5. Orari delle scuole
<b>Tematica</b>	Gli orari di apertura delle scuole di ogni ordine e grado costituiscono un fattore di criticità tra i più rilevanti nell'ambito della mobilità cittadina. L'analisi dei flussi di traffico nel periodo scolastico evidenzia la stretta relazione tra il volume degli spostamenti e le tipologie degli istituti (scuole dell'infanzia, scuole primarie, scuole secondarie di 1° e 2° grado) da scegliere. Ogni categoria ha un livello di interdipendenza tra lo spostamento dei familiari e bambino, di grado differente, risultando più alto per gli asili nido, scuole dell'infanzia, primarie e secondarie di 1° grado piuttosto che per le scuole secondarie di 2° grado.
<b>Obiettivi</b>	<p>Riorganizzare e armonizzare la mobilità scolastica per ottenere benefici in termini di traffico, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• diluizione del traffico dell'ora di punta mattutina;</li> <li>• riduzione del numero dei veicoli privati in circolazione;</li> <li>• soluzione delle criticità di circolazione in alcuni punti della viabilità;</li> <li>• ottimizzazione dell'uso del trasporto pubblico urbano.</li> </ul>
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Desincronizzazione degli orari in ingresso/uscita delle scuole secondarie di 2° grado.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• individuazione dei decisori istituzionali da coinvolgere nel progetto;</li> <li>• analisi del sistema dei trasporti e della viabilità cittadina;</li> <li>• realizzazione dei forum cittadini e indagini conoscitive per l'individuazione dell'articolazione degli orari più rispondente ai bisogni dei cittadini;</li> <li>• ottimizzazione dell'offerta di trasporto pubblico urbano ed extraurbano;</li> <li>• istituzione di un tavolo di lavoro tecnico per lo studio dei modelli applicati in altre realtà urbane e delle modifiche da apportare al sistema vigente;</li> <li>• sperimentazione di un modello di desincronizzazione in uno o più rioni cittadini per la valutazione di benefici/criticità nell'applicazione.</li> </ul> <p><b>Realizzazione di percorsi sicuri per bambini e bambine delle scuole primarie e secondarie di 1° grado nel percorso casa-scuola scuola-casa nelle città;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• analisi dell'assetto dei principali percorsi casa-scuola scuola-casa nelle città;</li> <li>• istituzione di un tavolo di lavoro tecnico per ridisegnare e migliorare i percorsi regionali pedonali e ciclabili di ogni quartiere al fine di migliorare la sicurezza e garantire l'ottimale fruizione della città;</li> <li>• sperimentazione di un modello di fruizione degli spazi di quartiere e degli strumenti da adottare per garantire la sicurezza della mobilità pedonale dei cittadini, per la valutazione di benefici/criticità nell'applicazione.</li> </ul> <p><b>Uso mattutino e pomeridiano degli edifici e delle strutture scolastiche. Incentivazione delle banche del tempo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• analisi dell'attuale utilizzo delle strutture scolastiche cittadine per attività extra orario;</li> <li>• istituzione di un tavolo di lavoro tra dirigenti scolastici, rappresentanti delle organizzazioni sindacali, rappresentanti delle circoscrizioni, rappresentanti delle associazioni del terzo settore, associazioni culturali, sportive, cittadini, imprese, per verificare la fattibilità di un programma di utilizzo delle strutture scolastiche a favore degli abitanti di quartiere;</li> <li>• sperimentazione di un modello di fruizione delle strutture scolastiche, per la valutazione di benefici/criticità nell'applicazione.</li> </ul>
<b>Tempi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b>

<b>Linea di azione</b>	<b>6. Orari dei servizi pubblici comunali</b>
<b>Tematica</b>	L'accesso ai servizi comunali rappresenta uno dei punti cruciali del rapporto tra cittadino e P.A.. Spesso il cittadino è scarsamente informato sulle modalità di espletamento delle pratiche, sulla localizzazione dell'ufficio, sugli orari di accesso e sui tempi di erogazione del servizio.
<b>Obiettivi</b>	Obiettivi del processo sono: <ul style="list-style-type: none"> <li>• facilitare l'accesso alle informazioni;</li> <li>• agevolare gli orari di accesso;</li> <li>• promuovere una "cittadinanza consapevole".</li> </ul>
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Desincronizzazione degli orari in ingresso/uscita della Pubblica Amministrazione</b></p> <p>L'informazione sugli orari degli uffici comunali deve essere comunicata con maggior efficacia e diffusione, con i mezzi e le modalità più opportune, incentivando l'utilizzo degli uffici pubblici nelle ore centrali e tarde pomeridiane. Dovranno essere incentivate procedure alternative di comunicazione con gli uffici e modalità di accesso che evitino spostamenti inutili dell'utente, ricorrendo anche alle nuove tecnologie (strumenti di informazione preregistrata, siti web, accessi personalizzati ai servizi, altre metodologie di gestione dell'informazione).</p> <p><b>Progetto per l'attivazione della giornata ad orario unificato</b></p> <p>Prolungare gli orari di apertura degli sportelli per garantire la desincronizzazione rispetto agli orari di lavoro prevalenti delle città e dei cittadini, in particolare durante la pausa di mezzogiorno, nel tardo pomeriggio e nelle giornate prefestive.</p> <p>Si propone la sperimentazione di una giornata del cittadino, un giorno ad orario unificato prolungato per gli uffici al fine di facilitare l'accesso dei cittadini ai servizi comunali. Da questa sperimentazione possono scaturire ampliamenti della sperimentazione su più giornate settimanali anche attraverso il maggior coinvolgimento di altri enti e istituzioni.</p>
<b>Tempi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti delegati</b>
<b>Costi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti delegati</b>

<b>Linea di azione</b>	<b>7. Orari del commercio e dei servizi pubblici</b>
<b>Tematica</b>	<p>Il riordino del commercio e dei servizi può essere un incentivo all'attività economica, grazie alle aperture desincronizzate rispetto agli orari di lavoro prevalenti; in tal senso il fattore orario va posto al centro della progettazione in quanto fattore strategico per la qualità della vita dei cittadini e delle famiglie. Grandi passi sono stati compiuti in questi anni nel processo di liberalizzazione degli orari di apertura e chiusura degli esercizi commerciali: la Grande Distribuzione Organizzata ha contribuito a strutturare l'offerta commerciale rendendola più disponibile ed accessibile. Tuttavia, in questo processo di liberalizzazione si rileva uno sviluppo a doppia velocità: le città capoluogo ed i centri più importanti godono di una struttura commerciale sufficientemente allineata con le esigenze dei cittadini/e, mentre nei piccoli centri esiste ancora una struttura tradizionale fatta di piccoli esercizi commerciali, con orari di apertura e chiusura sostanzialmente rigidi.</p>
<b>Obiettivi</b>	Sincronizzare i tempi del commercio e dei servizi alla cittadinanza
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Progetti pilota su comuni di piccola e piccolissima dimensione</b></p> <p>Il progetto deve svolgersi in tre tempi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• rilevazione dei bisogni;</li> <li>• riorganizzazione degli orari;</li> <li>• monitoraggio degli interventi.</li> </ul> <p>Nella fase di rilevazione sarà opportuno predisporre una carta cronografica della localizzazione degli esercizi commerciali e degli orari di apertura delle diverse attività. Il progetto dovrà essere accompagnato da una massiccia campagna informativa istituzionale, attraverso URP, associazioni, incontri con le associazioni di categoria, associazioni dei consumatori, ecc.</p> <p><b>Progetti pilota per la sperimentazione di forme di incentivazione a sostegno di attività commerciali in aree periferiche o soggette a spopolamento</b></p>
<b>Tempi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b>
<b>Costi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b>

Linea di azione	8. Orari di servizi di trasporto locale
<b>Tematica</b>	<p>Il settore del Trasporto Pubblico Locale deve essere riorganizzato, eliminando i disservizi, garantendo servizi diffusi sul territorio e frequenti, sviluppando politiche tariffarie atte a garantire la piena sostenibilità della gestione e la soddisfazione del cittadino-utente. La politica del trasporto pubblico collettivo può oggi avvalersi di nuove forme di mobilità, quali i taxi bus, il taxi collettivo, i bus a chiamata, il car pooling, il car sharing, ecc.</p>
<b>Obiettivi</b>	<p>Il ripensamento delle politiche di trasporto pubblico deve coordinarsi con la riorganizzazione degli orari della città in stretta connessione con le altre linee di azione. All'interno dell'obiettivo generale sopra definito, possono essere esplicitati tre obiettivi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• flessibilità del servizio in raccordo con le mutevoli esigenze della domanda di trasporto;</li> <li>• certezza dello spostamento, per garantire i tempi di percorrenza;</li> <li>• sicurezza dello spostamento, per favorire la mobilità serale e notturna in condizioni di sicurezza, particolarmente per donne e soggetti deboli.</li> </ul>
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Istituzione di un tavolo di coordinamento</b></p> <p>Occorre attivare uno strumento permanente di confronto tecnico tra i gestori del trasporto pubblico su gomma e su ferro con il coordinamento dell'Ufficio dei tempi della città:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• riorganizzare degli orari del trasporto pubblico in funzione della sincronizzazione degli orari delle scuole;</li> <li>• sperimentazione e istituzione di servizi di trasporto collettivo innovativi;</li> <li>• sperimentazione di servizi aggiuntivi di trasporto pubblico in periodi o per eventi particolari.</li> </ul>
<b>Tempi</b>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>
<b>Costi</b>	<p><b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b></p>

<b>Linea di azione</b>	<b>9. Orari dei servizi dedicati all'infanzia</b>
<b>Tematica</b>	Valorizzazione dei processi di conciliazione vita-lavoro.
<b>Obiettivi</b>	Costruire politiche di sostegno alle famiglie che partendo dai fabbisogni reali creino presupposti per favorire la conciliazione tra vita familiare e vita lavorativa al fine di migliorare la qualità della vita di uomini e donne.
<b>Proposte e progetti</b>	<p><b>Raggiungere modelli flessibili</b></p> <p>Processi essenziali sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• promuovere la sperimentazione di modelli flessibili nelle modalità e negli orari di accesso alle strutture degli asili nido e delle scuole d'infanzia;</li> <li>• favorire, nel pieno rispetto dei bisogni e dei ritmi di vita dei bambini, servizi aggiuntivi orientati a rendere più flessibile la permanenza dei bambini presso i centri di accoglienza. In particolare possono essere sviluppati centri giochi (estivi ed invernali), cooperative di baby-sitter, servizi di baby-sitter, servizi a chiamata ed ogni altra modalità innovativa di assistenza all'infanzia.</li> </ul>
<b>Tempi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b>
<b>Costi</b>	<b>Da definire attraverso concertazione con i referenti pubblici e privati delegati</b>

## 9. IL PIANO DI COMUNICAZIONE

La strada intrapresa dall'Ambito di Barletta per la realizzazione del Piano dei Tempi e degli Spazi è, come più volte rappresentato, quella della partecipazione e dell'inclusione, ossia l'unica che può portare l'Amministrazione a definire politiche pubbliche di qualità.

La comunicazione in tal senso è fondamentale: questa diviene leva organizzativa che può favorire la gestione sia delle relazioni interne che di quelle esterne. Per far conoscere, per coinvolgere, per favorire il confronto, per informare.

Partecipazione e comunicazione sono, quindi, strumenti indispensabili per sviluppare politiche attente al territorio, ponendo grande attenzione alle relazioni che esistono e si possono creare tra le persone che, in modo diverso, vivono e operano nello stesso.

In tal senso, il piano di comunicazione dovrà essere mirato a produrre un'informazione attenta, utilizzando linguaggi semplici, differenziando gli strumenti informativi in base alle abitudini dei soggetti che si intendono raggiungere, attivando azioni che promuovano relazioni tra i principali stakeholders (portatori di interesse e rappresentanti delle diverse amministrazioni locali).

L'obiettivo è, infatti, non solo sensibilizzare la cittadinanza, ma anche, riceverne il contributo per uno studio più mirato ed efficace ed una partecipazione propositiva e attiva.

A partire dalla fase di avvio del processo partecipato, quindi, la comunicazione è stata uno strumento rilevante sia per l'interno dell'ente (amministratori, dirigenti, altri dipendenti) sia per l'esterno (cittadini, portatori di interesse, ecc.), nonché su tutti gli aspetti importanti del processo partecipato. Tale processo è servito come un forte segno di discontinuità rispetto alle modalità tradizionali di assunzione delle decisioni nelle amministrazioni pubbliche.

La comunicazione sarà importante per far capire da subito i confini dell'azione del Piano e quali siano i vincoli di contesto di cui occorrerà tenere conto per elaborare le nuove proposte: servirà per segnare i confini, per far capire cosa può essere deciso attraverso questa modalità e cosa, invece, non rientra tra le possibilità del gruppo di lavoro o, addirittura, tra le facoltà dell'ente.

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

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

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

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

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

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

- garantire la bidirezionalità dei processi comunicativi attraverso utilizzo di strumenti di comunicazione "a due vie" che consentano la comunicazione interattiva necessaria per i processi partecipativi;
- essere caratterizzati dall'adozione di un approccio basato sulla multicanalità, che preveda l'utilizzo di strumenti comunicativi di diversa natura, in modo da garantire l'appropriatezza della comunicazione in funzione di target e contenuti;
- assicurare la gestione della governance affinché le fonti e le risorse informative siano distribuite nel modo più capillare possibile, secondo il principio del massimo decentramento;
- garantire una forte integrazione dei processi comunicativi all'interno della struttura che governa complessivamente il *Processo*;
- essere focalizzati sulla contestualizzazione ovvero sulla definizione di contenuti e stili di comunicazione sulla base delle caratteristiche sociali e culturali del target di riferimento;
- sfruttare l'innovazione tecnologica attraverso l'utilizzo di strumenti della comunicazione tradizionali, di tecnologie della comunicazione e dell'informazione (ICT), permettendo così di ampliare la platea dei partecipanti e facilitare l'accesso alle informazioni.

Alla luce della metodologia di definizione degli obiettivi della comunicazione sopra illustrata, l'azione di comunicazione sarà focalizzata su una comunicazione bi-direzionale che coinvolga sia gli attori istituzionali che gli stakeholders in un processo di condivisione delle informazioni nel contesto di un rapporto di fiducia. Va sottolineato come progettazione e realizzazione delle azioni di comunicazione debbano seguire la logica dell'integrazione che sarà resa esplicita attraverso:

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

### **9.1 Le attività del piano di comunicazione**

La sperimentazione di pratiche di partecipazione ed attivazione dei processi sarà realizzata attraverso l'adozione di un approccio multicanale che favorisca la realizzazione di dimensioni informative di diversa natura, nell'ambito delle quali l'utilizzo di procedure di comunicazione, di animazione e di forme di democrazia deliberativa potranno rendere più larga ed efficace la partecipazione al processo di pianificazione strategica. La dimensione fondamentale sarà quella dell'informazione e della comunicazione interattiva, fornita cioè in un contesto che prevede anche una reazione (feedback) da parte dei destinatari.

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

- a) Marchio – logo del "Piano dei Tempi e degli Spazi – Ambito Territoriale Sociale di Barletta"

La definizione di un'immagine coordinata è indispensabile innanzitutto per un fatto di riconoscibilità: per rendere immediatamente evidente da chi proviene il contenuto della comunicazione, facendo familiarizzare i diversi soggetti coinvolti nel processo con dei simboli univoci. Non è da sottovalutare neanche lo stesso aspetto simbolico: il logo deve sintetizzare in una figura facilmente riconoscibile i concetti strategici della pianificazione territoriale. Il logo individuato e la relativa immagine, dovranno divenire la base identificativa di tutto il processo di comunicazione e di promozione della pianificazione strategica.

- b) Sito web

La progettazione e realizzazione di un "Sito web" dedicato è un output strutturato per garantire un'ampia diffusione del Processo, per creare uno spazio di confronto e di dibattito sulle tematiche dello sviluppo locale, dell'innovazione, della pianificazione urbanistica e territoriale, del governo della dimensione locale e, in generale, di tutte quelle aree che influenzano il processo di pianificazione strategica.

- c) Pubblicazione materiale di supporto

Sarà realizzato un Booklet ovvero un agile manuale, arricchito da un adeguato progetto grafico, contenente le sintesi degli strumenti di pianificazione-programmazione (PSAV, PSES, PTP e VAS), e da immagini con dati, statistiche, progetti.

- d) Riunioni, tavoli tecnici e forum.

La gestione degli incontri utilizzerà come mezzo prevalente la comunicazione verbale e si tradurrà nella gestione di riunioni, tavoli tecnici e forum, mediante l'utilizzo di facilitatori.

Per tali attività è prevista un'azione sperimentale.

## 10. LA SPERIMENTAZIONE

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

<b>Sperimentazione 1</b>
<b><i>Gestione degli adempimenti per l'istituzione dell'Ufficio Tempi e Spazi</i></b>
<b>Coerenza "Linea di azione" per l'attuazione dello studio di fattibilità</b>
1. Creazione Ufficio Tempi e Spazi. 2. Definizione Piano di Comunicazione.
<b>Attività realizzate</b>
<p>Lo staff dell'Ufficio di Piano dell'Ambito Territoriale di Barletta, in collaborazione con gli altri settori del Comune, ha lavorato sia per raccogliere tutte le informazioni disponibili alla preparazione dello Studio sia per la creazione ed il mantenimento delle attività di concertazione con la cittadinanza, onde raccogliere spunti per le attività successive.</p> <p>Tale attività si ritiene propedeutica sia all'approvazione del Piano dei Tempi e degli Spazi, sia all'istituzione dell'Ufficio stesso, che alle attività di comunicazione già in pianificazione.</p> <p>L'ufficio si occuperà del Piano dei Tempi e degli Spazi, per armonizzare gli orari della città, migliorando la qualità della vita delle cittadine e dei cittadini, in un'ottica attenta alle pari opportunità. In particolare il suo obiettivo sarà studiare, regolare e coordinare la relazione tra gli orari dei servizi della comunità, armonizzandoli con i principi di qualità della vita urbana.</p>

<b>Sperimentazione 2</b>
<b><i>Formazione del Personale</i></b>
<b>Coerenza "Linea di azione" per l'attuazione dello studio di fattibilità</b>
1. Creazione Ufficio Tempi e Spazi. 3. Formazione degli operatori delle amministrazioni pubbliche e sensibilizzazione dei cittadini.
<b>Attività realizzate</b>
<p>La cultura delle buone pratiche ipotizza un sistema di comunicazione aperto grazie al quale l'esperienza accumulata, le soluzioni efficaci ed innovative possono divenire patrimonio comune di tutti gli attori formativi generando iniziative necessarie per favorire il confronto, la formazione degli attori del sistema formativo, l'integrazione e l'evoluzione dei modelli e delle strategie di intervento, per meglio adattare e renderle funzionali alla mutevolezza delle situazioni ambientali, organizzative ed alla natura dei problemi.</p> <p>Questa prospettiva richiama l'esigenza di offerte formative basate su metodiche nuove che sfruttino efficacemente le potenzialità delle tecnologie, proponendo percorsi sia personalizzati sia inseriti nell'ambito di comunità virtuali che apprendono collaborativamente.</p> <p>Attraverso la società di assistenza tecnica, si è quindi proceduto all'esperienza di formazione definita on the job, caratterizzata da una pratica lavorativa, centrata sui compiti e fondata sull'esperienza del fare: training by doing.</p> <p>Il processo naturalmente applicato segue i nuovi percorsi di tale metodologia, dedicata a quadri e dirigenti. Tutoring, coaching, mentoring, empowerment, accompagnamento, affiancamento, ecc., caratterizzati da un rapporto one to one o a piccoli gruppi, ancorato a</p>

concreti contesti lavorativi, utile anche a modificare i comportamenti organizzativi. In questo contesto il formatore si trasforma in consulente e facilitatore.

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

Tematiche affrontate:

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

### **Sperimentazione 3**

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

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

3. Formazione degli operatori delle amministrazioni pubbliche e sensibilizzazione dei cittadini.
5. Orari delle scuole.
10. Orari dei servizi dedicati all'infanzia.

### **Attività realizzate**

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

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

L'intervento prevede:

- la realizzazione di progetti pilota per l'organizzazione di bicibus e piedibus, al fine di sostenere una riduzione del traffico intorno agli istituti scolastici, nelle ore di entrata e di uscita degli studenti, e promuovere l'abitudine a utilizzare per i piccoli spostamenti quotidiani modalità di trasporto eco-compatibili;
- la promozione di iniziative di informazione e sensibilizzazione che puntino a valorizzare l'abitudine degli studenti nel raggiungere la scuola a piedi o in bicicletta.

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

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

Nel caso della "sperimentazione 3" gli esiti non si sono rivelati positivi. Nella discussione in sede di concertazione, il 15 marzo 2012, del perché delle quasi nulle adesioni, le scuole hanno prima apprezzato lo sforzo compiuto dall'Ufficio di Piano per attivare processi di coordinamento, oltre che di informazione e sensibilizzazione, ma, poi, hanno spiegato che le motivazioni della non partecipazione all'avviso erano concentrate su variabili legate al bando stesso (tempi ridottissimi, pochi contributi, difficile gestione dei progetti).

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

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