



**REGIONE PUGLIA**  
Area Politiche per la promozione della salute, della persona e delle pari opportunità  
**AVVISO PUBBLICO** Finanziamento di studi di fattibilità per la progettazione dei Piani dei Tempi e degli Spazi nelle città progettate



COMUNE DI  
ADELFIA



COMUNE DI  
CAPURSO

AMBITO SOCIALE N. 5



COMUNE DI  
TRIGGIANO



COMUNE DI  
CELLAMARE



COMUNE DI  
VALENZANO



B.U.R.P. n. 194 del 3-12-2009

**STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA REALIZZAZIONE DEL  
PIANO TERRITORIALE DEI TEMPI E DEGLI SPAZI  
DELL'AMBITO SOCIALE N. 5  
(Triggiano, Adelfia, Capurso, Cellamare e Valenzano)**

**IL RESPONSABILE  
DEL PROCEDIMENTO**

Ing. Felice Antonio Rubino

Triggiano, 30 giugno 2012



### **Responsabile Unico del Procedimento**

*Ing. Felice Antonio Rubino*

### **Comitato Tecnico Promotore**

*Avv. Raffaella Palella, presidente coordinamento*

*Dott.ssa Stella Toscano*

*Dott.ssa Tina Macchia*

*Dominga Dituri*

*Vito Coviello*

*Carolina Carone.*

### **Staff Ricerca, Sviluppo e Partecipazione**

ElaborAzioni.org - Consulenti per la Mobilità e i Trasporti

*Ing. Maurizio Difronzo, project leader*

*Ing. Germana Pignatelli*

*Ing. Rita Alessandra Aquilino*

*Ing. Vito Porrelli*

*Dott.ssa Elisabetta Maurogiovanni*

SudEstDonne - Consulenti per Servizi Comunali e Welfare

*Angela Candela*

*Giulia Sannolla*

*Rosa Liuzzi*

*Angela Lacitignola*

*Ira Panduku*

*Paola Angarone*

*Tiziana Mangarella*

*Carmen Tatamaro*

**Realizzazione grafica, impaginazione dei contenuti e organizzazione eventi**

**ElaborAzioni.org**

## Sommario

Indice delle figure .....	5
Indice delle Tabelle .....	8
1. INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	10
1.1. LA CONCILIAZIONE IN EUROPA.....	10
1.2. LE POLITICHE TEMPORALI IN ITALIA .....	11
1.3. LA CONCILIAZIONE NELLA REGIONE PUGLIA .....	12
2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	14
2.1. L’Ambito Territoriale Sociale n.5 .....	14
2.2. Geomorfologia .....	14
2.3. Il contesto demografico/sociale .....	17
2.3.1. La popolazione straniera immigrata.....	19
2.3.2. La struttura familiare.....	22
2.3.3. Le infrastrutture sociali .....	23
2.3.4. Alcuni indicatori sociali significativi .....	24
2.4. Sistema insediativo.....	28
2.5. Domanda e qualità di mobilità .....	34
2.5.1. Caratteristiche ed abitudini di spostamento .....	35
2.5.2. Offerta infrastrutturale e di servizi.....	37
2.5.2.1. Infrastrutture stradali.....	37
2.5.2.2. Infrastrutture ferroviarie .....	40
2.5.2.3. Servizi di trasporto pubblico su gomma .....	42
2.5.2.4. Offerta servizi delle FSE .....	42
2.5.2.5. Servizi offerti da STP.....	45
2.6. La mobilità nei Comuni dell’Ambito .....	46
2.7. L’offerta di servizi nei singoli comuni .....	53
3. LO STUDIO .....	61
3.1. Le finalità .....	61
3.2. Gli obiettivi .....	61
3.3. L’indagine sulla fruizione dei servizi comunali .....	62
3.4. L’Indagine sulla mobilità dei dipendenti dei Comuni .....	69
3.4.1. I questionari di mobilità .....	69
3.4.1.1. Caratterizzazione del campione .....	70
3.4.1.2. Percorsi casa-lavoro .....	71
3.4.1.3. Giudizi sul TPL e disponibilità al cambiamento .....	75
3.5. Indagine sulla mobilità scolastica .....	79
3.5.1. I questionari di mobilità .....	79
3.5.1.1. Caratterizzazione del campione .....	80
3.5.1.2. Percorsi casa-scuola .....	81
3.5.1.3. Percezione della mobilità e disponibilità al cambiamento.....	87
3.5.1.4. Caratterizzazione generale.....	89
4. PROGETTO PILOTA - Realizzazione del Piedibus.....	90
4.1. Fasi del progetto – il format “I Bravi Piedoni” ( <a href="http://www.ibravipiedoni.net">www.ibravipiedoni.net</a> ).....	90



4.2.	Risultati.....	94
5.	METODO DI LAVORO .....	96
5.1.	Motivazioni e strategie dello studio .....	96
5.2.	Partecipazione: una lettura quali - quantitativa del territorio .....	97
5.3.	Gli incontri con gli stakeholder.....	97
5.4.	La comunicazione dello Studio di Fattibilità del Piano dei Tempi e degli Spazi.....	109
5.5.	partecipazione.....	111
5.5.1.	Metodologie per un approccio partecipativo.....	111
5.5.2.	Le fasi e il monitoraggio .....	113
6.	LA VISION DEL PIANO (le linee di azione) .....	115
6.1.	Obiettivo 1: Fruizione dei servizi pubblici.....	116
6.1.1.	Linea d'azione 1: Orari dei servizi cittadini, associata ad azioni di informazione e coordinamento tra enti	117
6.1.2.	Linea d'azione 2: Costruzione partecipata delle politiche temporali urbane.....	117
6.2.	Obiettivo 2: Riduzione della congestione veicolare .....	118
6.3.	Linea d'azione 1: Piani di spostamento Casa-Scuola e Casa-Lavoro.....	118
6.1.	Linea d'azione 2: Piani di Mobilità Scolastica (piedibus e bicibus) .....	119
7.	Schede .....	120
8.	Allegati.....	134
	ALLEGATO 1 - I numeri dell'indagine sui servizi comunali	
	ALLEGATO 2 – Questionario indagine sui servizi sociali	
	ALLEGATO 3 – Questionario indagine di mobilità (dipendenti uffici comunali)	
	ALLEGATO 4 – Questionario indagine di mobilità (scuole primarie)	

## Indice delle figure

Figura 1 - Gli ambiti territoriali della provincia di Bari.....	14
Figura 2 - Carta geologica .....	15
Figura 3 - Idrologia.....	16
Figura 4 a) e b) - Popolazione residente e densità di popolazione .....	24
Figura 5 - Classi demografiche dei Comuni della Provincia di Bari (Fonte PTCP Prov. Di Bari) .....	28
Figura 6 - Urbanizzazione del territorio(Fonte PTCP Prov. Di Bari).....	29
Figura 7 - Gerarchie urbane sulla base di servizi di rango sovrallocale ed accessibilità .....	30
Figura 8 - Macro distribuzione dei servizi sul territorio (Fonte PTCP Prov. di Bari) .....	31
Figura 9 - Distribuzione dei servizi scolastici superiori (Fonte PTCP Prov. di Bari) .....	32
Figura 10 - Distribuzione dei centri di ricerca ed università (Fonte PTCP Prov. di Bari) .....	32
Figura 11 - Distribuzione dei servizi sanitari (Fonte PTCP Prov. di Bari) .....	33
Figura 12 - Distribuzione aree commerciali (Fonte PTCP Prov. di Bari) .....	33
Figura 13 - Modal split - spostamenti casa-lavoro (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari) .....	35
Figura 14 - Modal split - spostamenti casa-scuola (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari) .....	36
Figura 15 a e b - a) saliti e discesi alle stazioni b) spostamenti giornalieri auto come conducente.....	36
Figura 16 - Rete stradale area Bari Sud Est.....	37
Figura 17 - Analisi dei flussi di traffico sulle principali arterie SS.100 e SP80. Fonte: Regione Puglia - Tecnopolis.....	38
Figura 18 - Volumi di traffico e indici di criticità f/c.....	38
Figura 19 - Livello di sicurezza strade prov. Bari (Fonte Cremss – Regione Puglia) .....	39
Figura 20 - Localizzazione dell'incidentalità (Fonte Cremss – Regione Puglia) .....	40
Figura 21 - Rete Ferroviaria in Provincia di Bari (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari) .....	40
Figura 22 - Numero corse ferroviarie e distanza in minuti (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari).....	41
Figura 23 - Linee "Ferrovie del Sud Est".....	41
Figura 24 - Trasporto collettivo su gomma: numero di corse e distanza (in minuti) (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari) .....	42
Figura 25 - Viabilità primaria nell'Ambito .....	46
Figura 26 – TGM – Capurso, Cellammare, Triggiano (Fonte: Piano di riqualificazione della mobilità urbana per la riduzione dell'inquinamento atmosferico e l'aumento della mobilità ciclo-pedonale nell'area metropolitana di Bari).....	48
Figura 27 - Separazione netta tra Linea1 e Linea1bis delle Ferrovie SUD-EST; assenza di collegamento alla rete ferroviaria del Comune di Cellamare e dell'Area PIP del Comune di Capurso .....	49
Figura 28 - Comune di Triggiano, poli attrattori .....	54
Figura 29 - Distribuzione per mansione dei dipendenti (Ospedale "Fallacara" Triggiano) .....	55
Figura 30 - Stazione – Ospedale "Fallacara", percorso pedonale .....	55
Figura 31 - Distribuzione della provenienza degli studenti (Liceo Scientifico "Cartesio" Triggiano) .....	56
Figura 32 - Comune Capurso - Poli attrattori.....	57
Figura 33 - Comune di Cellammare - Poli attrattori.....	58
Figura 34 - Comune di Valenzano - Poli attrattori .....	59
Figura 35 - Comune di Adelfia - Poli attrattori.....	60
Figura 36 - Maggiori problemi di conciliazione vita/lavoro per sesso – Valori di Ambito Territoriale (% su risposte multiple).....	64



Figura 37 - Percentuale di rientro dei questionari di mobilità sui dipendenti .....	69
Figura 38 a) e b) - Caratteristiche del campione (dipendenti) per età e sesso .....	70
Figura 39 a) e b) - Caratteristiche del campione (dipendenti) - tipo di contratto e categoria .....	71
Figura 40 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Spostamenti in ambito cittadino .....	71
Figura 41 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Split modale spostamenti casa - lavoro .....	72
Figura 42 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - fasce di provenienza dei dipendenti per Comune .....	73
Figura 43 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - tempi di viaggio in base a distanza e mezzo utilizzato .....	73
Figura 44 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Motivi di scelta modale .....	74
Figura 45 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Motivazione della scelta modale in base alla distanza .....	74
Figura 46 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Scelta modale per "autonomia di movimento" in base alla distanza .....	75
Figura 47 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Giudizio sul TPL .....	76
Figura 48 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Giudizio sul TPL per Comune .....	76
Figura 49 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Disponibilità al cambiamento - Navette Aziendali .....	77
Figura 50 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Disponibilità al cambiamento - TP .....	77
Figura 51 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Disponibilità al cambiamento - Biciclette .....	78
Figura 52 – Percentuali di rientro dei questionari per l'indagine di mobilità scolastica .....	80
Figura 53 - Risultati indagine (scuole) - Caratterizzazione del campione - Ruolo familiare .....	80
Figura 54 - Risultati indagine (scuole) - Caratterizzazione del campione - Distribuzione delle età .....	80
Figura 55 - Risultati indagine (scuole) - Caratterizzazione del campione - Titolo di studio .....	81
Figura 56 - Risultati indagine (scuole) - Provenienze .....	81
Figura 57 - Risultati indagine (scuole) - Accompagnatori .....	82
Figura 58 - Risultati indagine (scuole) - attività svolta dopo aver accompagnato il bambino a scuola .....	82
Figura 59 - Risultati dell'indagine (scuole) - Split modale .....	83
Figura 60 - Risultati dell'indagine (scuole) - Split modale in base agli impegni successivi e alla distanza dell'abitazione .....	83
Figura 61 - Risultati dell'indagine (scuole) - Split modale in base alla provenienza, per comune .....	84
Figura 62 - Risultati dell'indagine (scuole) - Scelta dell'auto sulla base della motivazione e della distanza dell'abitazione .....	85
Figura 63 - Risultati dell'indagine (scuole) - Tempi dello spostamento casa-scuola per comune .....	85
Figura 64 - Risultati dell'indagine (scuole) - Distribuzione dei tempi dello spostamento casa scuola, per comune .....	86
Figura 65 - Risultati dell'indagine (scuole) - Tempi di spostamento in base a provenienza e scelta modale ..	86
Figura 66 - Sul piano della viabilità, ritiene che la zona in cui vive sia a misura di bambino? .....	87
Figura 67 - Risultati dell'indagine (scuole) – Disponibilità a partecipare a servizi per l'accompagnamento sostenibile del bambino .....	88
Figura 68 - Risultati dell'indagine (scuole) - Giudizio sul proprio livello di informazione sulla mobilità sostenibile .....	88
Figura 69 - Risultati dell'indagine (scuole) - Disponibilità a partecipare ad eventi di sensibilizzazione/informazione sulla mobilità sostenibile .....	88
Figura 70 a) e b) - Progetto pilota - Piedibus .....	90
Figura 71 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Introduzione alla mobilità .....	91
Figura 72 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Mappatura .....	91
Figura 73 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Multe morali .....	92
Figura 74 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus - Safety Inspecting .....	92

Figura 75 - a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Schede Ispezione .....	92
Figura 76 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus - Schede Tecniche.....	93
Figura 77 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Quaderno delle sensazioni .....	93
Figura 78 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus .....	94
Figura 79 - Le linee di Piedibus attivate sperimentalmente .....	95





## Indice delle Tabelle

Tabella 1 - Le lame nel territorio dell'ambito .....	16
Tabella 2 - Popolazione residente.....	17
Tabella 3 - Composizione popolazione (sesso) .....	17
Tabella 4 – Incrementi della popolazione tra il 2006 e il 2010 .....	17
Tabella 5 - Distribuzione percentuale della popolazione per età .....	18
Tabella 6 - Popolazione straniera .....	19
Tabella 7 - Composizione della popolazione straniera ad Adelfia .....	19
Tabella 8 - Composizione della popolazione straniera a Capurso .....	19
Tabella 9 - Composizione della popolazione straniera a Cellammare .....	20
Tabella 10 - Composizione della popolazione straniera a Triggiano.....	20
Tabella 11 - Composizione della popolazione straniera a Valenzano.....	21
Tabella 12 - Indici di distribuzione della popolazione per età (fonte ISTAT) .....	26
Tabella 13 - Popolazione residente che si sposta giornalmente per luogo di destinazione (Fonte: ISTAT – 2001).....	35
Tabella 14 - Esempi di tariffazione FSE al 24/06/2012 (ferroviarie) .....	43
Tabella 15 - Esempi di tariffazione FSE al 24/06/2012 (automobilistiche) .....	43
Tabella 16 - Km rete stradale primaria per comune .....	46
Tabella 17 - Flussi medi di veicoli equ. nei Comuni di Capurso, Triggiano e Cellamare: percorsi critici .....	48
Tabella 18 - Accessibilità pedonale alla rete ferroviaria .....	49
Tabella 19 - Frequenza media giornaliera (nell'anno) delle corse ferroviarie tra Triggiano e Capurso .....	50
Tabella 20 - Frequenza media giornaliera (nell'anno) delle corse ferroviarie tra Valenzano ed Adelfia .....	50
Tabella 21 - Numero complessivo di corse giornaliere (Adelfia- Valenzano) .....	51
Tabella 22 - Numero complessivo di corse giornaliere (Triggiano - Capurso) .....	52
Tabella 23 - Numero complessivo di corse giornaliere (Triggiano - Cellammare) .....	52
Tabella 24 - Linee ed aziende del trasporto pubblico su gomma .....	52
Tabella 25 - Servizi Territoriali di Triggiano.....	54
Tabella 26 - Servizi Territoriali di Capurso .....	57
Tabella 27 - Servizi Territoriali di Cellammare .....	58
Tabella 28 - Servizi Territoriali di Valenzano.....	59
Tabella 29 - Servizi Territoriali di Adelfia .....	60
Tabella 30 - Fruizione Uffici pubblici per tipologia di servizio (% di riga su risposte multiple) .....	65
Tabella 31 - Livello di soddisfazione per Comune (v.a. e % di riga) .....	66
Tabella 32 - Proposte per il cambiamento degli orari dei Servizi per Comune (v.a. totali su 1^ e 2^ risposta e %).....	67
Tabella 33 - Rinuncia fruizione uffici/servizi per chiusura pomeridiana (v.a. e % su casi validi) .....	67
Tabella 34 - Distribuzione dei questionari di mobilità dei dipendenti .....	70
Tabella 35 – Distribuzione questionari per l'indagine di mobilità scolastica .....	79





## 1. INQUADRAMENTO NORMATIVO

Le politiche per la conciliazione rappresentano un importante elemento di innovazione dei modelli sociali, economici e culturali dei Paesi occidentali. Tali politiche si esplicano in una serie di azioni volte a migliorare l'organizzazione lavorativa o la qualità della vita in quei contesti in cui la donna e l'uomo svolgono attività professionali e di cura, allo scopo di fornire e proporre strumenti che, rendendo compatibili sfera lavorativa e sfera familiare, consentano a ciascuno – donne e uomini - di vivere al meglio i molteplici ruoli che gioca all'interno di società complesse.

Nelle politiche nazionali ed europee il termine **conciliazione** è oggi una delle parole chiave nell'ambito di una auspicata intersezione delle politiche del lavoro e delle pari opportunità ed è legata all'evoluzione dei ruoli rispettivi delle donne e degli uomini delle società a capitalismo avanzato.

In particolare la questione della conciliazione è legata alla partecipazione femminile al lavoro, seppure con differenze importanti nei diversi Paesi europei nei tempi, nei livelli e nella velocità con cui le donne sono state coinvolte.

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

Di seguito si presenta l'evoluzione legislativa delle politiche di conciliazione dei tempi di vita e dei tempi di lavoro, citando le principali linee guida e direttive europee per poi arrivare alla legislazione in Italia e alla legislazione della Regione Puglia in tema di conciliazione, attraverso la presentazione della legge principale n.7 del 2007 che affronta in maniera diretta la conciliazione dei tempi tra famiglia-lavoro-città.

### 1.1. LA CONCILIAZIONE IN EUROPA

“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.” (art. 23, comma 1-2, Parità tra uomini e donne).

“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.” (art. 33, comma 1-2, Vita familiare e vita professionale).

Così recitano gli articoli 23 e 33 della **Carta dei Diritti fondamentali dell'Unione Europea**, firmata a Nizza nel 2000 dai rappresentanti degli stati aderenti alla Comunità.

Emergono da queste parole i principi fondamentali che l'Europa persegue per sostenere l'uguaglianza di genere e la conciliazione, precedentemente affermati già dal Trattato di Amsterdam (1997) e dal Trattato di Maastricht (1993).

La **Direttiva 96/34/CE** del 1996 è stata la prima a considerare 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, tra cui – come nel caso di specie - un accordo quadro sul congedo parentale e sull'assenza dal lavoro per cause di forza maggiore.

E' con la Risoluzione C218/2000 che si tracciano le linee di intervento volte a favorire una più ampia conciliazione dei tempi lavorativi e familiari. Nella **Risoluzione 2000/C 218/02** del Consiglio e dei ministri incaricati dell'occupazione e della politica sociale, riuniti in sede di Consiglio, del 29 giugno 2000 concernente la partecipazione equilibrata delle donne e degli uomini all'attività professionale e alla vita familiare (GUCE n. C 218 del 31 luglio 2000) si delinea una prima definizione delle politiche temporali: “Le

Politiche temporali urbane indicano un insieme di azioni mirate a migliorare la qualità della vita dei cittadini e la qualità urbana, attraverso la progettazione e la realizzazione di interventi sui tempi e gli orari della città. Lo scopo di questi interventi è una migliore conciliazione dei tempi familiari, dei tempi di lavoro e dei tempi per sé, una più efficace organizzazione degli orari dei servizi pubblici e dell'uso spaziale e temporale della città. Le politiche temporali urbane sono nate in Italia alla fine degli anni '80 in virtù dei cambiamenti degli stili di vita e delle esigenze derivate dal crescente ingresso delle donne nel mondo del lavoro. Le misure di conciliazione tra tempo di lavoro, tempi di cura della famiglia, tempi di vita sono diventate un elemento chiave per garantire l'uguaglianza di opportunità tra uomini e donne."

Nella Risoluzione si discute inoltre della riorganizzazione degli orari dei servizi pubblici - specie quelli di sostegno alle attività di cura - al fine di favorire il miglioramento dell'accessibilità 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.

E' con la **Relazione della Commissione sulla parità tra donne e uomini del 2006** che si esplicita tanto cosa si deve intendere per politiche di conciliazione quanto come promuoverle. Alla voce Promuovere un'efficace conciliazione tra attività professionale e vita familiare la Relazione evidenzia che "...un buon equilibrio tra attività professionale e vita familiare aiuta a ridurre i divari tra donne e uomini e a migliorare la qualità dell'ambiente di lavoro, contribuendo nel contempo ad affrontare il problema dei cambiamenti demografici. Per essere efficace andrebbe concepito e promosso come strategia a favore tanto degli uomini quanto delle donne, in tutte le fasi della loro vita, in particolare delle giovani coppie (...). Occorre un impegno rinnovato al fine di fornire servizi accessibili, economici e di qualità per la custodia dei bambini e per altre persone non autonome. (...) Ai fini della conciliazione tra attività professionale e vita familiare è opportuno promuovere e diffondere modalità di lavoro innovative e adattabili che facilitino l'equilibrio tra lavoro e vita familiare e tengano conto delle diverse necessità nelle varie fasi della vita. (...) Occorrono interventi incisivi per combattere stereotipi sessisti e incoraggiare gli uomini ad assumersi le proprie responsabilità nella sfera familiare e domestica. A tal fine è opportuno elaborare incentivi, segnatamente di tipo finanziario, a favore di una migliore distribuzione delle responsabilità e dei compiti tra donne e uomini, in modo da rafforzare il ruolo degli uomini nell'assistenza familiare e in rapporto al congedo parentale".

## 1.2. LE POLITICHE TEMPORALI IN ITALIA

Come già accennato nella Risoluzione 2000/C 218/02, elaborata in ambito europeo, è proprio dall'Italia che prende avvio, negli anni '80, un percorso di riflessione sulle politiche temporali urbane. Con l'iniziativa di legge popolare "Le donne cambiano i tempi", infatti, la componente femminile del allora P.C.I. posero per la prima volta l'attenzione sulle tematiche connesse alla conciliazione dei tempi di cura parentale, gli orari di lavoro e il tempo per sé, proponendo di agire rispetto a tre direttive ritenute prioritarie: l'organizzazione dei tempi della città; il coordinamento dei servizi di interesse pubblico; l'offerta di servizi organizzati in base agli orari.

Questa riflessione, allora avviata tanto in ambito politico quanto in ambito accademico, prendeva le mosse da una nuova considerazione di quei principi fondamentali dettati già nel testo della **Costituzione Italiana**.

La Costituzione afferma, infatti, l'uguaglianza dei diritti dei cittadini, la parità e le pari opportunità per tutti, senza distinzione di sesso. Promuove il pieno rispetto di tali principi attraverso interventi normativi orientati allo sviluppo di misure, all'istituzione di organismi e figure per la parità, oltreché all'individuazione di strumenti di contrasto alle discriminazioni.

L'**Articolo 3** della Costituzione 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'**Articolo 37**, nel titolo riguardante i rapporti economici, pone le basi al diritto di conciliazione di attività di cura e attività di lavoro della donna, affermando che la donna lavoratrice ha gli stessi diritti e, a parità di lavoro, le stesse retribuzioni che spettano al lavoratore; si sancisce inoltre che le condizioni di lavoro devono consentire l'adempimento della essenziale funzione familiare della donna e assicurare alla madre e al bambino una adeguata protezione.



Infine l'**Articolo 117**, introdotto dalla legge costituzionale n. 3 del 18 ottobre 2001, sancisce la competenza regionale in tema di parità di genere, stabilendo che 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".

La legislazione discendente dai dettami della Costituzione e in applicazione delle direttive europee, affronta in maniera più specifica e concreta il difficile rapporto femminile tra maternità e partecipazione al mercato del lavoro e sviluppa strumenti volti a favorire direttamente il raggiungimento delle pari opportunità sul lavoro attraverso azioni positive.

In Italia, una prima declinazione operativa delle politiche di conciliazione è costituita dalla **Legge n. 125 del 10 aprile 1991** che, recependo la Raccomandazione del Consiglio delle Comunità europee n. 635 del 13 dicembre 1984 sulla promozione di *azioni positive* a favore delle donne, istituisce lo strumento delle azioni positive da realizzare 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.

E' con la **Legge n.53 del 8 Marzo 2000** che il panorama giuridico italiano ha introdotto *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*. Tali disposizioni sono rivolte ad una pluralità d'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.

Si prescrive che il diritto al congedo sia riconosciuto autonomamente a ciascuno dei due genitori, a prescindere dalla condizione lavorativa dell'altro. In base a ultime ricognizioni sull'utilizzo dei congedi parentali in Italia il loro impiego è inferiore rispetto ai restanti paesi europei dotati di disciplina, così come scarse sono le forme di flessibilità del lavoro da parte delle imprese. Sembrerebbe invece assai diffuso l'utilizzo di congedi privi di copertura che stanno diventando sempre più numerosi. Si colloca in questo ambito, ad esempio, il congedo per la cura dei figli qualora richiesto oltre il limite cumulativo dei sei mesi e oltre il limite dei tre anni del figlio; i congedi per gravi e documentati motivi familiari; alcuni dei congedi per la formazione.

In riferimento, invece, al **coordinamento dei tempi della città** i punti principali della disciplina chiamano in causa le Regioni nel compito di intervenire nel coordinamento, nella gestione e nella partecipazione finanziaria. Alle Regioni spetta il compito di emanare piani territoriali degli orari, approvati a livello comunale e finalizzati alla armonizzazione dei sistemi orari dei servizi urbani, attraverso tavoli concertati a livello locale.

La legge disciplina, infine, le banche del tempo al fine di favorire lo *scambio dei servizi di vicinato e l'estensione della solidarietà nelle comunità locali*.

### 1.3. LA CONCILIAZIONE NELLA REGIONE PUGLIA

In attuazione delle disposizioni dell'art. 22 della legge 8 marzo 2000 n. 53, che impone alle Regioni l'obbligo di definire con proprie leggi "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", la Regione Puglia interviene con la **Legge Regionale n.7 del 21 marzo 2007 Norme per le politiche di genere e la conciliazione vita-lavoro in Puglia**.

Obiettivo della legge è definire i compiti della Regione, delle Province, dei Comuni e delle altre amministrazioni per la progettazione e l'attuazione dei Piani degli Orari.

Il fine generale è quello di favorire la riorganizzazione dei tempi destinati all'attività lavorativa, alla cura e alla formazione delle persone, alla vita di relazione, alla crescita culturale e allo svago, per un maggior autogoverno del tempo di vita personale e sociale; favorire l'armonizzazione dei tempi di funzionamento delle città e riscoprire il valore del tempo per fini di solidarietà sociale e di impegno civile; garantire

l'equilibrio tra responsabilità familiari e professionali tra i due sessi, attraverso una diversa organizzazione del lavoro.

La norma regionale istituisce un meccanismo di integrazione tra risorse nazionali destinate alle politiche di inclusione sociale, fondi strutturali e risorse delle autonomie locali che potranno essere utilizzate per la stesura e approvazione del Piano Sociale di Zona, la stipula di accordi territoriali – denominati *Patti Sociali di Genere* - tra Province, Comuni, organizzazioni sindacali e imprenditoriali, sistema scolastico e sanitario, per azioni a sostegno della maternità e della paternità e per sperimentare l'organizzazione flessibile degli orari di lavoro che favoriscano la riconciliazione tra vita professionale e vita privata.

Attualmente la Regione Puglia, in attuazione dell'art.6 della L.R. n.7 del 2007, ha reso obbligatorio per i Comuni/Ambiti territoriali la stesura dei Piani dei Tempi e degli Orari delle città, in allegato ai nuovi Piani Sociali di Zona per il periodo 2008-2010.

In questo quadro normativo, nel marzo 2007, l'Assessorato alla Solidarietà della Regione Puglia e l'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) hanno siglato un Protocollo d'Intesa finalizzato a costruire un percorso di attuazione delle disposizioni di legge attraverso la predisposizione regionale di linee guida e la definizione di strumenti di indirizzo attuativi degli interventi su tutto il territorio.

A disciplinare le politiche di conciliazione, in particolare per quanto riguarda la definizione e l'attuazione dei Piani Territoriali dei Tempi e degli Orari, sono intervenuti, infine, 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" e le "**Linee Guida regionali per la predisposizione degli studi di fattibilità per la progettazione dei Piani Territoriali dei Tempi e degli Spazi**" (BURP n. 132 del 26-8-2009).

## 2. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

### 2.1. L'Ambito Territoriale Sociale n.5

L'Ambito Sociale 5 rappresenta l'associazione di cinque Comuni (Triggiano, Adelfia, Capurso, Cellamare e Valenzano) per la gestione dei servizi sociali e socio sanitari in favore della persona e della famiglia previsti nel Piano Sociale di Zona. L'ambito territoriale di riferimento per i Piani di Zona coincide, nella Regione Puglia, con i distretti sanitari, e nel caso in oggetto corrisponde col Distretto Socio-Sanitario n.10.

Il Piano Sociale di Zona ha la finalità di definire, alla luce dei bisogni del proprio territorio, gli obiettivi strategici e le priorità di intervento delle politiche sociali, nonché gli strumenti ed i mezzi necessari per la relativa realizzazione. Esso costituisce il "Piano regolatore" dei servizi alla persona, ma anche, un contenitore di idee ed elaborazione finalizzato all'azione; uno "spazio" di dinamiche tra molteplici attori, istituzionali e non, chiamati a leggere i bisogni del territorio e a cercare le relative soluzioni.

L'Ambito Territoriale Sociale n. 5 della Provincia di Bari è costituito da un'area omogenea che si estende su una superficie di oltre 86,27 Km<sup>2</sup>, pari al 1,7 % dell'area provinciale con una popolazione complessiva di 84.596 ab. pari al 6,7% della popolazione provinciale (1.248.086 ab.). E' localizzato nella parte centrale della Provincia a sud-est del capoluogo di Regione.

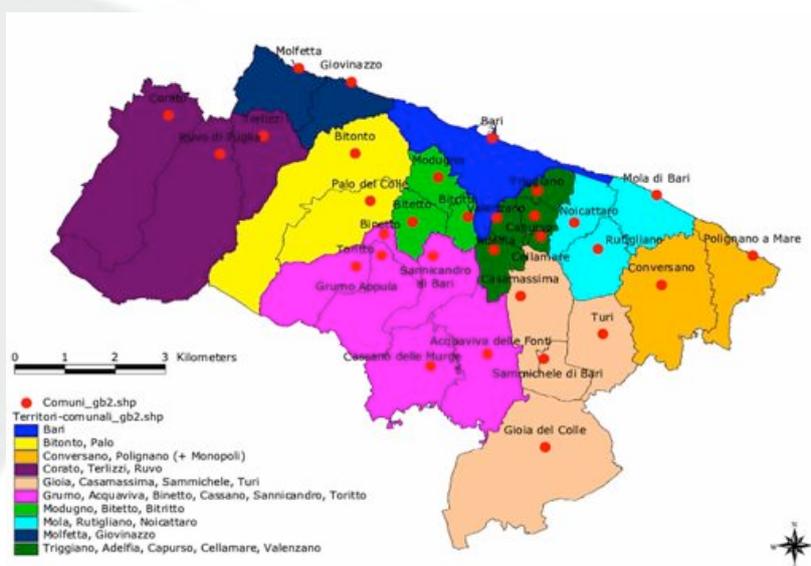


Figura 1 - Gli ambiti territoriali della provincia di Bari

### 2.2. Geomorfologia

Il territorio geograficamente ricade in un'area che possiede caratteri geologici, morfologico-strutturali, idrografici ed idrogeologici alquanto omogenei e che si identifica con l'area delle Murge.

La Murgia è costituita da rocce carbonatiche del Mesozoico, sedimentatesi in ambiente di piattaforma, formanti il Gruppo dei Calcari delle Murge, ai cui bordi si rinvencono in trasgressione depositi clastici plio-pleistocenici, che in piccoli lembi residuali occupano anche alcune aree interne.

Il Gruppo dei Calcari delle Murge, costituito dal Calcare di Bari (*Barremiano-Turoniano*) e dal Calcare di Altamura (*Coniaciano-Mastrichtiano*), è rappresentato da una successione spessa oltre 3.000 m, appartenente al dominio della "Piattaforma carbonatica apula".

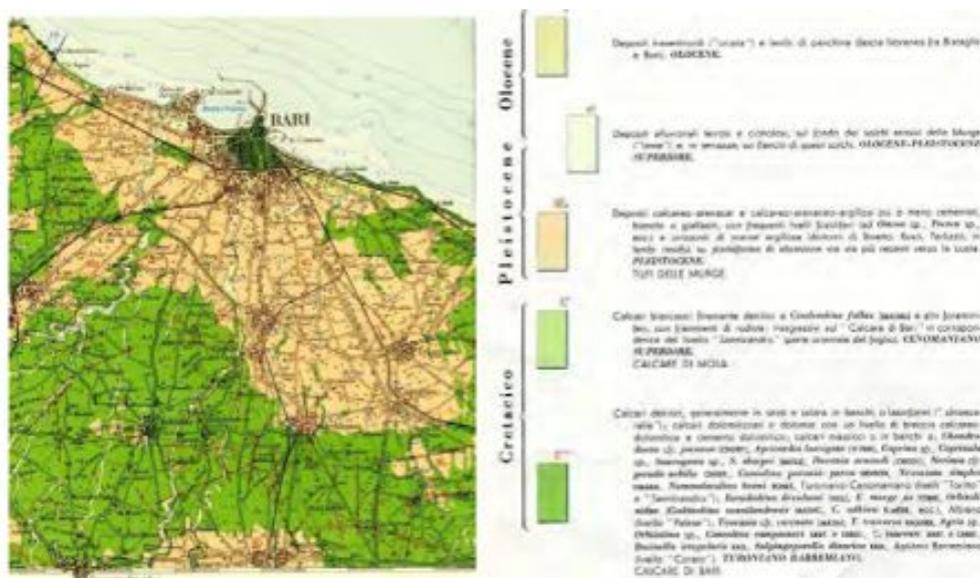


Figura 2 - Carta geologica

Le caratteristiche peculiari di tali formazioni si possono riassumere nei seguenti punti:

- il **Calcere di Bari** è formato normalmente da una sequenza di calcari compatti e ben stratificati, spesso a grana fine o microcristallina; nel suo complesso il calcare di Bari rappresenta un deposito di piattaforma, ed è prevalentemente di origine organica, anche nelle sue frazioni calcarenitiche;
- il **Calcere di Altamura** si differenzia dal Calcere di Bari per una maggiore frequenza di livelli macro organogeni e biostromali, per un maggiore spessore degli strati e per la presenza di tracce di emersione e di depositi salmastri.

Trasgressivi sui calcari ed in discordanza angolare con questi affiorano, in lembi estesi ai margini dell'altopiano murgiano, i sedimenti di età plio-pleistocenica.

Nel margine più meridionale, affacciato verso la catena appenninica, si rinvengono i sedimenti del ciclo deposizionale plio-pleistocenico della Fossa Bradanica costituito dalle Calcareniti di Gravina (Pliocene mediosuperiore) che rappresentano i sedimenti di apertura del ciclo, alle quali seguono verso l'alto, in continuità stratigrafica, le Argille subappennine e le Calcareniti di Monte Castiglione. Il ciclo pleistocenico è chiuso dalla formazione del Conglomerato di Irsina, di origine continentale.

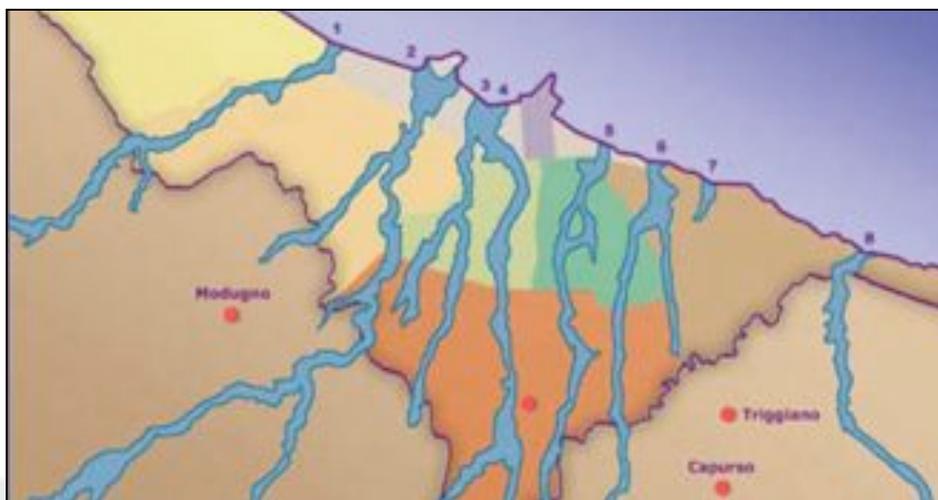
Nelle zone interne e sul versante adriatico la sedimentazione plio-pleistocenica, principalmente carbonatica e subordinatamente carbonatico-terrigena, ha dato luogo a depositi prevalentemente calcarenitici e calcareniticoargillosi (Tufi delle Murge), ritenuti via via più recenti partendo dall'interno verso la costa attuale.

Due sono gli aspetti tipici ricorrenti nell'area, quello arido e denudato dalle acque di ruscellamento superficiale, tipico delle Murge Alte, e quello ricoperto da una coltre di terreno colluviale ("terre rosse") in genere più fertile, tipico delle Murge Basse. Le due aree sono separate da una scarpata a tratti piuttosto ripida. In genere vi è un rapporto di dipendenza tra gli elementi morfologici e strutturali abbastanza evidente: le scarpate coincidono quasi sempre con gradini di faglia, i dossi con le strutture positive e le depressioni vallive con le sinclinali. I tratti geomorfologici dominanti sono quelli derivati dall'attività carsica che costituisce uno degli aspetti tipici del paesaggio nell'area.

L'attività carsica non ha ovunque la stessa intensità per cui ad aree interessate da un macrocarsismo si affiancano aree manifestanti un microcarsismo.

Un carattere tipico del paesaggio carsico è la quasi totale assenza di una rete idrografica superficiale. La presenza di rocce calcaree permeabili, soprattutto per fessurazione, ha ostacolato la presenza di deflussi superficiali di una certa consistenza. All'erosione fluviale si è dunque nel tempo affiancata la quella di tipo carsico che ha profondamente modificato la rete idrografica superficiale creando una serie di fosse carsiche e di bacini allungati.

Le valli carsiche, determinate dalla escavazione torrentizia, sono note col termine di lame. Diffusa nell'area anche la presenza di microforme carsiche. Si tratta di fenomeni di corrosione superficiale poco evidenti, che si originano sulle superfici delle rocce carsificabili per azioni chimico-fisiche, idrodinamiche e biologiche. Tra esse ricordiamo: campi carreggiati, scannellature, impronte, solchi e vaschette di corrosione.



**Figura 3 - Idrologia**

Nell'area in questione la rete idrografica non deve essere intesa tanto come tessuto fluviale propriamente detto, bensì come particolare struttura morfologica tuttavia capace di condizionare la raccolta e il convogliamento delle acque superficiali.

La struttura geomorfologica (elevata permeabilità e carsismo delle formazioni litologiche affioranti) e la climatologia (precipitazioni concentrate nei mesi invernali e accentuata aridità nei mesi estivi) rappresentano, in generale, i fattori principali da cui dipende strettamente il modesto sviluppo della rete idrografica superficiale.

La rete idrografica superficiale nell'area è quindi costituita esclusivamente da "lame", ad andamento sub-parallelo.

Le "lame" sono uniformemente distribuite in tutto il territorio provinciale e costituiscono bacini idrografici estesi ma con reticoli idrografici poco gerarchizzati. I più importanti solchi hanno origine nella Murgia alta e sul versante orientale arrivano fino al mare. Le incisioni hanno fondo piatto e fianchi mediamente inclinati, sono diretti, in genere, da SO a NE ma a luoghi mostrano brusche variazioni di direzione o andamento meandriforme. La morfologia di questi solchi erosivi può essere di tre tipi e ciò in relazione alla loro ubicazione topografica:

- solchi della scarpata bradanica corti e profondi con profilo trasversale a V;
- corsi dell'alta e della media Murgia a fondo piatto e ad andamento sinuoso;
- solchi costieri a fondo piatto e a fianchi subverticali.

Sono in genere asciutti nel corso di tutto l'anno, ma possono convogliare grossi quantitativi di acqua in occasione di eventi piovosi intensi e prolungati, che interessano le aree del bacino di alimentazione situate nei territori interni delle Murge.

**Tabella 1 - Le lame nel territorio dell'ambito**

Lame	Comuni
Lama Picone – Torrente Baronale	Adelfia Valenzano
Lama Valenzano	Valenzano
Lama San Giorgio	Triggiano

### 2.3. Il contesto demografico/sociale

Ai fini della costruzione del piano dei tempi e degli spazi si ritiene necessario analizzare la struttura demografica, sociale e produttiva dell'ambito territoriale di riferimento, nonché monitorarne le tendenze evolutive, in modo da poter rispondere con politiche e azioni adeguate ai fabbisogni emergenti.

Di seguito si presentano, dunque, dapprima i dati relativi al **contesto demografico**, estrapolati dall'ultimo Piano di Zona presentati dall'Ambito.

La popolazione dell'Ambito nel quinquennio 2006-2010 è cresciuta del 1,73%, sia pure con alcune significative differenziazioni per il comune di Cellamare, che registra un incremento di quasi il 10%, e per il comune di Valenzano, un decremento.

**Tabella 2 - Popolazione residente**

Popolazione residente			
	31/12/2006	31/12/2010	Incremento
<b>Adelfia</b>	17070	17306	1,38%
<b>Capurso</b>	15088	15411	2,14%
<b>Cellamare</b>	5288	5812	9,91%
<b>Triggiano</b>	27045	27553	1,88%
<b>Valenzano</b>	18458	18305	-0,83%
<b>Ambito</b>	<b>82949</b>	<b>84387</b>	<b>1,73%</b>

Nel quinquennio 2006-2010 anche la distribuzione per sesso conferma la prevalenza numerica del sesso femminile.

**Tabella 3 - Composizione popolazione (sesso)**

	Residenti totale	maschi	femmine	% - maschi	% femmine	N° famiglie
<b>Adelfia</b>	17 120	8 396	8 724	49,0%	51,0%	6 302
<b>Capurso</b>	15 413	7 573	7 840	49,1%	50,9%	5 676
<b>Cellamare</b>	5 503	2 745	2 758	49,9%	50,1%	1 848
<b>Triggiano</b>	26 913	13 107	13 806	48,7%	51,3%	9 610
<b>Valenzano</b>	17 918	8 766	9 152	48,9%	51,1%	6 706
<b>Ambito</b>	<b>82867</b>	<b>40587</b>	<b>42280</b>	<b>49,1%</b>	<b>50,9</b>	<b>30142</b>

Dall'elaborazione dei dati relativi alla distribuzione della popolazione per classi di età e dal loro confronto con quelli rilevati al 31/12/2006, emergono significativi decrementi in alcune fasce, in particolare in quella 10-14 anni (-6,76%) e 30-34 anni (-12,37%). L'incremento, è rilevabile da 40 anni in poi, con un incremento significativo per gli ultraottantenni

**Tabella 4 – Incrementi della popolazione tra il 2006 e il 2010**

Età	Adelfia	Triggiano	Capurso	Cellamare	Valenzano	Ambito 2010	Ambito 2006	Incremento
<b>0-4</b>	756	1.329	785	313	880	4063	4246	-4,31%
<b>05-09</b>	849	1.376	846	366	883	4320	4445	-2,81%
<b>10-14</b>	917	1.458	789	337	915	4416	4736	-6,76%
<b>15-19</b>	1.009	1.540	829	380	1.050	4808	5035	-4,51%
<b>20-24</b>	1.076	1.619	873	381	1.028	4977	5154	-3,43%
<b>25-29</b>	1.038	1.721	970	380	1.101	5210	5625	-7,38%



30-34	1.149	1.947	1.213	451	1.252	6012	6861	-12,37%
35-39	1.374	2.324	1.312	550	1.469	7029	7162	-1,86%
40-44	1.455	2.265	1.234	577	1.639	7170	7193	-0,32%
45-49	1.512	2.204	1.178	539	1.528	6961	6346	9,69%
50-54	1.219	2.002	1.142	392	1.340	6095	5244	16,23%
55-59	1.022	1.692	948	270	1.134	5066	5213	-2,82%
60-64	996	1.726	975	267	1.197	5161	4078	26,56%
65-69	757	1.148	719	181	866	3671	3498	4,95%
70-74	741	1.071	596	162	706	3276	2980	9,93%
75-79	621	920	404	126	574	2645	2468	7,17%
80-84	446	709	320	84	419	1978	1701	16,28%
85-89	253	346	201	35	224	1059	884	19,80%
90-94	83	111	65	17	78	354	360	-1,67%
95-99	31	42	11	4	21	109	73	49,32%
100+	2	3	1	0	1	7	7	0,00%
Totale	17.306	27.553	15.411	5.812	18.305	84387	83309	1,29%

L'incidenza in termini percentuali della popolazione 0-4 anni sul totale dei residenti al 31/12/2010 si attesta al 4,80, in lieve diminuzione rispetto al valore percentuale al 31/12/2006 registrato per l'Ambito (-4,31%). Tale più bassa incidenza, nel rilevare una più modesta natalità, evidenzia la necessità di potenziare i servizi e gli interventi indirizzati alla primissima infanzia e di sostegno al reddito familiare, nell'intento di riavviare le dinamiche demografiche.

**Tabella 5 - Distribuzione percentuale della popolazione per età**

Età	Adelfia	Triggiano	Capurso	Cellamare	Valenzano	Ambito 2010	Ambito 2006
0-4	4,40%	4,80%	5,10%	5,40%	4,80%	4,90%	5,28%
05-09	4,90%	5,00%	5,50%	6,30%	4,80%	5,30%	5,44%
10-14	5,30%	5,30%	5,10%	5,80%	5,00%	5,30%	5,84%
15-19	5,80%	5,60%	5,40%	6,50%	5,70%	5,80%	6,18%
20-24	6,20%	5,90%	5,70%	6,60%	5,60%	6,00%	6,18%
25-29	6,00%	6,20%	6,30%	6,50%	6,00%	6,20%	6,80%
30-34	6,60%	7,10%	7,90%	7,80%	6,80%	7,24%	8,28%
35-39	7,90%	8,40%	8,50%	9,50%	8,00%	8,46%	8,72%
40-44	8,40%	8,20%	8,00%	9,90%	9,00%	8,70%	8,78%
45-49	8,70%	8,00%	7,60%	9,30%	8,30%	8,38%	7,70%
50-54	7,00%	7,30%	7,40%	6,70%	7,30%	7,14%	6,10%
55-59	5,90%	6,00%	6,20%	4,60%	6,20%	5,78%	6,08%
60-64	5,80%	6,30%	6,30%	4,60%	6,50%	5,90%	4,70%
65-69	4,40%	4,20%	4,70%	3,10%	4,70%	4,22%	4,02%
70-74	4,30%	3,90%	3,90%	2,80%	3,90%	3,76%	3,42%
75-79	3,60%	3,30%	2,60%	2,20%	3,40%	3,02%	2,78%
80-84	2,60%	2,60%	2,00%	1,40%	2,30%	2,18%	2,00%
85-89	1,50%	1,30%	1,30%	0,60%	1,20%	1,18%	1,18%
90-94	0,50%	0,40%	0,40%	0,30%	0,40%	0,40%	0,42%
95-99	0,20%	0,20%	0,10%	0,10%	0,10%	0,14%	0,10%
100+	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

### 2.3.1. La popolazione straniera immigrata

Un'attenzione particolare meritano le modificazioni che ha subito la popolazione straniera immigrata nel corso degli ultimi anni. I dati aggiornati al 31.12.2010 registrano un incremento sulla popolazione straniera immigrata al 2006 pari al 59%, seppure con significative differenze:

Cellamare con il 120% ( da 20 a 44 stranieri residenti), mentre Triggiano con il 57%. L'incidenza sulla popolazione dell'Ambito, comunque, è pari a 1,3%.

Riportiamo nella tabella seguente la % variazione complessiva di popolazione straniera

**Tabella 6 - Popolazione straniera**

	2006	2010	% di incr.
<b>Adelfia</b>	184	311	69%
<b>Capurso</b>	77	120	56%
<b>Cellamare</b>	20	44	120%
<b>Triggiano</b>	274	413	51%
<b>Valenzano</b>	190	299	57%
<b>Ambito</b>	745	1187	59%

Dettagliamo la distribuzione della popolazione straniera per singolo Comune, nel periodo 2006-2010, indicando le provenienze più significative in termini di numeri:

#### Comune di Adelfia

**Tabella 7 - Composizione della popolazione straniera ad Adelfia**

Anno	Residenti Stranieri	% Stranieri su tot.	% Maschi	% Femmine
2006	184	1,10%	54,30%	45,70%
2007	225	1,30%	50,20%	49,80%
2008	235	1,40%	50,60%	49,40%
2009	276	1,60%	48,20%	51,80%
2010	311	1,80%	44,70%	55,30%

Nazione	Residenti	% Maschi	% Femmine
Senegal	74	66,20%	33,80%
Romania	69	34,80%	65,20%
Albania	68	51,50%	48,50%
Georgia	14	0,00%	100,00%
Polonia	12	25,00%	75,00%
Venezuela	7	57,10%	42,90%

#### Comune di Capurso

**Tabella 8 - Composizione della popolazione straniera a Capurso**

Anno	Residenti Stranieri	% Stranieri su tot.	% Maschi	% Femmine
2006	77	0,50%	40,30%	59,70%
2007	84	0,50%	33,30%	66,70%
2008	88	0,60%	34,10%	65,90%
2009	90	0,60%	33,30%	66,70%
2010	120	0,80%	37,50%	62,50%

Nazione	Residenti	% Maschi	% Femmine
Romania	31	25,80%	74,20%
Albania	25	48,00%	52,00%
Georgia	15	0,00%	100,00%
Cina	13	61,50%	38,50%

### Comune di Cellamare

Tabella 9 - Composizione della popolazione straniera a Cellamare

Anno	Residenti Stranieri	% Stranieri su tot.	% Maschi	% Femmine
2006	20	0,40%	30,00%	70,00%
2007	27	0,50%	33,30%	66,70%
2008	33	0,60%	30,30%	69,70%
2009	39	0,70%	33,30%	66,70%
2010	44	0,80%	22,70%	77,30%

Nazione	Residenti	% Maschi	% Femmine
Mauritius	7	14,30%	85,70%
Romania	7	14,30%	85,70%
Albania	5	60,00%	40,00%
Ucraina	4	50,00%	50,00%
Ecuador	3	0,00%	100,00%

### Comune di Triggiano

Tabella 10 - Composizione della popolazione straniera a Triggiano

Anno	Residenti Stranieri	% Stranieri su tot.	% Maschi	% Femmine
2006	274	1,00%	46,00%	54,00%
2007	320	1,20%	44,10%	55,90%
2008	332	1,20%	40,70%	59,30%
2009	353	1,30%	43,30%	56,70%
2010	413	1,50%	42,10%	57,90%

Nazione	Residenti	% Maschi	% Femmine
Albania	167	46,70%	53,30%
Romania	56	41,10%	58,90%
Georgia	19	0,00%	100,00%
Venezuela	16	43,80%	56,20%
Polonia	14	0,00%	100,00%
Cina	11	45,50%	54,50%
Bulgaria	10	50,00%	50,00%

Comune di Valenzano

**Tabella 11 - Composizione della popolazione straniera a Valenzano**

Anno	Residenti Stranieri	% Stranieri su tot.	% Maschi	% Femmine
2006	190	1,00%	51,60%	48,40%
2007	255	1,40%	49,80%	50,20%
2008	240	1,30%	50,80%	49,20%
2009	244	1,30%	50,80%	49,20%
2010	299	1,60%	45,80%	54,20%

Nazione	Residenti	% Maschi	% Femmine
Albania	68	52,90%	47,10%
Romania	30	23,30%	76,70%
Polonia	26	38,50%	61,50%
Georgia	22	22,70%	77,30%
Tunisia	19	73,70%	26,30%

Analisi della distribuzione di stranieri, per provenienza, all'interno dell'Ambito

Nazione	% su tot. popolazione straniera dell'Ambito
Albania	41,0%
Romania	23,8%
Senegal	9,1%
Georgia	8,6%
Polonia	6,4%
Venezuela	2,8%
Tunisia	2,3%
Cina	1,6%
Cina	1,4%
Bulgaria	1,2%
Mauritius	0,9%
Ucraina	0,5%
Ecuador	0,4%

Per quanto riguarda la distribuzione per sesso, la presenza femminile straniera nell'ambito ammonta al 54,7%, addirittura oltre il 65% per le popolazioni di nazionalità rumena, georgiana e polacca; ciò è da ascrivere sia ai ricongiungimenti familiari, sia al fenomeno delle badanti, "esploso" negli ultimi anni.

La presenza più significativa sul territorio riguarda la comunità di nazionalità albanese maggiormente presente nel comune di Triggiano, mentre permane la concentrazione di senegalesi nel comune di Adelfia così come rilevato nel 2008.



### 2.3.2. La struttura familiare

L'attuale struttura familiare presente nell'Ambito sociale n. 5, è il risultato di profondi e rapidi mutamenti avvenuti negli ultimi decenni, sia sul piano sociologico sia su quello antropologico dei comportamenti.

Il **primo** fenomeno determinante nei cambiamenti della struttura familiare locale è senza dubbio quello della *metropolizzazione*, ossia – secondo la definizione dell'urbanista Carlo Alberto Barbieri presentata al XXVI Congresso INU nel 2008 – "... un insieme complesso di fenomeni che determinano altrettanto complesse e molteplici problematiche; fenomeni che caratterizzano il rapporto tra città e sistemi insediativi-infrastrutturali contemporanei, da un lato, e territori naturali ed agricoli dall'altro. Sono fenomeni il cui risultato fisico più evidente è quello della dilatazione del sistema insediativo-infrastrutturale con prevalenti caratteri di dispersione e diffusione ...". Tale processo, oggi al culmine del suo svolgimento, è stato avviato nei primi anni '80 soprattutto a causa della maggiore accessibilità del mercato degli alloggi rispetto al capoluogo. Le allettanti condizioni abitative (significative in tutti i Comuni dell'Ambito) attraggono ancora oggi giovani coppie che acquistano o affittano appartamenti e procreano in questo territorio i propri figli. Tali flussi demografici "in entrata" sono dimostrati, peraltro, dal fatto che il 51,33 % della popolazione dell'Ambito è costituito da adulti in età compresa fra i 30 e i 64 anni, di gran lunga la maggiore classe di età, pesantemente distanziata solo dai giovani adulti fra i 18 e i 29 anni (il 14,78%).

Si evidenzia che, qualora tale processo non sia governato con attenzione e adeguatezza, produce dispersione urbana e frammentazione sociale; le recenti macro-pianificazioni che hanno interessato il territorio regionale e provinciale (e, di conseguenza, anche quello dell'Ambito sociale n. 5) tendono proprio a ridurre i rischi insiti nelle eventuali incapacità di governo di tali fenomeni, attraverso linee di *governance* il più possibile adeguate.

Un **secondo** imponente fattore di condizionamento della struttura familiare è rappresentato dal cambiamento dei ruoli della figura femminile all'interno della società: anche le donne del territorio in esame si conformano alle tendenze più generali della ricerca di occupazione, dell'inserimento lavorativo, dello spostamento dei tradizionali ruoli di cura e assistenza verso risorse extra-familiari.

Le donne adulte dell'Ambito (e, quindi, nell'età lavorativa dai 30 ai 64 anni) sono complessivamente 26.937, ossia circa la metà della relativa classe di età e, quindi, circa un quarto della popolazione complessiva del territorio.

I caratteri demografici, urbanistici, istituzionali, abitativi e associativi del territorio confermano una connotazione delle donne adulte di recente definita come "generazione-sandwich", in quanto spesso "compressa" fra la cura da rivolgere ai figli (siano essi in età scolare o giovanile, data la permanenza nelle famiglie d'origine anche di giovani *over 25* anni) e la cura e l'assistenza richieste dagli anziani (considerando il trend sensibilmente in aumento degli "*over 75*") e dalle persone non-autosufficienti.

E' su questo quarto della popolazione totale che gravano, quindi, quasi completamente, le funzioni del sostegno organizzativo e assistenziale (spesso anche economico) delle famiglie del territorio; ed è prioritariamente a questo target specifico che il presente progetto intende finalizzare i propri interventi, pur evidenziando i benefici che, in maniera più indiretta, tali azioni porterebbero alle altre fasce della popolazione.

All'interno della popolazione adulta femminile residente nel territorio, è senz'altro opportuno evidenziare un **terzo** rilevante fattore di condizionamento della struttura familiare. Si tratta di un aspetto più propriamente antropologico, connesso alla distinzione fra le donne "autoctone" (il cui trend demografico è decrescente, in misura inversamente proporzionale all'incremento delle persone e dei nuclei familiari immigrati) e le donne "forestiere" (secondo la definizione diffusa nel linguaggio dei cinque Comuni dell'Ambito, che indica le donne provenienti da altri centri).

Tale distinzione è fondamentale se si vuole comprendere i comportamenti e i reali bisogni di tale fascia di popolazione.

Infatti, ad esempio, al contrario delle donne autoctone, supportate da reti familiari e parentali ancora sostanzialmente coese, le nuove residenti – prive di tali relazioni – spesso risentono della carenza di supporti adeguati nella conciliazione dei tempi fra la vita familiare e il lavoro. Peraltro, le nuove residenti sono proporzionalmente più inserite nel mercato del lavoro e, in particolare, nel settore terziario.

L'insufficienza di adeguati supporti nella cura dei figli, soprattutto di età prescolare, è fra le cause principali del frequente *turn-over* dei nuovi residenti all'interno del territorio: le donne che non riescono a reperire adeguate risposte ai bisogni di sostegno alla maternità si attivano per il rientro di tutto il nucleo familiare verso il luogo di provenienza, dove ritrovano le reti parentali e amicali che possono offrire loro aiuto.

La rapidità del *turn-over* della popolazione, che coinvolge – anche se in misura diversa - tutti i Comuni dell'Ambito, rappresenta un problema sociale consistente, che impedisce la piena integrazione (sociale, scolastica, culturale, economica) fra *forestieri* e autoctoni, ostacola lo sviluppo socio-economico locale e produce vistosi effetti di frammentazione sociale.

Per quanto concerne la cura delle persone anziane o non pienamente autosufficienti, l'inserimento delle donne nel mercato del lavoro - che interessa in uguale misura le autoctone e le nuove residenti e che riguarda la classe di età considerata - crea ulteriori bisogni di sostegno nelle funzioni di cura, che si manifestano soprattutto nell'organizzazione dei tempi personali e familiari. Anche in questo caso, le donne autoctone appaiono più avvantaggiate rispetto alle forestiere, per le quali la lontananza fisica dai nuclei familiari di origine e l'assenza di reti parentali significative risultano elementi di aggravamento di tali bisogni assistenziali.

Al contrario, la piena disponibilità dei "nonni" rappresenta una preziosa risorsa per le donne autoctone, di cui le nuove residenti non possono purtroppo fruire.

Pertanto, lo sviluppo di "nuove forme" di solidarietà e di sostegno alla conciliazione dei tempi vita-lavoro, soprattutto nei confronti delle nuove residenti, contribuendo all'integrazione fra autoctoni e *forestieri*, di fatto rappresenta un elemento imprescindibile per lo sviluppo complessivo delle comunità locali costituenti l'Ambito.

### 2.3.3. Le infrastrutture sociali

L'infrastrutturazione sociale risulta ancora carente/insufficiente per alcune categorie di bisogni e difficilmente accessibile per alcune altre.

Come evidenziato nello stesso Piano di Zona 2010-2012, sono inadeguatamente assistite le problematiche psichiatriche minorili (servizio neuropsichiatria infantile completamente insufficiente).

Quanto alle reti di solidarietà del territorio, al fine di incentivare lo sviluppo del capitale sociale a marzo 2011 l'Ambito, in collaborazione con le Coop. Occupazione e Solidarietà e Esedra (coop. che gestiscono i servizi SAD e ADI), ha promosso un Concorso per l'affidamento di servizi rivolto ad anziani e disabili rivolto ad associazioni di volontariato, parrocchie e altre realtà appartenenti al terzo settore informale, con l'intento di sviluppare progetti di integrazione sociale e del sollievo dalla solitudine, promuovendo una cultura della partecipazione attiva che vede anziani e persone con disabilità protagonisti delle azioni.

A fronte di lacune e/o di servizi da implementare, le risposte devono essere fornite in termini di incentivi alla costituzione di (almeno) una Banca del Tempo, con la quale affrontare i "vuoti temporali" che si presentano nell'organizzazione della vita delle famiglie interessate da questi problemi. Mentre, per quanto riguarda il problema del coordinamento delle associazioni, è compito dell'Ufficio dei Tempi promuovere azioni di raccordo e di integrazione fra le diverse risorse territoriali preposte alla solidarietà.

Il Piano evidenzia anche la scarsa accessibilità che caratterizza alcuni Servizi pur presenti nel territorio in misura sufficiente: è il caso dei Servizi a sostegno della popolazione infantile (e, in particolare, della prima infanzia). Lo stesso Piano, infatti, afferma che, nonostante il miglioramento registrato negli ultimi anni " ... l'offerta rimane poco accessibile, dal punto economico e delle prestazioni previste (scarsa flessibilità orari ecc.) per la maggior parte delle famiglie. Si avverte l'esigenza di un coordinamento e di una maggiore qualificazione dei servizi presenti allo scopo di renderle più adeguate alle esigenze delle famiglie e dei minori."

La risposta a questi problemi di accessibilità è competenza dell'Ufficio dei Tempi, che deve analizzare le esigenze orarie delle famiglie e delle donne in particolare, ipotizzando ri-modulazioni negli orari di apertura e di chiusura delle strutture. In tal senso, inoltre, l'Ufficio dei Tempi può concorrere con l'Ufficio di Piano alla progettazione di interventi sperimentali (previsti dal Piano Sociale) come i *micro-nidi* e i *tagesmutter*.

Analogamente, altri problemi di accessibilità investono il *Servizio Assistenza Domiciliare*, l'*Assistenza Domiciliare Integrata* e il *Trasporto sociale* rivolti alle persone anziane non autosufficienti.

In questi casi, lo stesso Ambito, pur mostrando particolare attenzione alla pubblicizzazione e alla comunicazione degli stessi Servizi (mediante il sito web dell'A.T., l'istituzione di un numero verde dedicato ecc.), evidenzia la necessità di un potenziamento delle attività di diffusione delle informazioni sul territorio circa i servizi erogati; tale necessità può senz'altro essere soddisfatta all'interno dell'Ufficio dei Tempi. Fra le funzioni di questo Organismo, infatti, vi è anche quella del coinvolgimento su larga scala di tutti gli stakeholders del territorio: funzione difficilmente esperibile dall'Ufficio di Piano e dai singoli Comuni, le cui dotazioni organiche presentano pesanti carenze.

L'Ufficio dei Tempi può essere, inoltre, un valido interlocutore dell'Ufficio di Piano anche per quanto concerne l'infrastrutturazione info/telematica: dotato di una banca dati costantemente aggiornata sulle risorse (umane, associative, infrastrutturali, centri di ascolto) del territorio, l'Ufficio dei Tempi può intervenire anche in casi di particolare urgenza, qualora attrezzato con strumentazione informatica adeguata e collegato alla rete Intranet dell'Ambito.

Un ultimo contributo all'accessibilità dei Servizi, può essere offerto dall'Ufficio dei Tempi in relazione alla raccolta delle segnalazioni provenienti dalla popolazione civile (e ai suggerimenti avanzati per eventuali risoluzioni) di presenza delle barriere architettoniche.

#### 2.3.4. Alcuni indicatori sociali significativi

L'inquadramento di alcuni aspetti demografici e socio-economici significativi del territorio permette di cogliere alcuni suoi aspetti fondamentali. Gli indicatori possono fare emergere differenti valori, sensibilità, modelli organizzativi e fasi di crescita di una collettività che sono destinati a confrontarsi, più o meno indirettamente, con un modello di sviluppo sostenibile.

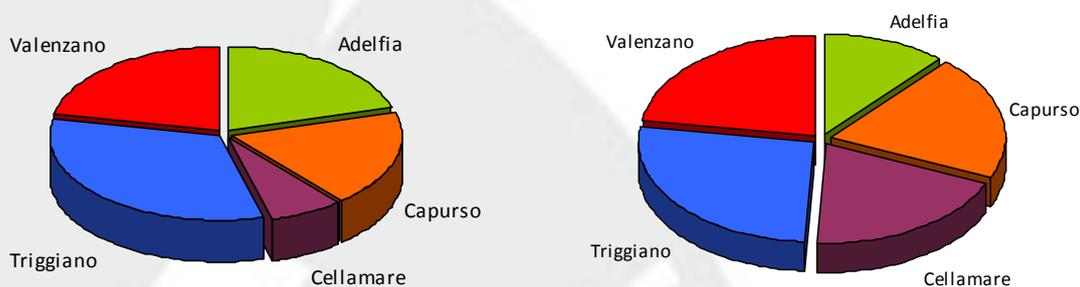


Figura 4 a) e b) - Popolazione residente e densità di popolazione

	Comune	Pop. Residente	Superficie Kmq	Densità (ab./Kmq)
	Adelfia	17.341	29,73	583,28
	Capurso	15.559	14,88	1.045,63
	Cellamare	5.850	5,86	998,29
	Triggiano	27.551	20,00	1.377,55
	Valenzano	18.295	15,80	1.157,91
	<b>Ambito</b>	<b>84.596</b>	<b>86,27</b>	<b>583,28</b>

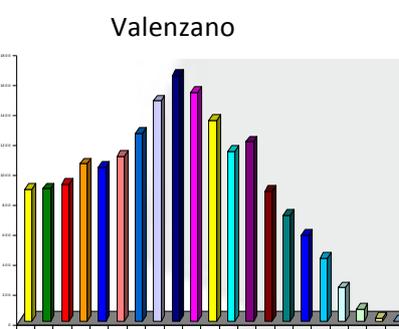
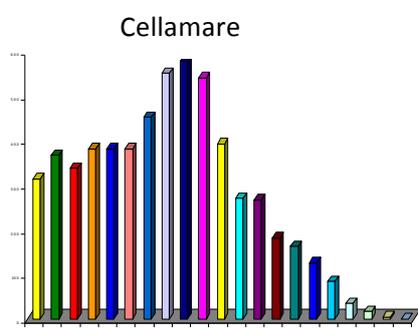
Anno	Adelfia		Capurso		Cellamare		Triggiano		Valenzano	
	Residenti	%	Residenti	%	Residenti	%	Residenti	%	Residenti	%
2001	16.236		14.388		4.730		26.344		17.196	
2002	16.412	1,08%	14.703	2,19%	4.875	3,07%	26.760	1,58%	17.510	1,83%
2003	16.780	2,24%	14.898	1,33%	5.073	4,06%	27.132	1,39%	17.682	0,98%
2004	16.824	0,26%	14.976	0,52%	5.183	2,17%	27.325	0,71%	17.988	1,73%
2005	17.020	1,17%	15.062	0,57%	5.178	-0,10%	27.310	-0,05%	18.164	0,98%
2006	17.070	0,29%	15.088	0,17%	5.288	2,12%	27.405	0,35%	18.458	1,62%
2007	17.185	0,67%	15.317	1,52%	5.449	3,04%	27.364	-0,15%	18.471	0,07%
2008	17.189	0,02%	15.230	-0,57%	5.594	2,66%	27.528	0,60%	18.391	-0,43%
2009	17.264	0,44%	15.262	0,21%	5.703	1,95%	27.572	0,16%	18.379	-0,07%
2010	17.306	0,24%	15.411	0,98%	5.812	1,91%	27.553	-0,07%	18.305	-0,40%
2011	17.391	0,49%	15.559	0,96%	5.850	0,65%	27.551	-0,01%	18.295	-0,05%
<b>2001-2011</b>	<b>7,1%</b>		<b>8,1%</b>		<b>23,7%</b>		<b>4,6%</b>		<b>6,4%</b>	

La popolazione residente nei Comuni di Capurso, Cellamare, Triggiano, Valenzano e Adelfia, considerando i dati del dal 2001 e del 2010, risulta in tutti i casi in aumento seppure con variazioni di entità diversa; nel decennio 2001-2010 il Comune di Cellamare è quello che registra la variazione della popolazione residente superiore, pari al +23,7%. (Tabella 1), trend tuttavia in decrescita rispetto al decennio precedente (+55%)

All'aumento della popolazione residente corrisponde ovviamente un pari incremento della densità della popolazione che passa, considerando l'arco temporale che va dal 2001 al 2010, da 1.006 ab/km<sup>2</sup> a 1.045,63 ab/km<sup>2</sup> per Capurso, da 889 ab/km<sup>2</sup> a 998,29 ab/km<sup>2</sup> per Cellamare, da 1.366 ab/km<sup>2</sup> a 1.377,55 ab/km<sup>2</sup> per Triggiano, da 1088 ab/km<sup>2</sup> a 1.157,91 ab/km<sup>2</sup> per Valenzano e da 546 ab/km<sup>2</sup> a 583,28 ab/km<sup>2</sup> per Adelfia..

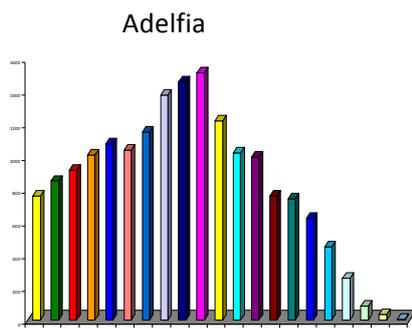
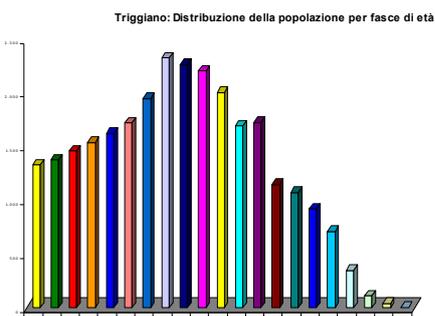
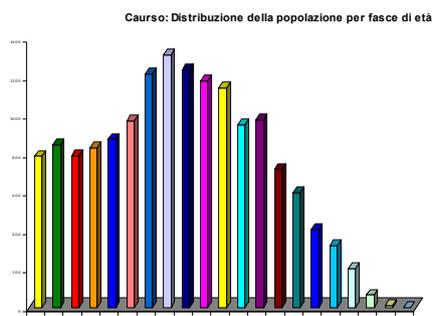
Il valore della densità di popolazione, nel periodo considerato, per tutti i cinque Comuni risulta superiore a quello medio della Provincia di Bari che per altro varia in misura limitata. L'incremento della popolazione residente nei Comuni interessati può essere spiegata se si considera la perdita registrata dal 1991 al 2001, di 29.857 abitanti nel Comune di Bari, che testimonia lo spostamento di molti residenti del capoluogo nei centri minori dell'area metropolitana di cui i Comuni dell'Ambito fanno parte; il loro carattere di comuni metropolitani trova inoltre conferma nel dato della densità della popolazione.

### Distribuzione della popolazione per età



Capurso

Triggiano



**Tabella 12 - Indici di distribuzione della popolazione per età (fonte ISTAT)**

Anno	Adelfia		Capurso		Cellamare		Triggiano		Valenzano	
	Indice Vecchiaia	Età Media								
2007	101,40%	39,8	82,30%	38,5	59,70%	36,2	92,40%	39,2	88,80%	39,2
2008	104,20%	40,0	85,20%	38,9	62,60%	36,5	96,40%	39,6	92,00%	39,6
2009	109,60%	40,5	88,60%	39,3	51,60%	36	99,20%	39,9	97,10%	40
2010	111,30%	40,8	91,20%	39,7	59,50%	36,7	100,70%	40,2	100,30%	40,4
2011	116,30%	41,1	95,70%	40,1	59,90%	36,8	104,50%	40,6	107,90%	40,9

\* **Indice Vecchiaia** = (individui da 65 anni o più / individui da 0 a 14 anni di età) x 100

La piramide delle età del Comune di Cellamare evidenzia la maggiore presenza di popolazione compresa nelle fasce di età dai 30 ai 40 anni ed una minore consistenza nelle fasce di età superiori ai 65 anni; tale strutturazione della popolazione, anche se meno accentuata, si riscontra anche nei Comuni restanti dell'Ambito. Tale dato è testimonianza del fenomeno che, a partire dalla seconda metà degli anni '90, ha portato molte giovani coppie della città di Bari a stabilirsi in questi Comuni appartenenti alla sua area metropolitana.

L'indice di vecchiaia non risulta elevato in nessuno dei tre Comuni ed il valore varia da un massimo nel Comune di Adelfia pari a 116 ed un minimo nel Comune di Cellamare pari a 59,90. Tali dati sono estremamente incoraggianti in quanto il tasso di ricambio generazionale risulta positivo (ed anche elevato); in particolare quello del Comune di Cellamare che evidenzia la presenza di una popolazione, in media, molto giovane. L'indice di vecchiaia dei tre Comuni risulta inoltre al di sotto di quello medio provinciale barese. L'indice di dipendenza viene definito come rapporto percentuale tra la popolazione in età non attiva (0-14 anni e oltre 65 anni) e quella in età attiva (tra i 14 ed i 65 anni). In base ai dati del Censimento ISTAT del 2011, emerge che in nessuno dei tre Comuni l'indice ha valori elevati ed anzi si ha un rapporto più che equilibrato non superando mai la soglia dei 50 punti. I valori variano da un massimo nel Comune di Adelfia pari a 46 punti ed un minimo nel Comune di Cellamare pari a poco meno di 39 punti ed inoltre si

resta sempre al di sotto della media provinciale. Il raffronto con i dati del 2001 consente di notare che tutti i Comuni, rispetto ad un dato provinciale che rimane sostanzialmente invariato, diminuiscono l'indice di dipendenza, e tale fatto è da ricondurre al fenomeno di migrazione interna all'area metropolitana delle giovani coppie, dalla città di Bari ai centri minori limitrofi.

Lo sviluppo notevole avuto dal Comune di Cellamare con un rilevante incremento di popolazione nell'ultimo ventennio, la popolazione che ha anche una età media più bassa (poco più di 36 anni) di circa 4 anni rispetto alla media, andamento è stato determinato da un notevole flusso di giovani coppie proveniente dalla città di Bari, indotto da una convenienza nell'acquisto della casa ed alla vicinanza con una arteria stradale principale, la SS100. Incrementi che tuttavia stanno riscontrando un rallentamento, anche a causa di un aumento della densità della popolazione, che ha raggiunto valori simili ai Comuni limitrofi, non relazionato ad un aumento dei servizi.

Potenzialmente il Comune di Adelfia è quello che nel prossimo decennio potrebbe subire un incremento demografico significativo dal momento che mantiene una densità di popolazione pari alla metà di quelle dei Comuni limitrofi.

## 2.4. Sistema insediativo

La Provincia di Bari, area al cui interno ricade l'Ambito territoriale Sociale n.5, tredicesima delle province italiane per estensione (513.830 ha) ma quinta per numero di abitanti dopo Milano, Roma, Napoli e Torino, a differenza di molte province che tuttora appaiono fortemente polarizzate sul capoluogo e caratterizzate da un rapporto di netta inferiorità demografica degli altri comuni (con rapporti che toccano anche 10:1 tra il primo e il secondo comune) si caratterizza per un peso relativamente contenuto della città di Bari (circa il 21% della popolazione dell'intera provincia, senza comprendere le quote derivanti dai comuni di prima e seconda corona, notoriamente coinvolti in processi di metropolizzazione); ma il dato più significativo è indubbiamente costituito dalla larghissima prevalenza di centri di dimensioni medio-grandi, che pongono la provincia in posizione peculiare.

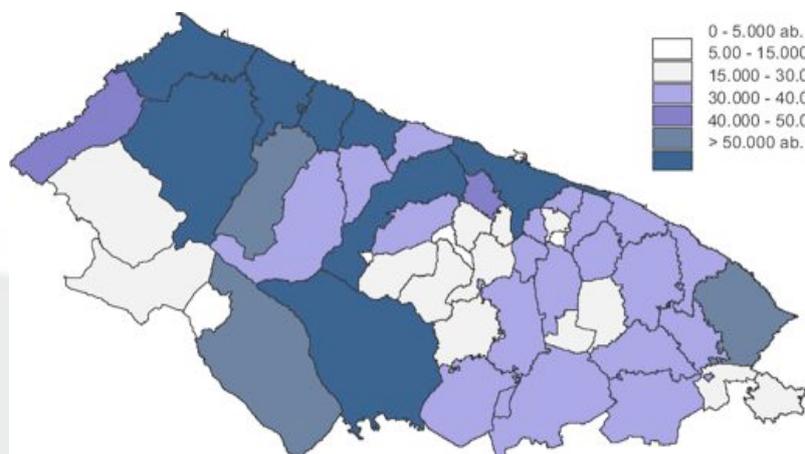


Figura 5 - Classi demografiche dei Comuni della Provincia di Bari (Fonte PTCP Prov. Di Bari)

Anche la condizione morfologica rivela una situazione peculiare: la provincia di Bari è una delle dieci in Italia a presentare il 90% del territorio con pendenze inferiori al 10%, mentre la giacitura geografica invita a una osservazione ravvicinata del fenomeno della pressione insediativa costiera: i comuni costieri contano circa il 45% della Fig. 5: Classi demografiche dei Comuni della Provincia di Bari popolazione provinciale (50% se si considerano costieri anche quelli il cui territorio è a meno di 5 chilometri dalla costa).

Per poter effettuare una descrizione dell'attuale sistema insediativo della provincia di Bari si è ritenuto necessario ricostruirne le dinamiche evolutive che dalla metà del '900 lo hanno profondamente modificato. Si tratta, come è noto, di un periodo nel quale l'intensità della trasformazione antropica del territorio non ha avuto pari in alcuna epoca storica.

Un primo dato macroscopico che ci consente di valutare le rilevanza delle trasformazioni del sistema insediativo nel corso della seconda metà del '900 è costituito dalle grandi quantità messe in gioco: il fenomeno urbano, che all'inizio degli anni '50, con tutto il suo portato secolare di storia, copriva nella provincia di Bari una superficie di circa 4600 ha, nell'arco di 60 anni giunge a quintuplicarsi. In questo arco di tempo l'incremento non è stato costante: nell'intervallo 1949-73 l'incremento medio nella provincia è stato dell'67,89%, mentre nel secondo, tra il 1974 e il '99, sale al 181%, giungendo, rispettivamente, a circa 7800 e 21500 ha di suolo urbanizzato; infine nell'ultimo periodo, il decennio 2000-2010, l'incremento è di oltre il 4,00%, portando il suolo urbanizzato ad oltre 23.000 ha.

La distribuzione territoriale di tali incrementi evidenzia nel primo intervallo di tempo il massiccio decentramento residenziale ad esso legato (la popolazione cresce del 65% tra '71 e '81), e le crescite sostenute dei comuni del primo decentramento residenziale dal capoluogo, lungo l'asse della SS 100. Nel secondo intervallo l'incremento è decisamente maggiore e maggiormente diffuso, segnando le quote maggiori nelle città del nord-barese, nella seconda cintura intorno a Bari e in corrispondenza di particolari politiche urbanistiche.

Non vi è dubbio che la crescita più rilevante sia avvenuta negli ultimi 25 anni: essa comporta, tranne poche eccezioni, almeno il raddoppio del territorio urbanizzato; in 16 casi supera il 200% e in 4 supera il 300%.

La comparazione tra crescita del territorio urbanizzato e l'evoluzione della popolazione ha evidenziato come non sia rilevabile una corrispondenza proporzionale tra dinamiche dell'insediamento e dinamiche della popolazione; si nota piuttosto l'ampliarsi di una forbice tra i due valori, a conferma della trasformazione del modello insediativo accentrato in favore di forme di urbanizzazione con densità inferiori, incrementando nel tempo la tendenza al consumo di suolo.

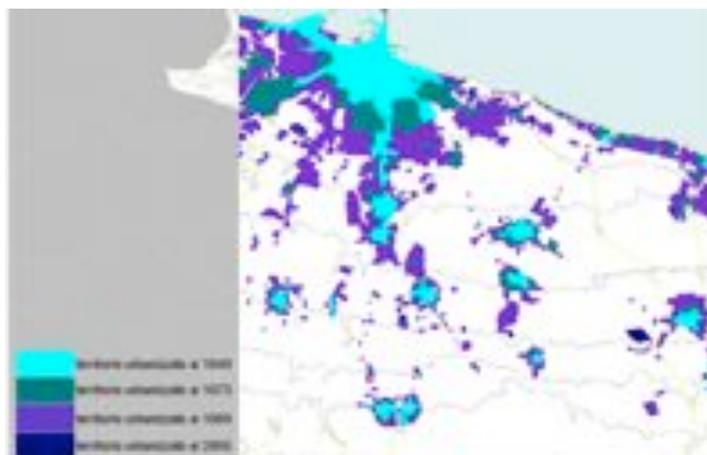


Figura 6 - Urbanizzazione del territorio(Fonte PTCP Prov. Di Bari)

Dalla osservazione del territorio risulta evidente come, in funzione delle caratteristiche geografiche e degli intervalli temporali, le forme insediative tendano a declinarsi e ad assumere caratteri specifici e ricorrenti, in grado di raccontare le trasformazioni della società che le abita e le relative interrelazioni con le dinamiche ambientali e con la mobilità. L'insediamento nelle sue forme, storiche e recenti, costituisce infatti l'ambiente costruito entro il quale si svolge la vita delle nostre comunità; i modelli insediativi utilizzati sono il luogo in cui si deposita la nostra memoria e identità collettiva. A dispetto di una 'storia urbana' che ha dato forma a una armatura territoriale ricca, articolata e tuttora riconoscibile nel territorio della Puglia centrale, le forme insediative più recenti risultano, oltre che "divoratrici" di territorio, spesso autonome e decontestualizzate, prive di qualità relazionali con il territorio nella sua complessità e di sensibilità ai valori ambientali e alle culture dei luoghi (Aree residenziali quali Bari Alto, Torre Alta)

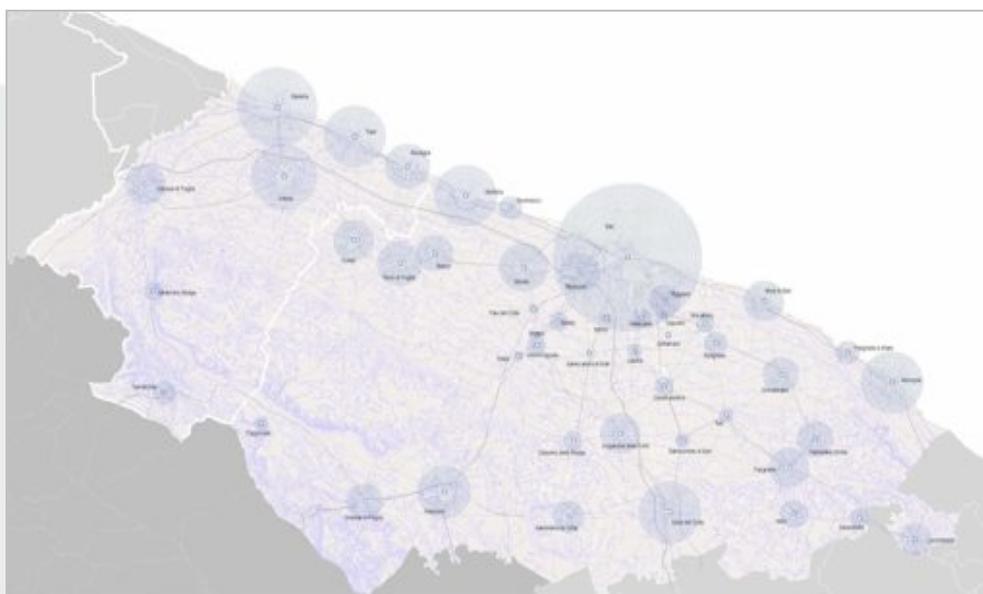
L'area della c.d "conca barese", oltre a contenere l'estremo dell'anello appena descritto, è caratterizzata in direzione sud e sud-est da una diversa armatura urbana, costruita da un reticolo regolare di centri di piccole e medie dimensioni, che formano delle 'quadre' orientate secondo le direttrici n-s e e-o, dal passo crescente all'allontanarsi dal capoluogo. Si tratta di poligoni formati dalle strade radiali di collegamento territoriale tra questi centri e il capoluogo e dagli assi trasversali che, insieme ai primi costituiscono una trama di isoaccessibilità locale scarsamente gerarchizzata, la cui efficienza è stata rafforzata dalla realizzazione nel corso degli ultimi decenni delle circonvallazioni ai centri abitati. I comuni appartenenti a questo reticolo, di prima e seconda cintura intorno a Bari, sono investiti dalle dinamiche insediative legate al decentramento residenziale, già a partire dagli anni '70, e da alcuni nodi specializzati. Spazialmente, il ruolo primaziale del capoluogo è definito, oltre che dalla dimensione urbana, anche dalla sua giacitura quale snodo territoriale di rilievo, demarcando il passaggio tra sistemi insediativi diversi.

Non l'autostrada, ma la direttrice storica per Taranto, la attuale SS 100, forse più per la grande accessibilità che per il successo di quelle politiche industriali, negli ultimi decenni ha catalizzato una specifica forma di sviluppo insediativo, offrendo sostegno a una ricca varietà di insediamenti costruiti per quantità discrete e riconoscibili: produttivi, commerciali, per lo svago, per la residenza, quest'ultima nella duplice fattispecie della espansione urbana dei comuni (si veda l'incremento demografico e del territorio urbanizzato dei comuni lungo la SS 100), e dei recinti di residenza a bassa densità, come ad esempio nel caso di Casamassima.

Le osservazioni specifiche emergenti dalle singole dotazioni territoriali non sono apparse sufficienti a descrivere il ruolo dei comuni nell'area vasta; pertanto si è ritenuto utile effettuare una lettura di sintesi delle sovracomunalità, basata sulla applicazione di una relazione binaria (1=presenza, 0=assenza) delle singole classi di attrezzature. Con il medesimo criterio si è aggiunta la presenza di nodi dell'accessibilità territoriale (stazioni e caselli autostradali). In tale modo ne deriva una gerarchia tra centri nella erogazione dei servizi di rango sovracomunale, che, sebbene basata su un criterio elementare, fornisce una prima lettura di ordine dei comuni della provincia; i cui risultati meritano qualche osservazione.

L'area a sud del capoluogo, insediata dai piccoli e medi centri della prima e della seconda cintura, a meno di alcune eccezioni, con evidenza assume il ruolo di una vera e propria periferia urbana del capoluogo, un serbatoio di residenza i cui abitanti gravitano sul capoluogo per la quasi totalità dei servizi sovracomunali.

Molti indicatori portano ad affermare come l'area barese, nella sua mutevolezza di perimetrazioni, sia l'unica rappresentabile chiaramente con un centro e una periferia; i comuni della prima e, a sud, della seconda corona sono quartieri periferici del capoluogo, vista la spiccata vocazione residenziale e la dipendenza mostrata nel campo dei servizi. Il ruolo primaziale di Bari è definito, oltre che dalla dimensione territoriale che coinvolge i comuni della prima cintura con soluzioni di continuità sempre più limitate e recessive, anche dalla sua giacitura quale snodo territoriale di rilievo, demarcando il passaggio tra i diversi sistemi insediativi.



**Figura 7 - Gerarchie urbane sulla base di servizi di rango sovralocale ed accessibilità**

Se, come già notato, la stessa struttura morfologica della parte consolidata della città di Bari riproduce in ambito locale le articolazioni spaziali del territorio in cui essa è inserita, le trasformazioni più recenti alludono alla costruzione di uno 'spazio metropolitano'; a questa evoluzione di carattere spaziale corrisponde la recentemente riaffermazione di una capacità catalizzatrice del capoluogo, testimoniata dalla progressiva aggregazione attorno al capoluogo di un crescente numero di comuni, anche al di là delle affermazioni di identità locale.

I fenomeni socioeconomici e territoriali di maggiore interesse per la pianificazione dei trasporti sono rappresentati dall'entità e dalla distribuzione nello spazio della popolazione, delle attività economiche e produttive e dei servizi.

Le aree produttive per lungo tempo sono state le uniche a configurarsi funzionalmente e morfologicamente in modo unitario e separato dalla complessità e plurifunzionalità della città. I caratteri distintivi, e quindi la loro riconoscibilità nel territorio, sono dovuti a modelli morfologici basati su ampie maglie regolari, di solito del tutto prive di relazioni di misura e di giacitura con i territori in cui sono localizzate, fatta eccezione per l'aggancio con il sistema della mobilità, soprattutto stradale. Anche quando di rango comunale (aree PIP), si

tratta di insediamenti non solo autonomi, ma spesso fuori scala rispetto ai contesti locali. Nella provincia di Bari negli anni più recenti due fenomeni costituiscono evoluzioni diverse della specializzazione funzionale e autonomia morfologica prima esclusivamente delle aree produttive. Da un lato le piattaforme pianificate per usi produttivi tendono a non assumere più i caratteri propri della “zona industriale” tipica del paesaggio della industrializzazione. Molte aree produttive accolgono nuove funzioni e assumono una fisionomia più mista. Ad esempio, le aree ASI di Bari e Molfetta, la zona PIP di Casamassima, in misura diversa costruiscono il paesaggio del commercio (specializzato, al dettaglio, all’ingrosso), vista la larga prevalenza delle attività artigianali/commerciali e della grande distribuzione. L’altro aspetto evolutivo vede aumentare le funzioni che si specializzano e si segregano in recinti separati dalla città, autonomi e morfologicamente conclusi. L’area di Casamassima costituisce l’esempio forse più estremo di questo fenomeno, potendo rappresentarsi, in un unico territorio, recinti residenziali, distributivi, centri commerciali integrati ad attrezzature per il tempo libero. Ne deriva una semplificazione estrema del sistema insediativo basata sulle funzioni: abitare, produrre, consumare. E’ problematica inoltre la costruzione di un rapporto con la città ‘tradizionale’, da cui queste morfologie sono nettamente separate.

Inoltre, sia in ambiti pianificati per le attività produttive, sia in territorio agricolo, lentamente hanno preso forma insediamenti lineari a carattere produttivo, di artigianato di servizio, di deposito e per il commercio all’ingrosso e in taluni casi al dettaglio. Gli insediamenti lineari sono localizzati lungo le strade di collegamento territoriale, provinciali e statali, indipendentemente dalla presenza di infrastrutture di servizio alla viabilità (complanari, svincoli a livelli differenziati). Talvolta proprio l’assenza di questi elementi rende il tracciato matrice di insediamento, con evidenti ricadute sul piano della efficienza e della sicurezza. Il potere attrattivo di talune strade, intensamente utilizzate, garantisce accessibilità e visibilità alle attrezzature che vi si insediano, spesso in alternativa alle localizzazioni nelle aree pianificate per le attività produttive (es. Area PIP Cpaurso, C.C. Bariblù Triggiano, Polo tecnologico Valenzano).

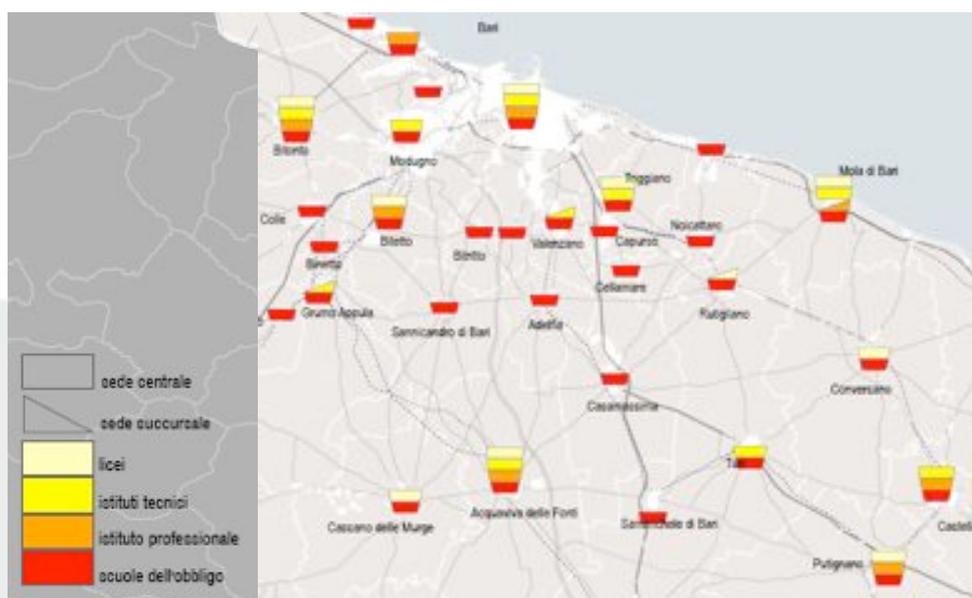


Figura 8 - Macro distribuzione dei servizi sul territorio (Fonte PTCP Prov. di Bari)

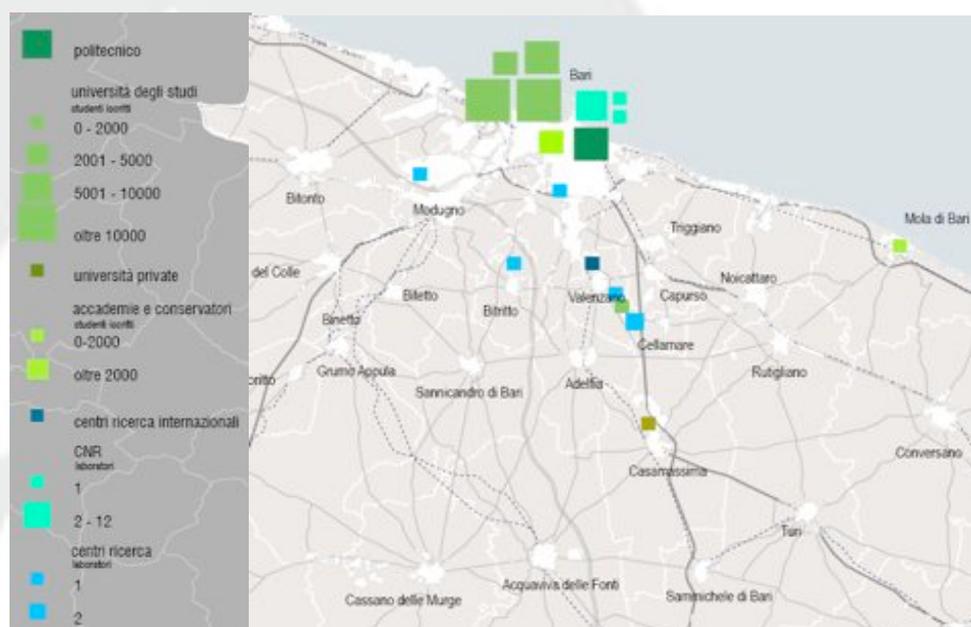
Inoltre la distribuzione dei servizi e delle attività nel territorio, soprattutto concentrate nella città di Bari, vanno a definire la massa associata a ciascun polo, costituita da variabili significative, in funzione della quale i singoli centri possono attrarre e quindi generare flussi di trasporto.

Si viene a confrontare la capacità di sviluppare movimenti in uscita ed in entrata espressi come “potere generante e attraente” secondo i principi della legge gravitazionale: due corpi si attraggono in funzione direttamente proporzionale alla loro massa e in funzione inversamente proporzionale al quadrato della distanza che li separa.

Le variabili significative che vanno a costituire la massa di ciascun polo sono legate alle dimensioni demografiche, alle capacità produttive ed alla fornitura di servizi (popolazione, addetti all’industria, al commercio, numero di iscritti a distretti scolastici, servizi sanitari, altro...). Riportiamo alcune tavole che qualitativamente permettono una lettura del contesto territoriale.



**Figura 9 - Distribuzione dei servizi scolastici superiori (Fonte PTCP Prov. di Bari)**



**Figura 10 - Distribuzione dei centri di ricerca ed università (Fonte PTCP Prov. di Bari)**



Figura 11 - Distribuzione dei servizi sanitari (Fonte PTCP Prov. di Bari)

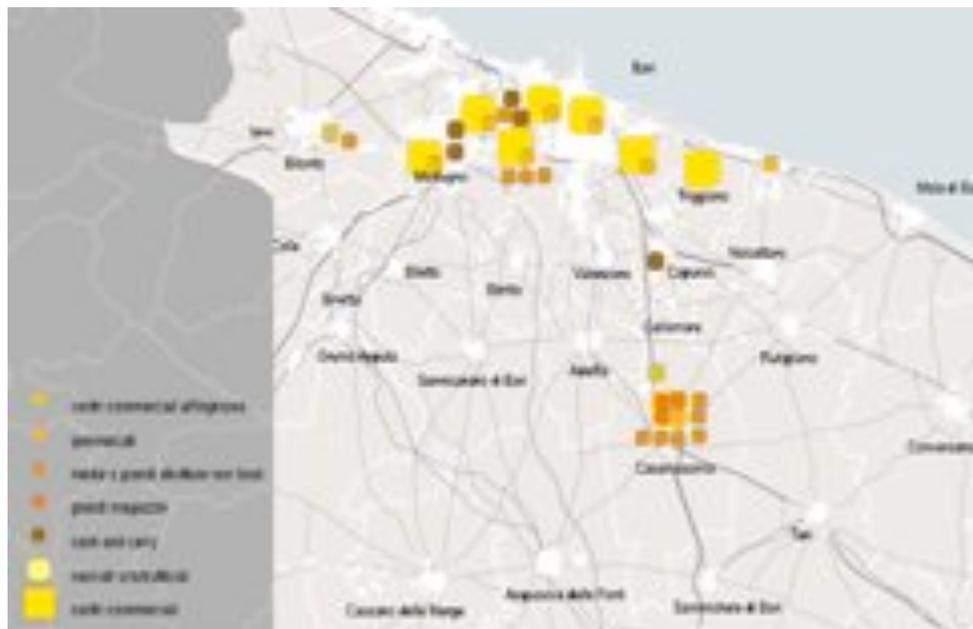


Figura 12 - Distribuzione aree commerciali (Fonte PTCP Prov. di Bari)



## 2.5. Domanda e qualità di mobilità

La domanda di mobilità a diverse scale spaziali è un'esigenza crescente dei cittadini di tutte le età e delle imprese. La mobilità è percepita come un valore e la non accessibilità ai suoi servizi è percepita come esclusione sociale. La domanda di mobilità proviene da insediamenti dispersi (dispersione spaziale) e slittata su orari atipici (dispersione temporale) e questa struttura non può essere soddisfatta dagli attuali trasporti collettivi per motivi di costo economico.

Lo spreco di tempo dei cittadini a seguito di un traffico caotico. L'inquinamento crescente dovuto al trasporto privato non collettivo. La non sostenibilità energetica della città in movimento che predilige e/o necessita del trasporto privato.

Integrare i modi di trasporto e gli orari delle reti per muovere persone, merci e informazioni in modo sostenibile. Integrare la pedonalità in un disegno multimodale di politiche di mobilità. Aumentare la competitività del trasporto collettivo su quello individuale. Qualificare architettonicamente e funzionalmente le aree di sosta ed interscambio definendo alcune di esse come aree di trasformazione urbana. Controllare e diminuire la dispersione degli insediamenti. Integrare i servizi di info-mobilità per abitanti residenti e temporanei ai piani di mobilità. Predisporre piani di emergenza inquinamento agendo sugli orari di inizio e fine delle attività sociali. Ricercare un equilibrio nella competizione fra abitanti residenti e temporanei nell'uso dei servizi di mobilità. Valutare la qualità e competitività del trasporto collettivo rispetto ai tempi e spazi di vita dei cittadini e degli ospiti secondo le diverse età. Definire un piano di logistica delle merci sensibile agli orari della città.

Lo studio in oggetto pone maggiore dettaglio alle condizioni di mobilità degli abitanti, la viabilità cittadina e la qualità ambientale, con specifica attenzione all'impatto della mobilità scolastica e all'incentivazione della mobilità lenta, dei percorsi protetti casa scuola e degli spostamenti casa lavoro.

Ridisegnare così la mobilità cittadina e territoriale secondo principi di scorrevolezza del traffico, di diminuzione della pressione veicolare sui centri abitati, di razionalizzazione e ottimizzazione del trasporto pubblico e di promozione di schemi di mobilità alternativa, assume l'aspetto temporale come indicatore importante delle misure che accompagneranno la sua realizzazione. L'interazione tematica riguarda in modo particolare le azioni relative all'accessibilità e fruibilità dei servizi cittadini, all'incentivazione della mobilità lenta e alla organizzazione degli orari scolastici e delle modalità di spostamenti come contributi alla decongestione del traffico e alla conciliazione dei tempi di vita e lavoro delle famiglie. E' necessario in tale contesto, realizzare una analisi sulle caratteristiche della popolazione e delle attuali abitudini negli spostamenti, sulla offerta infrastrutturale e di servizi per evidenziare gli ambiti su cui soffermare l'attenzione ed individuare proposte progettuali in tema di mobilità, tema sempre più centrale nelle politiche temporali perché riguarda tutte le categorie di cittadini, influenzandone in modo determinante le pratiche di vita quotidiane e perché rappresenta un nodo cruciale dell'organizzazione spazio temporale del contesto urbano:

- Riduzione dello spreco di tempo dei cittadini a seguito di un traffico caotico.
- Incentivare la sostenibilità della città in movimento che attualmente predilige e/o necessita del trasporto privato rispetto al trasporto collettivo o alternativo.
- Integrare i modi di trasporto e gli orari delle reti per muovere persone, merci e informazioni.
- Recuperare ed incentivare la pedonalità e la ciclabilità in un disegno multimodale di politiche di mobilità
- Integrare l'organizzazione degli orari scolastici e delle modalità di spostamenti come contributi alla decongestione del traffico e alla conciliazione dei tempi di vita e lavoro degli studenti e delle famiglie

**“La mobilità è percepita come un valore. La non accessibilità è percepita come esclusione sociale”**

Per evidenziare gli ambiti su cui soffermare l'attenzione ed individuare proposte progettuali in tema di mobilità, tema sempre più centrale nelle politiche temporali perché riguarda tutte le categorie di cittadini, influenzandone in modo determinante le pratiche di vita quotidiane e perché rappresenta un nodo cruciale dell'organizzazione spazio temporale del contesto urbano è necessario realizzare una analisi sulle:

- *caratteristiche e sulle attuali abitudini negli spostamenti della popolazione*
- *offerta infrastrutturale e di servizi*

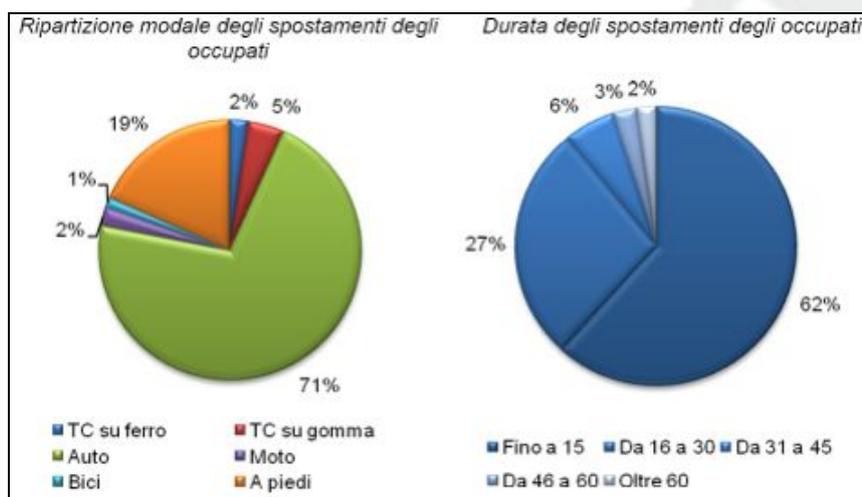
### 2.5.1. Caratteristiche ed abitudini di spostamento

I dati raccolti nell'ultimo Censimento Popolazione 2001, sebbene variati rispetto all'evoluzione dei comportamenti, consentono di estrarre informazioni qualitative e di tendenza rispetto alle esigenze di spostamento dei cittadini.

**Tabella 13 - Popolazione residente che si sposta giornalmente per luogo di destinazione (Fonte: ISTAT – 2001)**

COMUNI	Luogo di destinazione				
	Comune di dimora	%	Fuori del comune	%	Totale
Adelfia	3532	48,22%	3793	51,78%	7325
Capurso	2786	44,65%	3453	55,35%	6239
Cellamare	816	34,14%	1574	65,86%	2390
Triggiano	5960	50,43%	5859	49,57%	11819
Valenzano	3356	43,01%	4447	56,99%	7803
<b>Totale</b>	<b>16450</b>	<b>46,24%</b>	<b>19126</b>	<b>53,76%</b>	<b>35576</b>

A livello provinciale, il 55% di questi spostamenti è lavoro, il 45% per motivi di studio. Riguardo al primo tipo di spostamenti, un'analisi condotta nella fase di redazione del PSAV terra di Bari individua che il 71% degli spostamenti con motivazioni di lavoro utilizzano l'auto privata, che il trasporto pubblico serve il 7% dei movimenti (anche qui il trasporto su gomma è preferito a quello su ferro), che al lavoro a piedi va il 19% dei censiti; circa il 62% degli spostamenti ha una durata inferiore ai 15 minuti.



**Figura 13 - Modal split - spostamenti casa-lavoro (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari)**

Notevolmente diversa appare la distribuzione modale degli spostamenti casa-scuola degli studenti, dei quali all'incirca la metà è pedonale, un po' più di un quarto è su mezzo privato (auto o moto) e il resto su

trasporto pubblico (più su strada che su ferro); la bicicletta non è utilizzata per niente. Gli spostamenti per motivi di studio sono molto brevi: quasi 3 su 4 di essi durano meno di un quarto d'ora

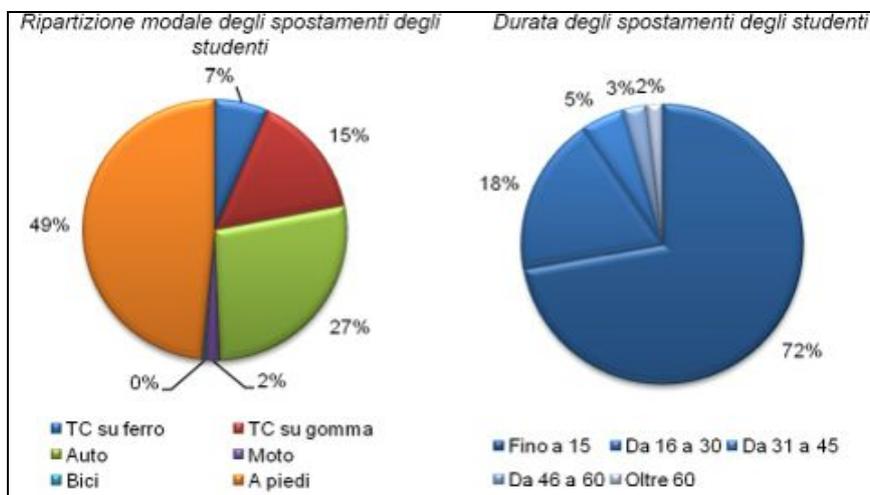


Figura 14 - Modal split - spostamenti casa-scuola (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari)

La prevalenza dell'uso dell'auto privata, come modalità di spostamento, è confermata anche dai risultati delle analisi riportati nel Piano regionale dei Trasporti, dove è messo a confronto il flusso di veicoli con gli spostamenti effettuati in treno.

I dati sopra menzionati è evidente che non possono costituire un riferimento in termini assoluti per il caso dell'Ambito 5, però, in assenza di un'indagine specifica, consentono di trarre degli spunti interessanti per indirizzare le prime proposte di intervento. In un successivo capitolo riporteremo i dati risultanti da una indagine sui comportamenti di spostamento casa-lavoro e casa scuola, condotto su un campione significativo di utenti, a conferma delle indicazioni rilevate a livello provinciale e area vasta.

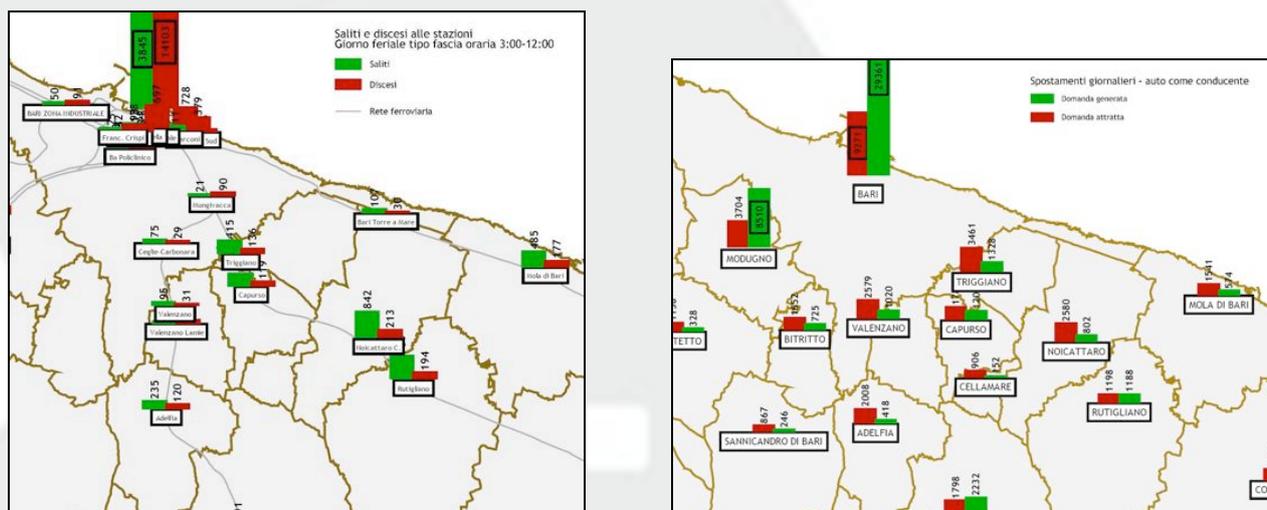


Figura 15 a e b - a) saliti e discesi alle stazioni b) spostamenti giornalieri auto come conducente

## 2.5.2. Offerta infrastrutturale e di servizi

### 2.5.2.1. Infrastrutture stradali

Il territorio è dotato di una ricca rete infrastrutturale viaria extraurbana, grazie alla vicinanza del capoluogo di Regione, in cui si distinguono due direttrici principali: quella parallela alla costa, costituita dall'autostrada A14 fino a Bari, dalla tangenziale di Bari e poi dalla SS. 16 fino a Polignano, e quella Bari-Taranto,, che usa la stessa A14 e la SS. 100. La circolazione sulla direttrice adriatica è condizionata dal collo di bottiglia costituito dalla tangenziale di Bari, che ha il difetto di servire traffici di tipo diverso: quello di attraversamento nord-sud, ma anche quello di distribuzione e penetrazione per Bari. Inoltre importante asse interregionale è la S.S. 966, a servizio dei collegamenti con Matera e Potenza e con l'importante distretto produttivo di Altamura. L'asse stradale necessita di interventi di variante per i Comuni di Toritto. Acquaviva, Binetto,, Bitetto, Cellamare, Conversano, Triggiano che hanno problemi legati al traffico di attraversamento dell'area urbana e hanno intrapreso (Binetto, Bitetto, Conversano, Triggiano) o vorrebbero intraprendere (Acquaviva delle Fonti, Cellamare) iniziative per la realizzazione e il completamento di circonvallazioni.



Figura 16 - Rete stradale area Bari Sud Est

L'analisi dell'esistente rivela che le reti di trasporto, con particolare riferimento a quella stradale, presentano in vari tronchi capacità insufficienti rispetto ai volumi di traffico rilevati nelle ore di punta. In figura si osserva quanto siano estesi sulla rete stradale i casi di livelli di criticità elevati (superiori a 0,6) e come le situazioni peggiori (con indici di criticità superiori ad 1) siano addensate nell'intorno del capoluogo, dove maggiormente si addensano le aree urbanizzate.

Gran parte delle criticità presenti, infatti, soprattutto nelle aree più densamente urbanizzate, dipendono da un evidente difetto di gerarchizzazione delle reti stradali. Tale difetto è particolarmente evidente nel sistema urbano sviluppatosi intorno a Bari, dove manca una rete di viabilità primaria, a servizio degli elevati volumi di traffico in penetrazione e attraversamento del capoluogo, capace di separare tali flussi dal traffico locale. Gli interventi di miglioramento delle reti, pertanto, vanno concepiti, pur sempre nella logica della ricostituzione della congruenza fra domanda e offerta, con il proposito di costruire la rete di viabilità primaria attualmente assente e creare quella gerarchia fra le reti stradali, che è premessa indispensabile per una corretta distribuzione dei flussi sul territorio.

fruizione delle strade pugliesi. L'andamento dei flussi di rilievo evidenzia come molte strade sfiorino valori di flussi prossimi alla capacità della strada.

La SS16 (a nord e a sud di Bari) e la SS100 (Bari-Gioia del Colle) presentano i flussi sia nell'intera giornata che nell'ora di punta più elevati di tutta la rete stradale principale pugliese. Tra le strade a due corsie la S.P.80 Valenzano-Bari e la S.P. 60 Triggiano-S. Giorgio presentano un livello di traffico significativo.

La velocità media sulla rete stradale risulta elevata sia nelle strade a due corsie che in quelle a quattro. I limiti di velocità vengono abbondantemente superati da più del 15% dei veicoli presenti.



Figura 17 - Analisi dei flussi di traffico sulle principali arterie SS.100 e SP80. Fonte: Regione Puglia - Tecnopolis

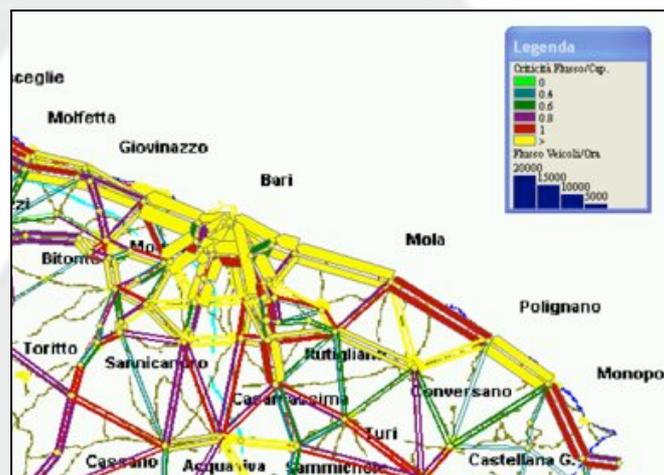


Figura 18 - Volumi di traffico e indici di criticità f/c

Il problema della sicurezza ha sempre avuto rilevanza per le sue ovvie implicazioni di natura sociale e morale; per di più, negli ultimi tempi il persistere di un'elevata mortalità e un elevato costo sociale legati agli incidenti ha richiamato su tale argomento l'attenzione dei governi, anche a livello europeo, con l'emanazione di nuove norme per migliorare la sicurezza sia sui luoghi di lavoro, che in merito al Codice della Strada. Per quanto riguarda gli incidenti stradali, particolare attenzione si pone oggi per limitare al massimo i rischi connessi a tutte le componenti che concorrono al fenomeno della mobilità su strada: il veicolo, il conducente e la via.

I dati 2010 consentono di tracciare una prima mappa del rischio di incidentalità sulle strade pugliesi. Si scopre, così, che, (ed il dato è confermato anche a livello nazionale), quasi  $\frac{3}{4}$  degli incidenti stradali (oltre 4.100 con quasi 7.000 feriti) avviene in ambito urbano e meno dell'1% (0,8%) in autostrada; ma il vero flagello sono le strade extraurbane, dove si concentra meno di  $\frac{1}{4}$  degli incidenti ma quasi  $\frac{3}{4}$  dei decessi, 90 su 122 (con circa la metà su strade provinciali).

Questo mette in risalto come le politiche di contrasto alla pericolosità degli incidenti stradali abbiano ormai cominciato a dare i loro frutti sulle Autostrade, ma siano, invece, ancora assolutamente latitanti su quelle strade che rappresentano il vivere quotidiano, la mobilità pendolare di piccolo cabotaggio, le strade extraurbane, spesso anche le peggiori dal punto di vista infrastrutturale, che però sopportano ingenti volumi di traffico, per soddisfare un bisogno di mobilità locale in cui il trasporto pubblico locale, purtroppo, ancora non riesce ad accedere.

La mappa dell'incidentalità passa soprattutto per le strade statali, provinciali, e regionali, con la S.S. 16 che, data anche la sua estensione su tutto il territorio regionale è ripetutamente teatro di sinistri (quasi 200 nel solo 1° semestre 2010) con 9 morti e quasi 350 feriti.

Anche la distribuzione dei sinistri nella settimana ribadisce quanto già più volte sottolineato in altri contesti, in Puglia si fanno più incidenti di lunedì e giovedì, che sono anche i giorni in cui è più alta la propensione a rimanere feriti. Le ore più a rischio sono quelle in cui è presente la maggiore concentrazione di traffico, infatti, il picco dei decessi si ha intorno alle 3 del pomeriggio, orario caratterizzato dagli spostamenti casa-lavoro, così come la mattina intorno a mezzogiorno ed il pomeriggio intorno alle 18, orari con più elevata percentuale di incidenti e di feriti, quando, cioè, si sommano i volumi di traffico provenienti dagli spostamenti casa-lavoro a quelli diretti verso lo shopping pomeridiano.



Figura 19 - Livello di sicurezza strade prov. Bari (Fonte Cremss – Regione Puglia)

Il luogo dove avviene un incidente stradale rappresenta un fattore discriminante importante per gli esiti che questo produce, infatti, se 2/3 dei sinistri e dei feriti si riscontrano negli ambiti urbani, quindi in città, ma anche in tutte quelle strade che caratterizzano gli accessi ai centri urbani, subire un incidente su una strada extra-urbana (in massima parte provinciali) fa aumentare di molto il rischio di morte, è in queste tipologie di sinistri che si concentra quasi la metà (44%) dei decessi, a dimostrazione della diversa natura dei sinistri e dell'elevato rischio che spesso le infrastrutture presentano proprio in questa tipologia di strade.

Una particolarità, degna di nota, riguarda i luoghi in cui avvengono gli incidenti stradali, sembrerà difficile da credere ma se la metà dei sinistri avviene agli incroci (con buon peso dei sinistri urbani), il rischio di decesso negli incidenti in rettilineo diventa quasi i 2/3 del totale.

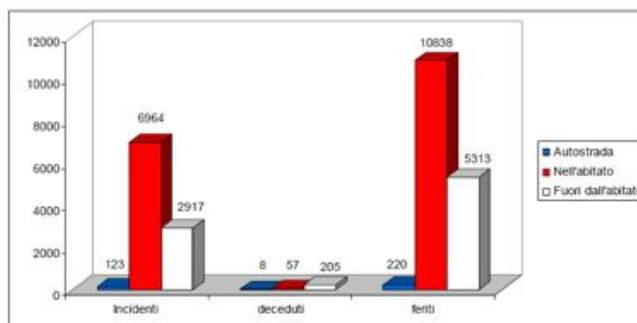


Figura 20 - Localizzazione dell'incidentalità (Fonte Cremss – Regione Puglia)

### 2.5.2.2. Infrastrutture ferroviarie

Per quanto attiene la rete ferroviaria, il territorio può contare su una dotazione infrastrutturale decisamente ricca, anche se gli impianti ferroviari (e i relativi materiali rotabili) sono in alcuni casi vetusti. Il sistema ferroviario dell'area presenta una struttura radiale monocentrica convergente nel nodo di Bari Centrale da cui si dipartono tutte le linee ferroviarie che attraversano il capoluogo pugliese. La rete ferroviaria, che ha un'estensione complessiva di circa 300km presenta grandi potenzialità solo in parte sfruttate ed è caratterizzata da un'accessibilità tuttavia non particolarmente elevata.

In generale, la pur consistente dotazione di connessioni viarie e ferroviarie regionali non è attualmente capace di potenziare le specificità "gravitazionali" dei singoli sistemi urbani e di favorire la trasformazione dell'area in un sistema policentrico metropolitano. Inoltre una delle criticità del sistema è sicuramente la carenza di infrastrutture a servizio della multi modalit .

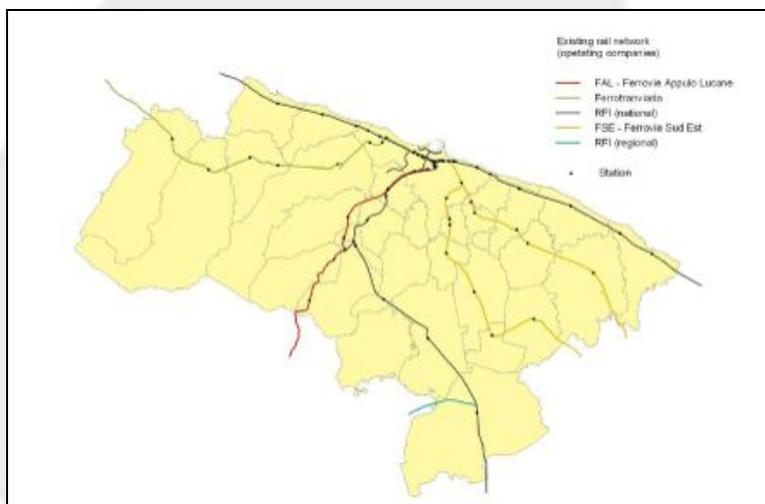


Figura 21 - Rete Ferroviaria in Provincia di Bari (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari)

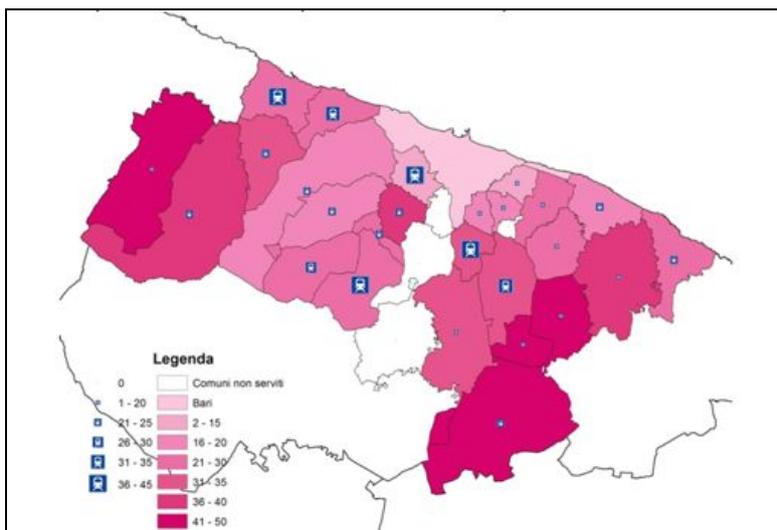


Figura 22 - Numero corse ferroviarie e distanza in minuti (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari)

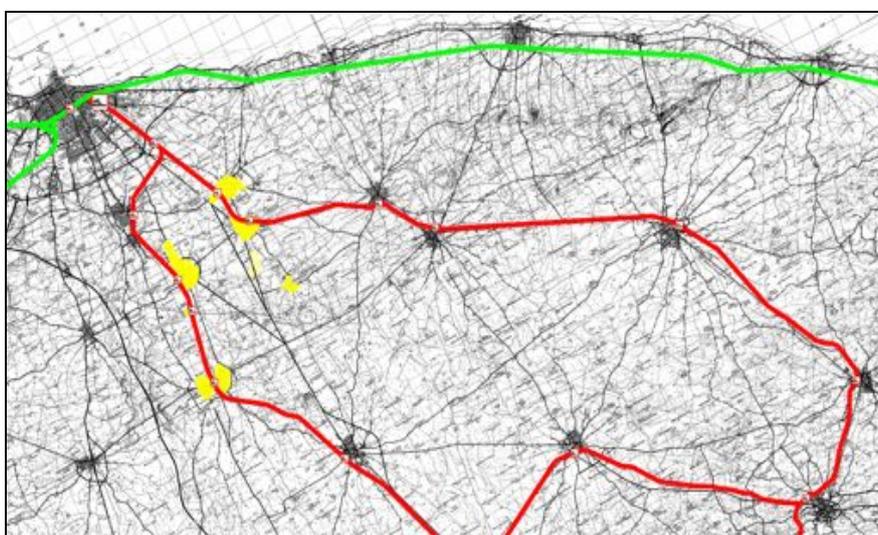


Figura 23 - Linee "Ferrovie del Sud Est"

Il territorio del Distretto è attraversato da due linee delle Ferrovie del SUD-EST:

**Linea 1 Bari-Taranto** che serve i comuni di Triggiano e Capurso

**Linea 1bis Mungivacca-Putignano** che serve i comuni di Valenzano e Adelfia. Il Comune di Cellamare non è raggiunto dal servizio. Le due linee si intersecano in prossimità del Comune di Putignano e del nodo di Mungivacca, con percorsi che non facilitano il collegamento tra i comuni delle due linee.

Riportiamo la frequenza delle corse giornaliere effettuate nei comuni interessati dall'Ambito:

Linea Ferroviaria	Frequenza giornaliera
Linea1 Bari-Taranto	21 corse/g
Linea1 Taranto-Bari	22 corse/g
Linea 1bis Mungivacca-Putignano	16 corse/g
Linea 1bis Putignano-Mungivacca	18 corse/g

Il servizio non è effettuato nella giornata di Domenica.

Dai dati forniti dalle stesse Ferrovie del SUD EST risulta che la linea Bari Taranto permette una offerta di circa 15.800 posti/giorno a dispetto di una domanda attuale di circa 3.300 passeggeri/giorno con un coefficiente di utilizzazione di 0,21, praticamente nullo.

Le linee ferroviarie procedono su due percorsi paralleli, impedendo il collegamento trasversale tra i comuni delle due direttrici, realtà che condividono servizi ed interessi e che si vedono così limitati alla fruizione ed incentivati all'uso dell'auto privata. Il contesto porta anche ad una limitazione della crescita di unità sia a livello imprenditoriale che a livello di servizi (la fruizione dei servizi sanitari e scolastici).

Alle limitazioni fisiche, infrastrutturali si aggiungono anche dei servizi poco calibrati alla domanda (frequenza e organizzazione delle corse) che vedono il sovraffollamento dei mezzi in alcune fasce orarie e l'utilizzo a vuoto in altre.

### 2.5.2.3. Servizi di trasporto pubblico su gomma

La Provincia offre ai cittadini del territorio amministrato un servizio di collegamento su gomma fra i Comuni e fra questi e i vari poli di attrazione pubblici e/o privati che giornalmente sono frequentati (sedi di lavoro, sedi di Enti pubblici, A.S.L., ospedali, Università, centri commerciali, ecc.).

La Provincia di Bari ha affidato il servizio di trasporto pubblico locale al Consorzio Trasporti Aziende Pugliesi "CO.TR.A.P." di Bari. Le autolinee che collegano i 48 comuni del territorio provinciale sono esercite dalle imprese ad esso consorziate.

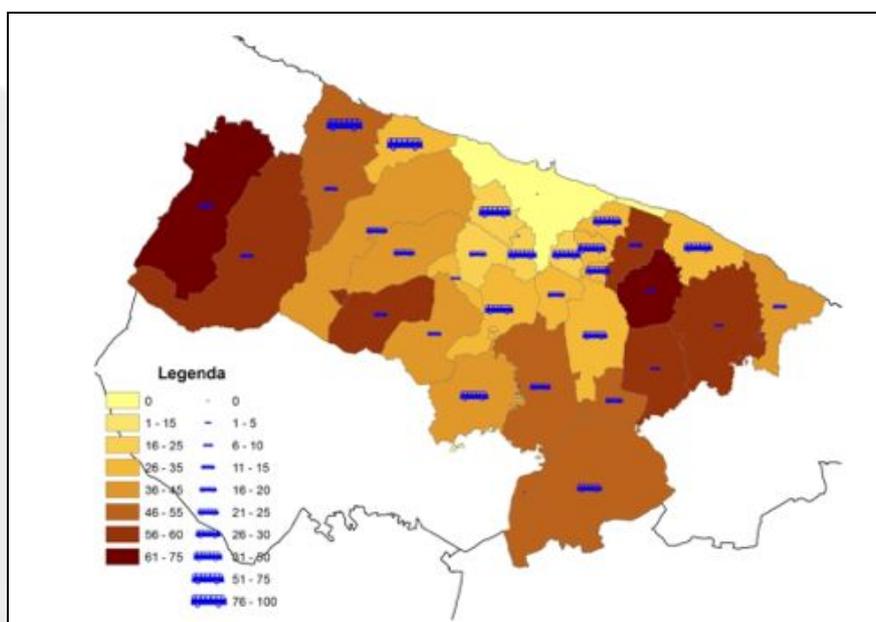


Figura 24 - Trasporto collettivo su gomma: numero di corse e distanza (in minuti) (Fonte: Piano Strategico Metropoli Terra di Bari)

### 2.5.2.4. Offerta servizi delle FSE

Sono state installate nelle stazioni FSE le emittitrici "TICKET & GO" di biglietti e abbonamenti (self service) e la biglietteria in rete (tramite Internet). Le moderne apparecchiature tecnologiche, accettano monete e soldi di carta e danno resto, sono installate nelle stazioni delle Ferrovie Sud Est, nella zona sottostante alle pensiline in modo da velocizzare l'acquisto del biglietto, o dell'abbonamento (settimanale e mensile) per i passeggeri in partenza. Il semplice utilizzo, grazie ad indicazioni molto chiare e precise, che guidano gli utenti, anche i meno esperti, nei sottomenù dello schermo ha consentito di incrementare notevolmente la vendita dei biglietti per viaggiare a bordo dei treni FSE. E' possibile inoltre acquistare il biglietto attraverso internet pagando con la carta di credito, stampando il titolo acquistato che sarà presentato poi al

capotreno dotato, come tutto il personale, di moderni pc-palmari che consentono a bordo del treno di verificare e stampare il biglietto al passeggero che lo ha acquistato su internet. Gli stessi pc-palmari consentono, sempre grazie alla nuova rete wi-fi di cui si sono dotate le Ferrovie Sud Est, di avere il monitoraggio intero della rete in tempo reale, di inviare mail e comunicazioni su partenze e arrivi dei treni alla Direzione di Esercizio, incidendo così, notevolmente sulla puntualità e regolarità dei mezzi ferroviari FSE

**Tabella 14 - Esempi di tariffazione FSE al 24/06/2012 (ferroviarie)**

Da Km	A Km	Corsa semplice	Abbonamento settimanale	Abbonamento Mensile	Abbonamento Ordinario	Abbonamento annuale Studenti	Animali	Elettori
1	10	€ 1,00	€ 5,58	€ 20,25	€ 184,68	€ 138,51	€ 1,00	€ 1,00
11	15	€ 1,00	€ 8,19	€ 28,80	€ 262,66	€ 196,99	€ 1,00	€ 1,00
16	20	€ 1,30	€ 10,80	€ 37,80	€ 344,74	€ 258,55	€ 1,00	€ 1,00
21	25	€ 1,60	€ 13,05	€ 45,00	€ 410,40	€ 307,80	€ 1,00	€ 1,00
26	30	€ 1,90	€ 15,30	€ 52,20	€ 476,06	€ 357,05	€ 1,00	€ 1,00
32	35	€ 2,30	€ 17,01	€ 57,60	€ 525,31	€ 393,98	€ 1,20	€ 1,00

**Tabella 15 - Esempi di tariffazione FSE al 24/06/2012 (automobilistiche)**

Da Km	A Km	Corsa semplice	Abbonamento settimanale			Abb. Mensile		Abbonamento annuale		
						Ordinari	Studenti	Ordinari	Studenti	Ridotto
1	10	€ 1,00	€ 5,58	€ 4,68	€ 20,25	€ 17,01	€ 184,68	€ 138,51	€ 155,13	
11	15	€ 1,00	€ 8,19	€ 6,84	€ 28,80	€ 24,30	€ 262,66	€ 196,99	€ 221,62	
16	20	€ 1,30	€ 10,80	€ 9,00	€ 37,80	€ 31,50	€ 344,74	€ 258,55	€ 287,28	
21	25	€ 1,60	€ 13,05	€ 10,89	€ 45,00	€ 37,80	€ 410,40	€ 307,80	€ 344,74	
26	30	€ 1,90	€ 15,30	€ 12,78	€ 52,20	€ 44,10	€ 476,06	€ 357,05	€ 402,19	
32	35	€ 2,30	€ 17,01	€ 14,22	€ 57,60	€ 48,60	€ 525,31	€ 393,98	€ 443,23	

\* Gli abbonamenti ridotti, validi dal lunedì al venerdì, sono rilasciati esclusivamente per i collegamenti con le zone industriali di Bari, Gioia del Colle e Lecce.

### Agevolazioni tariffarie in favore di categorie protette

La Regione Puglia può disporre il rilascio da parte delle Imprese di documenti di viaggio per la circolazione gratuita sui servizi di trasporto, per le seguenti categorie di cittadini:

- i privi di vista per cecità assoluta o con residuo visivo non superiore ad un decimo in entrambi gli occhi con eventuale correzione e loro eventuale accompagnatore, se ne è riconosciuto il diritto;
- gli invalidi di guerra, civili di guerra e per servizio, iscritti alla prima, seconda e terza categoria della tabella A) allegata alla legge 18 marzo 1968, n. 113 e successive modificazioni, e loro eventuale accompagnatore, se ne è riconosciuto il diritto;
- gli invalidi civili e i diversamente abili certificati dall'autorità competente, ai quali sia stata accertata una invalidità in misura non inferiore all'80 per cento e loro eventuale accompagnatore se ne è riconosciuto il diritto; nonché gli invalidi del lavoro certificati dall'autorità competente, ai quali è stata accertata una invalidità in misura non inferiore al 70 per cento.

Nei casi sopra elencati il soggetto interessato può ottenere gratuitamente il titolo di viaggio presentandosi, in caso di scelta del vettore automobilistico, presso le biglietterie automobilistiche di Bari, Lecce, presso l'ufficio commerciale Autolinee di Taranto o in caso di scelta del trasporto col vettore ferroviario in una qualsiasi biglietteria di stazione, previa sottoscrizione di autodichiarazione su modello già predisposto.

### Trasporto ragazzi

I ragazzi di età inferiore a dieci anni accompagnati singolarmente da persona adulta sono trasportati gratuitamente.



### **Trasporto bagagli**

Il viaggiatore ha diritto di portare con sé gratuitamente due bagagli, a bordo del mezzo, ciascuno di dimensioni non superiore a cm 70x50x30. I bagagli sono affidati esclusivamente alla cura e sorveglianza del viaggiatore poiché non sono presi in consegna.

### **Trasporto animali**

A bordo di treni ed autobus è consentito il trasporto gratuito di:

- cani di piccola taglia, gatti ed altri animali domestici da compagnia racchiusi in appositi contenitori, di dimensioni non superiori a 70x50x30, a condizioni che siano sistemati negli appositi spazi o tenuti in braccio dal proprietario, purché non rechino disturbo. E' ammesso un solo contenitore per viaggiatore.
- Cani guida dei ciechi, in ragione di un cane per ogni cieco, anche se questi è accompagnato da una persona.

A bordo dei treni è ammesso, altresì, il trasporto, dietro pagamento di un biglietto di corsa semplice ridotto del 50% di un cane di qualsiasi taglia sulla piattaforma o nel vestibolo dei treni, sempre che non rechi disturbo ed il cane sia tenuto al guinzaglio e munito di museruola.

In nessun caso gli animali possono occupare posti destinati ai viaggiatori.

Per tutti i cani, ad esclusione dei cani guida per ciechi, è necessario essere in possesso del certificato di iscrizione all'anagrafe canina (o per gli stranieri del passaporto dell'animale), che deve essere esibito al momento dell'acquisto del biglietto per l'animale ed in corso di viaggio.

### **Trasporto bici**

Il servizio è espletato solo sui mezzi ferroviari dotati di bagagliaio in base alla medesima capacità ricettiva. Al viaggiatore è consentito il trasporto della bici al seguito gratuitamente. Per usufruire del servizio bici al seguito il viaggiatore deve essere munito di un biglietto di viaggio al prezzo competente, valido per il percorso da effettuare e anche del biglietto di supplemento per il trasporto della bici.

Il servizio "Bici al seguito" non è consentito sugli autobus aziendali.

### **Elettori**

Solo sui mezzi ferroviari è ammesso il trasporto, ad un prezzo ridotto del 60% di andata e ritorno rispetto alla tariffa ordinaria di corsa semplice, ai cittadini che in occasione di consultazioni elettorali si recano alle urne per espletare il diritto di voto.

### **Uso promiscuo del titolo di viaggio**

E' consentito ai soli possessori di abbonamento mensile ed annuale, sia ferroviario che automobilistico, l'uso indifferenziato di entrambi i vettori (treno o bus) purché il titolo di viaggio abbia la medesima origine-destinazione. Tale beneficio è esteso all'intera rete, all'intera giornata nel periodo estivo (15 giugno-14 settembre), con l'esclusione della sola fascia oraria 6,30-8,59 nel periodo invernale.

### **Servizio Automobilistico domenicale e festivo**

Il servizio ferroviario è sospeso nei giorni domenicali e festivi.

### 2.5.2.5. Servizi offerti da STP

In base alla Legge Regionale n.18/2002, la tipologia dei titoli di viaggio e le relative tariffe sono stabilite dalla Giunta regionale e provinciale. Inoltre, la Giunta Regionale con provvedimento n.1838 del 06/12/02205 ha disposto una agevolazione tariffaria ai pendolari che acquistano abbonamenti, accollandosi l'agevolazione pari allo sconto del 10% dell'importo a tariffa.

Per fornire un servizio più completo, la Società ha previsto anche, su richiesta dell'utenza, la vendita a bordo di titoli di viaggio a tariffa maggiorata da parte del conducente. Invece, i normali titoli di viaggio adottati sulle linee aziendali sono:

- Biglietto di Corsa Semplice ordinario: i biglietti che non hanno ricevuto la prima obliterazione non hanno scadenza.
- Biglietto di Abbonamento Settimanale "a tariffa ridotta": consente un numero di viaggi illimitato sul percorso per cui è stato rilasciato. E' valido nei giorni dal lunedì al venerdì della sola settimana per cui è stato emesso, comprese le festività infrasettimanali sulle linee dov'è in atto il servizio festivo.
- Biglietto di Abbonamento Settimanale "a tariffa ordinaria": è valido dal lunedì alla Domenica, comprese le festività infrasettimanali sulle linee dov'è in atto il servizio festivo. Consente un numero di viaggi illimitato sul percorso per cui è stato rilasciato, è valido nella sola settimana per cui è stato emesso.
- Biglietto di Abbonamento Mensile "a tariffa ridotta": consente un numero di viaggi illimitato sul percorso per cui è stato rilasciato. E' valido nei giorni dal lunedì al venerdì del mese per cui è stato emesso, comprese le festività infrasettimanali sulle linee dov'è in atto il servizio festivo.
- Biglietto di Abbonamento Mensile "a tariffa ordinaria": è valido per un mese intero, comprese le Domeniche e le festività infrasettimanali sulle linee dov'è in atto il servizio festivo.

Con l'acquisto del titolo di viaggio, il Cliente acquisisce il diritto:

- al trasporto gratuito di un bambino di età non superiore a dieci anni, purché regolarmente documentata;
- al trasporto gratuito di un solo pacco o valigia aventi dimensioni non eccedenti cm (75x50x25).

### Servizi offerti da Miccolis Spa

In ottemperanza alla Delibera n. 1882 del 06.08.2010 della Regione Puglia le tariffe applicate da Miccolis Spa, sono le seguenti:

- Biglietto di Corsa Semplice
- Biglietto di Abbonamento Settimanale
- Biglietto di Abbonamento Mensile

Il titolo di viaggio è personale e non può essere ceduto in alcun caso. Il biglietto di corsa semplice od abbonamento deve essere convalidato dal Cliente alla salita sull'autobus. La convalida avviene tramite apposita oblitteratrice posta sul bus. Il biglietto è valido solo per la corsa utilizzata all'atto della oblitterazione. L'abbonamento deve essere obbligatoriamente accompagnato da tesserino di riconoscimento sul quale vi deve essere corrispondenza numerica.

**L'ADISU Puglia** sede di Bari Università offre particolari agevolazioni per i trasporti urbani grazie a una convenzione con l'AMTAB e l'Università. Gli studenti della Facoltà di Medicina Veterinaria, situata a Valenzano, possono usufruire di un abbonamento mensile a condizioni agevolate.

## 2.6. La mobilità nei Comuni dell'Ambito

L'area dei 5 Comuni considerati è servita da una discreta dotazione infrastrutturale stradale e ferroviaria in funzione della sua vicinanza con il capoluogo regionale. Il **collegamento stradale** con il capoluogo è assicurato dalla strada statale SS100 Bari-Taranto che attraversa e/o lambisce i territori di Cellamare, Capurso, Triggiano, Valenzano ed Adelfia. La strada statale 16 Adriatica, che lambisce a nord il territorio dei comuni considerati, è collegata al centro urbano di Triggiano, attraverso la strada provinciale SP 60 ed al Comune di Valenzano tramite la SP 80.

La breve SP 247 mette in comunicazione Capurso con Triggiano. Il collegamento tra Cellamare e Capurso è assicurato dalla SP 98 e la ex SS 634 e da una strada comunale. Valenzano e Capurso sono collegati tramite la SP 74 mentre Valenzano e Adelfia sono raggiungibili tramite la SP 133. I Comuni di Adelfia, Valenzano e Cellamare hanno il proprio territorio non direttamente attraversato dalla SS100 ma sono facilmente e brevemente collegati ad essa rispettivamente tramite la SP 84, SP 74 e la SP 98.

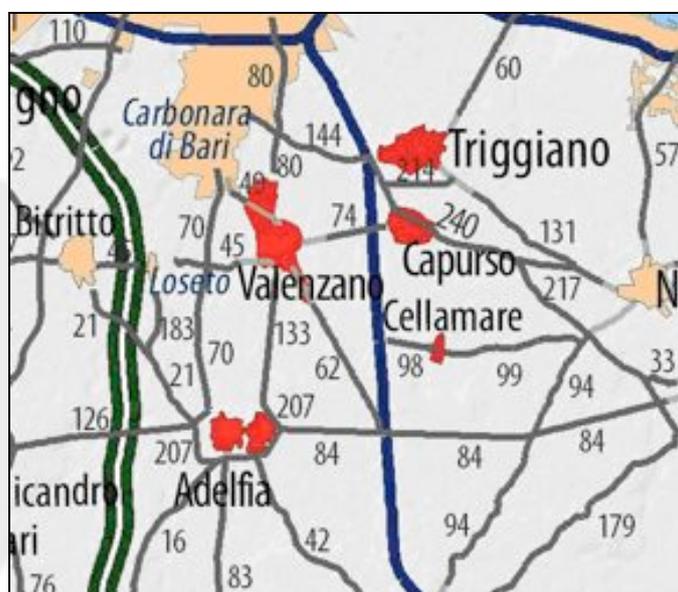


Figura 25 - Viabilità primaria nell'Ambito

Tabella 16 - Km rete stradale primaria per comune

Comune	Stradee Prov. (km)	Strade Statali (km)
Adelfia	26,50	0,000
Capurso	6,41	10,388
Cellamare	2,17	0,000
Triggiano	7,66	2,200
Valenzano	15,30	0,000

Per una valutazione dell'idoneità dell'offerta infrastrutturale è necessario confrontare le capacità delle strade in oggetto con i flussi di traffico insistenti.

L'analisi dei flussi di veicoli consente di evidenziare gli andamenti del traffico da e verso i centri urbani. In tal modo è possibile determinare interventi di calmierazione e contenimento del traffico ed implementare politiche di mobilità sostenibile.

Nell'ambito del Piano di riqualificazione della mobilità urbana per la riduzione dell'inquinamento atmosferico e l'aumento della mobilità ciclo-pedonale nell'area metropolitana di Bari sono stati eseguiti conteggi del traffico sia in punti esterni ai centri abitati, sia all'interno degli stessi.

Tutte le indagini sono state effettuate in giorni feriali (in cui la domanda è significativamente corrispondente ai valori medi) per un periodo di tre ore, dalle 7.30 alle 10.30. Tutti i dati rilevati attraverso i conteggi di traffico sono stati elaborati per ottenere il quadro della situazione attuale del traffico veicolare nell'area d'indagine.

Come unità di misura sono stati utilizzati i veicoli equivalenti, considerando:

1 veicolo pesante = 3 automobili

1 motociclo = 0,5 automobili.

Una prima elaborazione ha permesso di conoscere i flussi in ingresso e in uscita dai centri abitati per individuare direzioni e orari "critici".

Per il comune di **Capurso** i rilievi sono stati condizionati dalla pioggia che si è verificata in una delle giornate di conteggio dalle 8.30 (Grafico 1). I dati rilevati evidenziano comunque che i maggiori flussi in entrata sono quelli provenienti dalla SS 100 (sezione 1E), con i valori massimi tra le 8.00 e le 8.14, quando transitano 128,5 veicoli equivalenti. I maggiori flussi in uscita si verificano invece sulla SP240 verso Triggiano-Bari (sezione 5E) sempre tra le 8.00 e le 8.14 con 188,5 v. eq. e sulla SS100 (sezione 1E) ma tra le 9.00 e le 9.14 con 142 (Grafico 2).

Nel Comune di **Cellamare** i maggiori flussi in entrata si verificano nella SS 100 (sezione 1E) raggiungendo i valori massimi tra le 10.00 e le 10.14 con 76 v. eq. (Grafico 3). I maggiori flussi in uscita si dirigono sempre verso la statale 100 (sezione 1E) con 2 picchi, tra le 7.30 e le 7.44 (107 v. eq) e tra le 8.30 e le 8.44 con 115 veicoli equivalenti. Nelle altre sezioni invece i flussi in uscita sono sempre molto bassi (Grafico 4).

Nel comune di **Triggiano** i flussi più alti in entrata sono stati rilevati nella sezione 1E (provenienti da Capurso e dalla SS100) con i valori massimi di 277,5 v. eq. fra le 8.30 e le 8.44, ma anche in altre tre fasce orarie sono superiori ai 250 v. eq (Grafico 5). I maggiori flussi in uscita sono sempre nella stessa sezione (SS110) con 2 picchi, tra le 8.30 e le 8.44 (322 v. eq.) e tra le 9.15 e le 9.29 con 275 veicoli equivalenti. Nelle altre due sezioni, (Grafico 6), i flussi sia in entrata che in uscita hanno andamenti più o meno simili, con valori maggiori (tra 70 e 142 v. eq.) sulla SP 60 direzione San Giorgio verso la SS 16 (sezione 4E ), rispetto alla sezione 2E (SP 47 direzione Capurso), dove transitano tra i 25 e i 61.5 v. eq..

Sono stati inoltre valutati i flussi medi di veicoli equivalenti/ora in diverse sezioni stradali, per determinare entità e composizione del traffico veicolare (Tabella 1). Triggiano è il comune in cui sono stati rilevati i volumi di traffico maggiori. In più di un tratto stradale infatti si superano i 1.000 v.eq./ora, raggiungendo un massimo di 1.640 v.eq./ora in Corso Vittorio Emanuele. Nel Comune di Capurso il flusso più elevato è stato rilevato sulla SP 74, che collega il Comune alla SS100, con un valore di 836 v.eq./ora. A Cellamare i flussi orari sono tutti piuttosto bassi ad eccezione del flusso sulla SP 98 verso la SS 100 dove sono stati rilevati 525 v.eq./ora.



**Figura 26 – TGM – Capurso, Cellamare, Triggiano (Fonte: Piano di riqualificazione della mobilità urbana per la riduzione dell'inquinamento atmosferico e l'aumento della mobilità ciclo-pedonale nell'area metropolitana di Bari)**

Dalla analisi dei grafici si evince che l'ora critica è **7,45-8,45**, traffico dovuto quasi esclusivamente da spostamenti casa-lavoro, casa-scuola.

Sono stati inoltre valutati i flussi medi di veicoli equivalenti/ora in diverse sezioni stradali in ambito urbano, per determinare entità e composizione del traffico veicolare interno. Triggiano è il comune in cui sono stati rilevati i volumi di traffico maggiori. In più di un tratto stradale infatti si superano i 1.000 v.eq./ora, raggiungendo un massimo di 1.640 v.eq./ora in Corso Vittorio Emanuele. Nel Comune di Capurso il flusso più elevato è stato rilevato sulla SP 74, che collega il Comune alla SS100, con un valore di 836 v.eq./ora. A Cellamare i flussi orari sono tutti piuttosto bassi ad eccezione del flusso sulla SP 98 verso la SS 100 dove sono stati rilevati 525 v.eq./ora.

**Tabella 17 - Flussi medi di veicoli equ. nei Comuni di Capurso, Triggiano e Cellamare: percorsi critici**

CAPURSO		Veic./eq.
Tratto extraurbano	SP 74	836
Tratto urbano	Via Valenzano	561
CELLAMARE		Veic./eq.
Tratto extraurbano	SP 98	525
Tratti urbani	C.so Vittime di Via Fani	265
	Via Casamassima	334
TRIGGIANO		Veic./eq.
Tratto extraurbano	SP 214	967
Tratti urbani	C.so V. Emanuele	1640
	Via Casalino/Via Dante	1029

Fonte: Piano di riqualificazione della mobilità urbana per la riduzione dell'inquinamento atmosferico e l'aumento della mobilità ciclo-pedonale nell'area metropolitana di Bari

La viabilità urbana interessata da maggiori flussi veicolari in tutti i Comuni analizzati è rappresentata da arterie interne di collegamento alla viabilità extraurbana primaria (collegamenti alla SS100 o SS16). Pertanto si può riconfermare che si tratti di un traffico legato allo spostamento casa lavoro, casa scuola. Dinamiche simili si possono ipotizzare anche per i restanti Comuni per i quali non è stata ancora eseguita una analisi dei flussi veicolari.

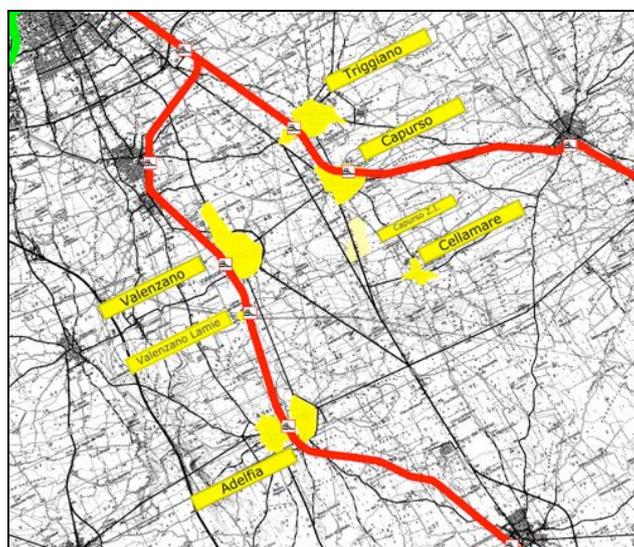
I collegamenti ferroviari con il capoluogo sono assicurati dalla linea1 Bari–Taranto delle Ferrovie Sud-Est che collegano i comuni di Triggiano e Capurso e dalla Linea1 bis Bari-Putignano che attraversa Valenzano e Adelfia. La linee sono a binario unico, tranne per la tratta da Bari a Mungivacca nella quale è a doppio binario.

La rete ferroviaria risulta teoricamente estremamente competitiva in termini di accessibilità pedonale: la popolazione che dista a non più di 500 metri da una stazione ferroviaria è infatti pari a:

**Tabella 18 - Accessibilità pedonale alla rete ferroviaria**

Comuni	Popolazione con accesso pedonale alla rete ferroviaria	Operatore
Adelfia	10.736	FSE
Capurso	9.385	FSE
Cellamare	0.000	FSE
Triggiano	7.396	FSE
Valenzano	5.028	FSE

Da rilevare inoltre la presenza, in prossimità di alcune stazioni ferroviarie di parcheggi scambiatori auto-treno (es. Triggiano, Adelfia) .



**Figura 27 - Separazione netta tra Linea1 e Linea1bis delle Ferrovie SUD-EST; assenza di collegamento alla rete ferroviaria del Comune di Cellamare e dell'Area PIP del Comune di Capurso**

Riportiamo la frequenza media giornaliera (nell'anno) delle corse ferroviarie tra i comuni dell'Ambito:

**Tabella 19 - Frequenza media giornaliera (nell'anno) delle corse ferroviarie tra Triggiano e Capurso**

Intervalli orari	N. corse andata	N. corse ritorno
4,00 – 9,00	5	7
9,00 – 13,00	4	5
13,00 – 17,00	5	4
17,00 – 22,00	7	6

**Tabella 20 - Frequenza media giornaliera (nell'anno) delle corse ferroviarie tra Valenzano ed Adelfia**

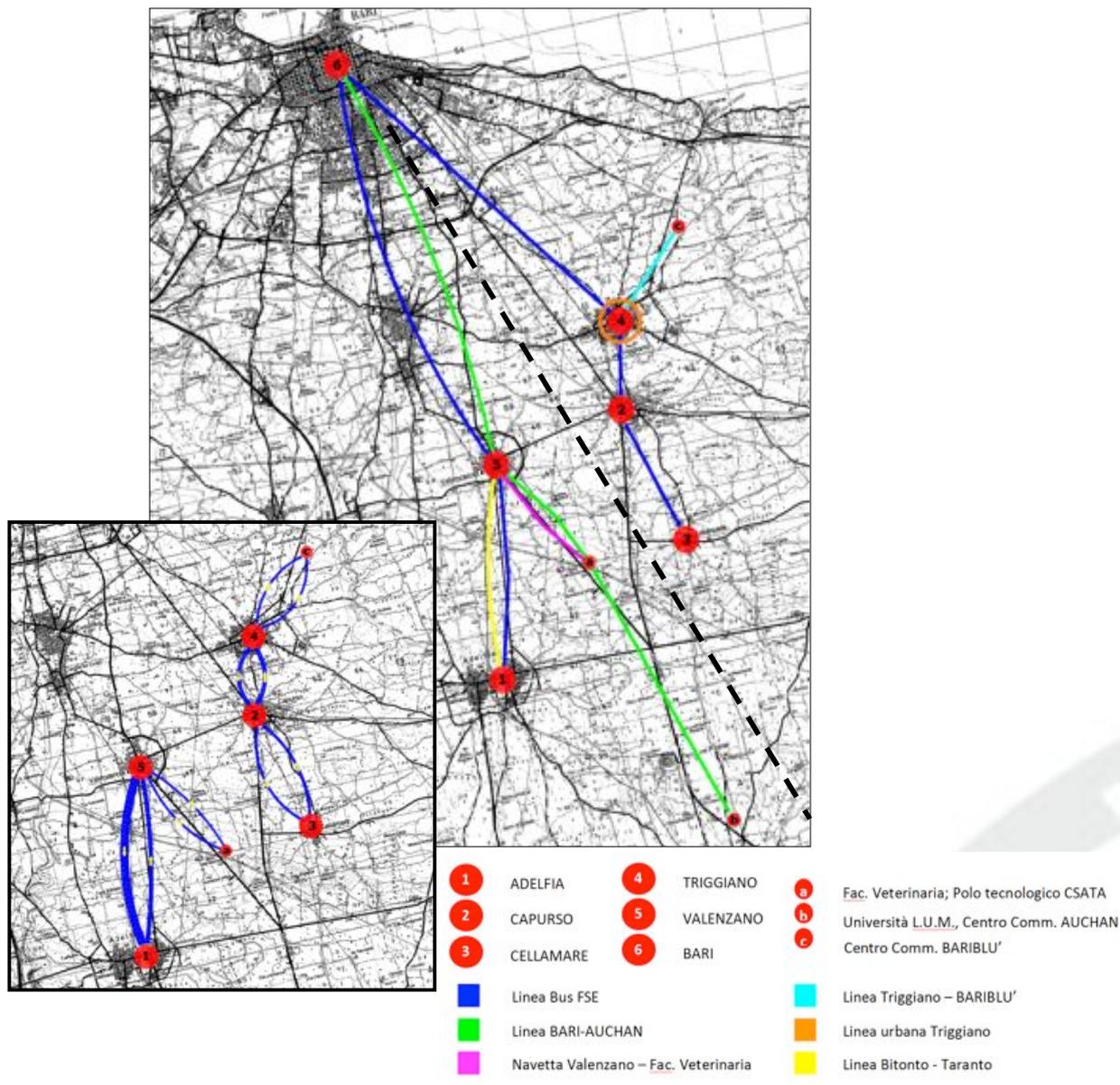
Intervalli orari	N. corse andata	N. corse ritorno
4,00 – 9,00	4	6
9,00 – 13,00	3	3
13,00 – 17,00	5	4
17,00 – 22,00	4	5

Ribadiamo la completa assenza di collegamento ferroviario FSE con il Comune di Cellamare e con la zona PIP del Comune di Capurso. Il Comune di Valenzano è dotato di due fermate Valenzano Centro e Valenzano Lamie, quartiere periferico ad alta densità abitativa.

Tra i Comuni dell'ambito esiste un **sistema di trasporto pubblico collettivo su gomma** di tipo extraurbano. Solo il Comune di Triggiano è dotato di una linea urbana di autobus.

Le aziende che fanno servizio tra i comuni dell'Ambito sono:

- FSE con tratte che si sovrappongono alle linee ferroviarie;
- Scoppio con una sola corsa giornaliera tra Adelfia e Valenzano;
- STP che nella tratta Molfetta-Taranto attraversa i Comuni di Triggiano e Capurso con una frequenza di 4 corse/g;
- Miccolis con una linea Bari-C.C. Auchan, con una frequenza di 11 corse/g, che ferma anche a Valenzano e presso la Facoltà di Veterinaria;
- Miccolis con una navetta, con frequenza 5 corse/g, tra Valenzano e la Facoltà di Veterinaria
- Ceglie con una linea urbana all'interno del Comune di Triggiano ed una navetta tra il centro abitato ed C.C. Bariblu.



Riportiamo il numero complessivo di corse giornaliere effettuate da tutte le aziende suddette per i collegamenti tra i comuni dell'Ambito:

**Tabella 21 - Numero complessivo di corse giornaliere (Adelfia- Valenzano)**

Intervalli orari	N. corse andata	N. corse ritorno
6,00 – 9,00	10	9
9,00 – 12,00	3	6
12,00 – 14,00	4	8
14,00 – 18,00	6	9
18,00 – 20,00	4	4
20,00 – 22,00	3	4

**Tabella 22 - Numero complessivo di corse giornaliere (Triggiano - Capurso)**

Intervalli orari	N. corse andata	N. corse ritorno
6,00 – 9,00	3	7
9,00 – 12,00	4	2
12,00 – 14,00	5	3
14,00 – 18,00	6	4
18,00 – 20,00	-	2
20,00 – 22,00	3	1

**Tabella 23 - Numero complessivo di corse giornaliere (Triggiano - Cellammare)**

Intervalli orari	N. corse andata	N. corse ritorno
6,00 – 9,00	2	3
9,00 – 12,00	2	3
12,00 – 14,00	4	1
14,00 – 18,00	3	4
18,00 – 20,00	-	2
20,00 – 22,00	2	1

**Tabella 24 - Linee ed aziende del trasporto pubblico su gomma**

<b>Valenzano-Adelfia</b>
FSE (Bari-Valenzano-Adelfia-Putignano-Alberobello-Martina F.)
Scoppio (Bitonto-Bari-Valenzano-Adelfia-Taranto)
STP (Molfetta-Bari- Bivio Triggiano-Capurso- Acquaviva*-Gioia-Taranto)
<b>Capurso-Cellamare</b>
FSE (Sammichele-Casamassima-Capurso-Cellamare-Triggiano-Bari)
<b>Valenzano-Fac. Veterinaria</b>
Miccolis (Linea extraurbana Bari-Auchan)
Miccolis (Navetta Valenzano-Veterinaria)
<b>Triggiano-Capurso</b>
FSE (Sammichele-Casamassima-Capurso-Cellamare-Triggiano-Bari)
<b>Triggiano-Centro Comm. Bariblù</b>
Ceglie (Navetta)
<b>Linea urbana Triggiano</b>
Ceglie (Linea urbana)

La considerazione principale da fare è che, come per le linee ferroviarie, le direttrici di collegamento del trasporto pubblico su gomma sono divise in due aree nettamente separate e senza possibilità (attualmente) di intersecarsi.

La prima evidenza di criticità è emersa nell'ambito dei servizi scolastici: gli istituti superiori presenti in alcuni Comuni non sono facilmente (o per niente) raggiungibili attraverso mezzi di trasporto pubblici. Ciò crea impossibilità per le scuole di proporre la propria offerta formativa e costringe giovani cittadini a dirottare la propria scelta verso realtà magari non egualmente valide o più lontane solo per l'impossibilità di raggiungerle. Analogo problema sussiste nell'ambito dei servizi di tipo sanitario.

Importante è valutare le caratteristiche della domanda e modulare l'offerta in funzione di essa. Il sistema di trasporto su gomma dovrebbe sopperire ed complementare il servizio di trasporto su ferro grazie alla sua flessibilità non vincolata ad infrastrutture.

## 2.7. L'offerta di servizi nei singoli comuni

In tutti i Comuni dell'Ambito sono presenti i livelli di scuola dell'obbligo. Nei Comuni di Triggiano e Valenzano si registra la presenza di istituti scolastici di secondo grado (n. 2 Licei Scientifici e n.2 Istituti tecnici commerciali). Il Comune di Valenzano si qualifica come città di servizi, in virtù degli insediamenti scientifici ad alta tecnologia esistenti, quali:

- Tecnopolis CSATA che ha promosso ed attualmente gestisce il Parco Scientifico e Tecnologico, denominato Tecnopolis Novus Ortus, società che sostiene lo sviluppo economico locale attraverso l'uso strategico dell'innovazione;
- il Centro Laser;
- l'Istituto Agronomico Mediterraneo (IAM), che si occupa prevalentemente della gestione delle risorse rappresentate dalla terra e dall'acqua, rappresenta il centro operativo italiano del CIHEAM (Centre International de Haute Etudes Agronomiques Méditerranéennes) con il compito di promuovere lo sviluppo agricolo nelle regioni del Mediterraneo.

La presenza di questo importante Istituto attira molti giovani stranieri provenienti, prevalentemente, dalle nazioni che si affacciano sul Mediterraneo, con ripercussioni positive dal un punto di vista scientifico, ma anche, dal punto sociale.

Valenzano si propone, altresì, come importante polo di sviluppo universitario per la presenza della:

- Facoltà di Veterinaria e come campo sperimentale della Facoltà di Agraria. A livello culturale, nell'Ambito si registrano iniziative varie promosse dai Comuni, anche in collaborazione e/o su proposta di Associazioni. Il territorio comunque è carente di spazi pubblici idonei per la realizzazione di attività culturali; fanno eccezione le biblioteche comunali presenti a Triggiano, Adefia, Capurso e Valenzano.

Nell'Ambito non ci sono cinema, né esistono teatri o altri luoghi idonei per spettacoli, mostre o iniziative analoghe. Dette carenze si rilevano anche per i luoghi di incontro (pub, discoteche, ristoranti sale gioco, ecc.), in particolare per i giovani, portati, anche per questa ragione, a spostarsi nella vicina città di Bari o nel CC Auchan.

L' Ambito territoriale 5 coincide con il Distretto socio sanitario n. 10 della ASL Ba, con sede nel Comune di Triggiano. Il Distretto è organizzato in Unità Operative semplici, attinenti le: Cure Primarie, l'Assistenza Consultoriale, l'Assistenza Medico Generica e Pediatrica, ambulatoriale e domiciliare, l'Assistenza Domiciliare Integrata, Anziani, l'Assistenza Riabilitativa e Protesica, ecc.

Nel territorio è presente, altresì, il Centro di Salute Mentale, che opera sul territorio con sedi dislocate in ogni comune. Il SERT di Triggiano, invece, rappresenta il servizio di riferimento per la popolazione dei Distretti Socio-Sanitari n°10 e 11 (Comuni di Triggiano, Adelfia, Capurso, Cellamare, Valenzano, Mola di Bari, Noicattaro e Rutigliano). Sul territorio è presente, infine, il presidio ospedaliero "Fallacara" di Triggiano, le cui attività sono integrate dagli ospedali "San Paolo" e "Di Venere" di Bari, purtroppo difficilmente raggiungibili con mezzi pubblici. Nei Comuni sono presenti anche servizi sanitari privati convenzionati con l'ASL (laboratori diagnostici e servizi riabilitativi).

Analogamente a quanto fatto a livello di territorio provinciale, localizziamo, per singolo Comune, le principali dotazioni di servizi, sia locali che sovracomunali, e i nodi di accessibilità territoriale (stazioni, linee bus) in maniera tale da poter evidenziare una gerarchia tra centri nella erogazione dei servizi di rango sovracomunale, che fornisce una prima indicazione sulle capacità attrattive e generanti, a livello di mobilità, dei comuni dell'ambito.

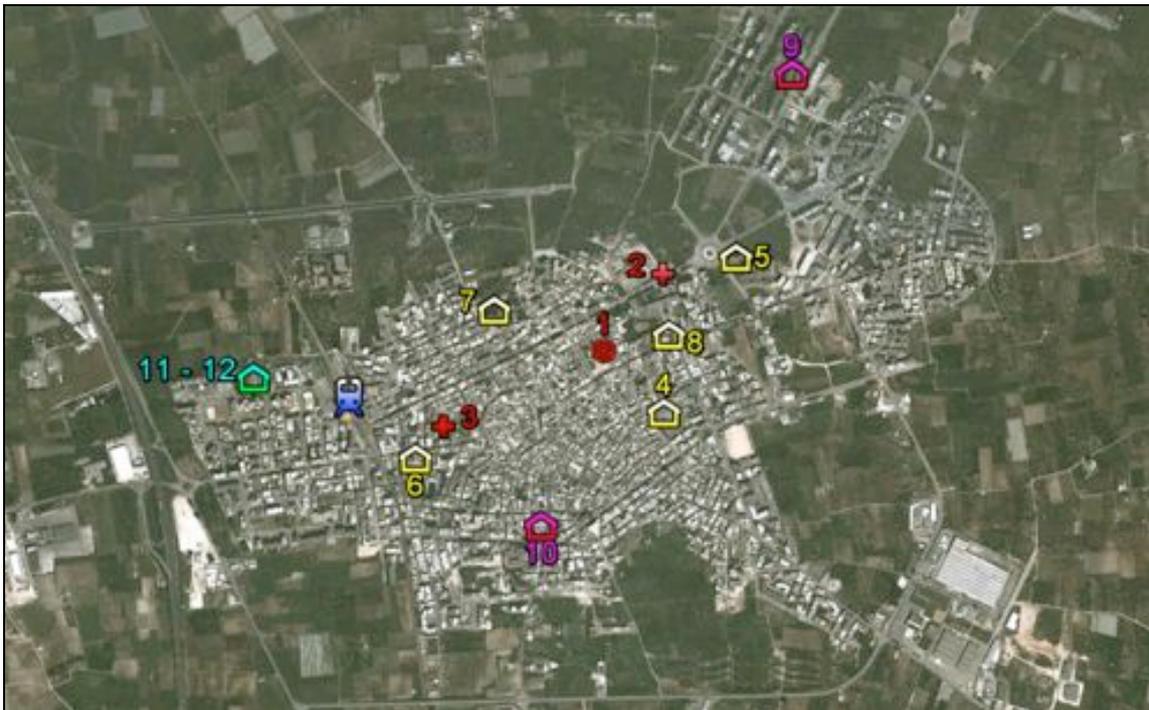


Figura 28 - Comune di Triggiano, poli attrattori

Tabella 25 - Servizi Territoriali di Triggiano

Servizi Territoriali di Triggiano		
1	Comune di Triggiano	P.zza Vittorio Veneto
2	Ospedale Fallacara	Via A.Moro,32
3	A.U.S.L. BA/4 Distretto5	Via Volta,21
4	Scuola Elementare I Circolo S.G. Bosco	Via Petrarca
5	Scuola Elementare I Circolo S.D. Savio	Via Antenore
6	Scuola Elementare II Circolo Giovanni XXIII	Via S. Pietro
7	Scuola Elementare II Circolo Rodari	Via C. Alberto
8	Scuola Elementare Luciano Addante	Via Dante,107
9	Scuola Media Di Zonno	V.le Gramsci,3
10	Scuola Media De Amicis	Via A. De Gasperi,1
11	Scuola Media Superiore I.T.C. De Viti De Marco	Via Dattoli
12	Scuola Media Superiore Liceo Scientifico Cartesio	Via Dattoli
	Ferrovie del SUD-EST	

Ruolo determinante nel caratterizzare la dotazione di servizi del Comune di Triggiano è la presenza del Plesso Ospedaliero “Fallacara”. L’ospedale, con i suoi 110 posto letto ed i numerosi servizi forniti, rappresenta un riferimento non solo per i Comuni dell’Ambito territoriale n. 5 ma il suo raggio di influenza va ben oltre coinvolgendo anche i Comuni di Noicattaro e Rutigliano.

I dipendenti della struttura sono circa 400 così divisi:

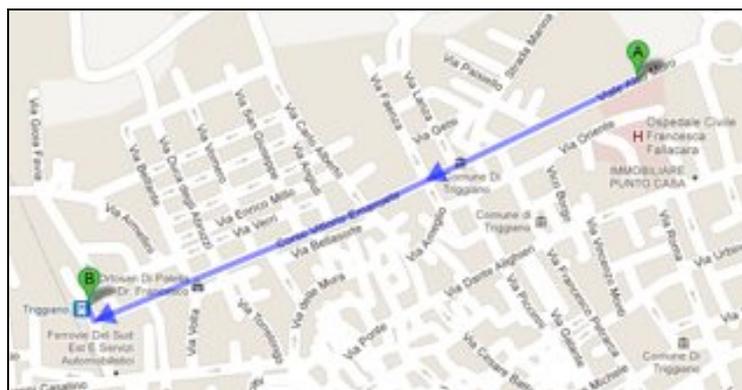


**Figura 29 - Distribuzione per mansione dei dipendenti (Ospedale "Fallacara" Triggiano)**

La struttura è costituita da due plessi, posizionati uno di fronte all'altro, attraversati da Viale Aldo Moro. La sosta per i dipendenti è garantita da posti auto riservati interni alla struttura, mentre gli ospiti possono usufruire di una parte di stalli all'interno dell'area destinata a parcheggio del padiglione Nord e dei parcheggi in linea lungo il suddetto Viale Aldo Moro.

In prossimità dell'Ospedale è presente anche una fermata autobus del servizio su strada delle Ferrovie SUD-Est e della linea urbana. La struttura dista a circa 900 m dalla stazione delle ferrovie FSE.

Non sono state implementate politiche di mobility management nella gestione della struttura.

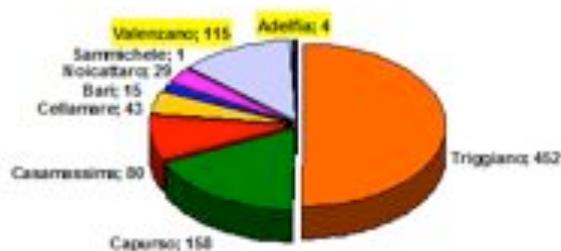


**Figura 30 - Stazione – Ospedale "Fallacara", percorso pedonale**

Il Comune è dotato anche di due istituti scolastici secondari di II grado:

- Licei "Cartesio"
- Istituto Tecnico Commerciale Statale "Antonio de Viti de Marco"

Da un incontro col Preside dell'Istituto "Cartesio" è emersa la difficoltà nel promuovere la propria offerta formativa verso alcuni Comuni del Territorio, e quindi la fruizione dei servizi da parte dei potenziali studenti degli stessi Comuni, a causa di una scarsa od inesistente offerta di trasporto pubblico. Specialmente Comuni come Adelfia e Valenzano si vedono costretti a rispondere alle proprie esigenze formative volgendo lo sguardo verso le offerte della vicina Bari.



**Figura 31 - Distribuzione della provenienza degli studenti (Liceo Scientifico "Cartesio" Triggiano)**

Dalla interpretazione dei dati di distribuzione della provenienza degli studenti del Liceo "Cartesio", viene confermata la criticità già individuata nei capitoli relativi all'offerta di TPL: mancano collegamenti trasversali tra le due linee di percorsi attuali. I Comuni dell'Ambito pur appartenendo ad un territorio omogeneo per caratteristiche ed inter-operativo per la condivisione di alcuni servizi risulta tagliato a metà secondo la direttrice costituita dalla SS 100.

Comune di Capurso

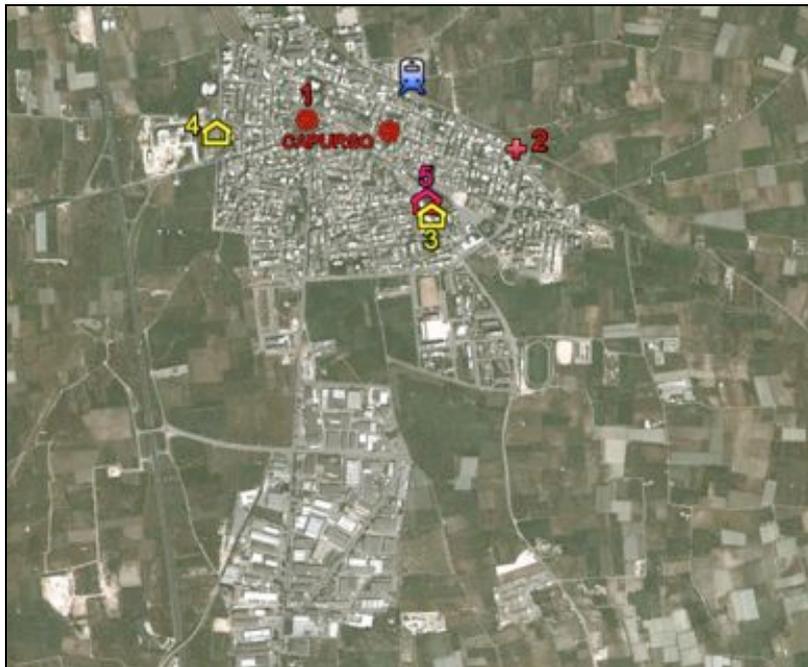


Figura 32 - Comune Capurso - Poli attrattori

Tabella 26 - Servizi Territoriali di Capurso

Servizi Territoriali di Capurso		
1	Comune di Capurso	Largo San Francesco
2	Ufficio AUSL BA/4 distretto 10	Via Epifania ang.Via Egidio
3	Istituto San Giovanni Bosco elementare statale	Via Cellamare
4	Istituto San Domenico Savio elementare statale	Via Magliano
5	Istituto Gennaro Venisti media statale	sede centrale Piazza Libertà
	Guardia medica	Via Epifania
	Ferrovie del SUD-EST	

Il Comune di Capurso non presenta dotazioni di servizi di interesse sovracomunale, tuttavia è dotato di un'area PIP sviluppata. Sebbene collegata idoneamente da infrastrutture stradali alla adiacente SS.100 l'area non è raggiunta dalla linea ferroviaria, che ha fermata solo in prossimità del centro abitato. Una fermata della linea automobilistica FSE sopperisce a tale criticità.

## Comune di Cellamare



Figura 33 - Comune di Cellamare - Poli attrattori

Tabella 27 - Servizi Territoriali di Cellamare

Servizi Territoriali di Cellamare		
1	Comune di Cellamare	P.zza Risorgimento, 33
2	Guardia Medica-CUP	Piazza Risorgimento
3	Istituto Comprensivo Ronchi Scuola Elementare Statale	P.zza Risorgimento
4	Istituto Comprensivo Ronchi Scuola Media Statale	Via Casamassima
	Farmacia	P.zza Risorgimento, 58

Il Comune di Cellamare è l'unico dei Comuni dell'Ambito a non essere dotato di stazione ferroviaria. Inoltre il servizio autobus è fornito dalle sole FSE che ricalca i medesimi percorsi della linea ferroviaria, ossia impedendo il collegamento tra le due linee di Comuni come sopra descritti. Tale criticità è amplificata anche dal numero limitato di servizi sul territorio comunale (ad esempio la presenza di una sola farmacia).

Comune di Valenzano

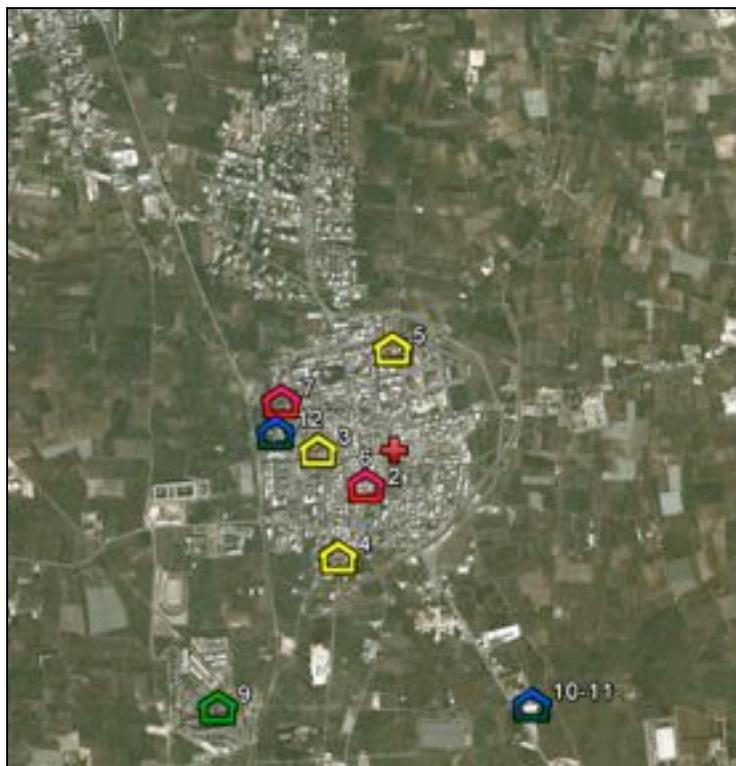


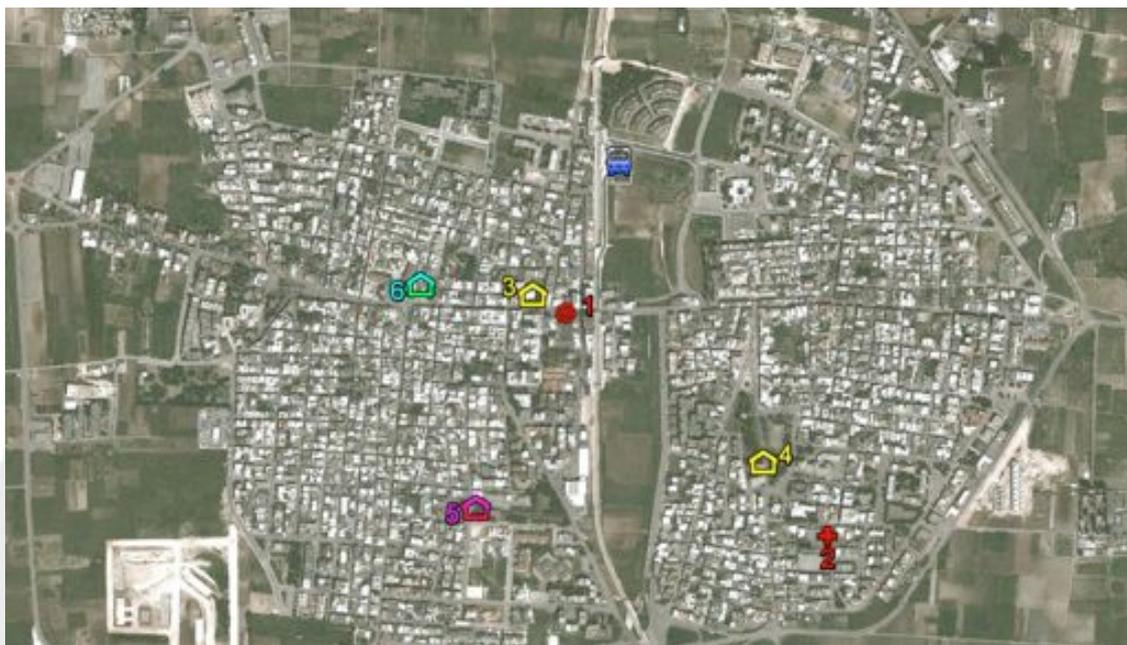
Figura 34 - Comune di Valenzano - Poli attrattori

Tabella 28 - Servizi Territoriali di Valenzano

Servizi Territoriali di Valenzano		
1	Comune di Valenzano	
2	Unità Sanitaria Locale Guardia Medica	Vico Tasselli
3	Scuola elementare	Via Roma
4	Scuola elementare	Via Vecchia Canneto, 1
5	Scuola elementare Succursale	Via D'Annunzio
6	Scuola media statale Presidenza	Via De Ligis, 1
7	Scuola media statale Capozzi	Via Ugo La Malfa, 2
8	Istituto Tecnico Commerciale A. de Viti De Marco	P.zza Giulio Cesare, 1
9	Istituto Tecnico Commerciale A. de Viti De Marco	Via C.Italia, 3
10	Ist. Veterinaria	Str. Prov. per Casamassima Km 3
11	Ist. Scientifico Breda Tecnopolis Csata Novus Ortus	Str. Prov. per Casamassima Km 3
12	Ist. Agr. Mediterraneo C.I.H.E.A.M.	Via Ceglie, 23
	Ferrovie del SUD-EST	

Valenzano è oggi uno dei principali poli della ricerca universitaria dell'area metropolitana di Bari. Dal 1970 ospita l'Istituto Agronomico Mediterraneo di Bari (IAMB), struttura Italiana del CIHEAM attiva a Bari dal 1961: è uno dei più importanti istituti di ricerca in agricoltura del bacino del Mar Mediterraneo. Ha sede inoltre la facoltà di veterinaria dell'Università di Bari, dotata di uno dei più grandi ospedali veterinari del Meridione, il parco scientifico e tecnologico Tecnopolis, alcune delle aziende della facoltà di agraria dell'Università di Bari.

### Comune di Adelfia



**Figura 35 - Comune di Adelfia - Poli attrattori**

**Tabella 29 - Servizi Territoriali di Adelfia**

Servizi Territoriali di Adelfia		
1	Comune di Adelfia	Via Vittorio Veneto, 122
3	1 Circolo Didattico A. Moro	Via Vittorio Veneto, 126 Adelfia
4	2 Circolo Didattico G. Falcone	Piazza Trieste Adelfia
5	Scuola Media Statale Giovanni XXIII	Corso Giovanni XXIII
6	Liceo Scientifico Statale Leonardo Da Vinci Cassano MurgeSuccursale Sezione di Adelfia	Via Vittorio Veneto, 199
2	Guardia medica	Via Piscina di Filippo, 1 Adelfia
	Ferrovie del SUD-EST	

### 3. LO STUDIO

#### 3.1. Le finalità

E' in questo quadro che l'Ambito Territoriale ha avviato una riflessione sulle tematiche temporali che trova le sue radici nella fase di sperimentazione rappresentata dal progetto 'TxT – Tempo per Tutti', mediante il quale l'Ambito ha inteso promuovere una fase di dialogo al fine porre nell'agenda politica dei comuni la centralità del tema dell'armonizzazione degli orari e dei tempi, uno strumento che può consentire di migliorare l'uso del tempo personale, la conciliabilità dei diversi tempi di vita, l'accessibilità ai luoghi ed ai servizi della città, oltre che l'architettura dello spazio pubblico e la sua sicurezza.

Le azioni da realizzare, declinate in base al contenuto specifico delle aree di intervento privilegiate, sono state tese a:

- far emergere nelle dinamiche socio-economiche le trasformazioni del contesto locale e dei bisogni sociali emergenti;
- sviluppare un approccio di genere nella programmazione e nell'iniziativa locale;
- realizzare momenti di informazione, sensibilizzazione e partecipazione, intesi come reti di ascolto e di espressione della domanda di qualità, sulle tematiche temporali, allo scopo di stimolare il dialogo e la collaborazione con i cittadini su un'idea nuova di città accogliente, accessibile, vivibile e vicina a chi la abita e la frequenta, individuando i problemi e la definizione delle soluzioni e delle azioni da sviluppare.
- individuare le strutture, gli strumenti e le metodologie per la pianificazione e la gestione a livello di Ambito e comunale delle iniziative temporali;
- sollecitare e realizzare forme di partecipazione diretta agli attori locali.

Lo Studio di Fattibilità ha posto al centro della riflessione sulla politica dei tempi le seguenti priorità:

- Orari dei servizi pubblici e privati: modalità e strumenti per agevolare l'accesso e l'utilizzo dei servizi cittadini per aumentare le opportunità di scelta delle persone in merito alla gestione del tempo, con particolare attenzione ai nuovi tempi di lavoro ed alla specifica situazione delle fasce sociali più deboli;
- Mobilità urbana sostenibile: interventi e strumenti per migliorare le condizioni di mobilità degli abitanti, decongestionando il traffico, rendendo fruibile lo spazio urbano e migliorando la qualità ambientale, con specifica attenzione all'impatto della mobilità scolastica e all'incentivazione della mobilità lenta e dei percorsi protetti casa-scuola.

A fronte delle succitate aree di intervento, l'Ambito ha focalizzato l'attenzione e, conseguentemente, le attività realizzate, su tre obiettivi ritenuti prioritari:

1. Ottimizzare e migliorare l'accessibilità dei servizi pubblici;
2. Riduzione congestione veicolare;
3. Ufficio Tempi e Spazi.

#### 3.2. Gli obiettivi

L'obiettivo generale e strategico, che l'Ambito si pone con la stesura dello Studio di Fattibilità, è quello di garantire ai cittadini maggiori opportunità di scelta in merito alla gestione del proprio tempo aumentando l'efficienza complessiva del sistema urbano e migliorando le compatibilità tra diversi regimi di orario.

A livello generale il Piano dei Tempi e degli Orari si pone anche un obiettivo di metodo, che è quello del coordinamento tra:

Strumenti (di programmazione e pianificazione cittadina) e servizi;

Soggetti, ovvero tra enti pubblici e privati che offrono servizi alla popolazione;



Obiettivi e azioni, affinché anche gli strumenti settoriali siano indirizzati a obiettivi comuni di fruibilità e vivibilità della città;

Esigenze e bisogni, vista la sempre maggiore complessità delle variabili da tenere in considerazione per il governo della città e la sempre più chiara esigenza di rispondere, in primis all'esigenze dei cittadini e delle differenti categorie di utilizzatori.

Passando dal metodo ai contenuti del Piano, gli obiettivi che questo strumento si propone sono in generale finalizzati all'innalzamento della qualità del vivere quotidiano, mediante l'individuazione di priorità d'azione, da perseguire sotto un duplice profilo: quello temporale e quello spaziale.

Sotto il profilo temporale si intende proporre un migliore utilizzo di una risorsa di per sé scarsa, il tempo, attraverso una migliore organizzazione, distribuzione ed un'erogazione più flessibile dei servizi ad esso rivolti. Sotto il profilo spaziale, invece, si tratta di rendere gli spazi urbani più fruibili e sicuri, con una giusta dotazione di servizi, con occasioni di socialità e di aggregazione destinate alla popolazione giovanile e a quella anziana.

L'obiettivo generale del Piano vuole dunque essere declinato nei seguenti obiettivi specifici:

**OBIETTIVO 1:** il miglioramento dell'accessibilità fisica e virtuale ai servizi pubblici e privati, con prioritaria attenzione rivolta agli uffici pubblici comunali;

**OBIETTIVO 2:** una maggiore fruibilità della città, anche sotto il profilo di una mobilità sostenibile e sicura,

**OBIETTIVO 3:** la messa a punto di metodi di co-progettazione dei tempi e degli spazi, animati e coordinati dal costituendo Ufficio Tempi e Spazi, al fine di agevolare proposte di miglioramento dei livelli di vivibilità delle città e stimolare esperienze di progettazione partecipate di spazi, servizi ed interventi.

Di seguito si indicano le fasi di costruzione dello Studio di fattibilità e, contestualmente, delle basi del futuro Piano, alcune delle quali già condotte, altre da percorrere insieme nonché l'approccio ad oggi seguito ed alcuni contenuti emersi dalle analisi realizzate.

### 3.3. L'indagine sulla fruizione dei servizi comunali

L'obiettivo delle Politiche temporali è stato sviluppato mediante un lavoro trasversale che ha visto avviare, come prima azione, un lavoro di rilevazione incentrato sull'organizzazione oraria interna all'Ente Comune.

In particolare, questa analisi è stata rivolta a conoscere i modelli orari in vigore presso i Comuni dell'Ambito e gli orari praticati dai diversi Servizi, tramite interviste a dirigenti e funzionari responsabili al fine di formulare ipotesi di rimodulazione e di individuare modelli orari più omogenei e consoni alle esigenze dell'utenza.

Contestualmente a questa fase di rilevazione infatti, è stata avviata e realizzata anche una apposita indagine sui bisogni e le attese dei cittadini rispetto ai servizi di sportello del Comune. Per quanto riguarda la definizione qualitativa e quantitativa del campione di indagine, lo stesso è stato così definito: la quantità di cittadini cui sottoporre il questionario d'indagine è stata fissata in percentuale compresa tra il 5% e il 10% dei nuclei familiari attestati in ciascun Comune dell'Ambito; quanto al target, esso è risultato formato dai lavoratori, raggiunti dal questionario in qualità di genitori degli alunni delle scuole elementari e medie dei due comuni dell'Ambito. Il questionario di indagine è stato distribuito a n. 2.134 famiglie dei cinque comuni dell'Ambito, pari al 7,2% del totale nuclei familiari presenti nell'A.T. La *Ricerca sui bisogni di conciliazione delle famiglie in relazione agli orari di apertura degli uffici comunali* consta di un questionario che si compone delle seguenti sezioni: presentazione del nucleo familiare e informazioni sui tempi di lavoro; tempi e accessibilità degli uffici comunali e degli esercizi commerciali; problemi nella conciliazione dei tempi di vita e dei tempi di lavoro delle famiglie; osservazioni e suggerimenti. Il questionario si compone di 29 domande a risposta chiusa e di una domanda a risposta aperta. I risultati emersi dall'indagine condotta presso la popolazione dei quattro Comuni interessati (nel periodo gennaio - febbraio 2012) sono stati quindi accorpati in un Report di sintesi e presentazione (cfr. Allegati).

Sugli aspetti legati alla conciliazione tempi di vita-lavoro, infatti, si è voluto fare un approfondimento nell'ambito dell'indagine condotta, mediante una domanda a risposta multipla. L'analisi che segue valuta l'incidenza delle risposte per genere.

Per quello che attiene alle dimensioni direttamente correlate con l'*occupazione*, gli uomini più delle donne (31,4% contro 18,5%) lamentano fatica per l'*organizzazione del lavoro* (orari rigidi, turni, scarsa autonomia decisionale, ecc.) e tendono a definire il proprio *lavoro troppo faticoso o impegnativo* (20,2% contro 11,8%), anche per i *tempi di viaggio casa-lavoro* (il 16,4% per la componente maschile, contro l'8,4% per quella femminile). La *condizione economica* rappresenta uno dei problemi più rilevanti, per il 30,8% per gli uomini e per il 27,3% per le donne, per le quali è la principale causa di disagio, tra quelle esplorate (graf. 7).

La valutazione di aspetti legati ai *servizi pubblici* tocca in maniera simile uomini e donne per quello che attiene agli *orari di apertura degli uffici pubblici*, definiti come inadeguati da molte delle intervistate (26%) e soprattutto degli intervistati (33,8%), per i quali rappresenta il principale problema di conciliazione vita-lavoro. Sui problemi di conciliazione incide un po' meno l'*orario degli esercizi commerciali*, considerato inadeguato dal 14,8% degli uomini e dal 12,9% delle donne.

*Trasporti e viabilità* vengono giudicati difficoltosi dal 17,8% degli uomini, contro il 13,4% delle donne.

Un approfondimento sul tema dei *problemi di conciliazione relativi ai carichi di cura familiare* evidenzia una distribuzione delle risposte significativamente differenziata per sesso.

La *carenza della rete dei servizi di cura* (per bambini, anziani, disabili, ecc.) viene sottolineata dal 18,3% delle donne, contro l'11,4% degli uomini.

Più omogenea la valutazione relativa all'*inadeguatezza degli orari* degli stessi servizi di cura, evidenziata dal 6,6% delle donne e dall'8,2% degli uomini.

La *scarsa qualità* delle prestazioni erogate è invece maggiormente oggetto di critiche da parte della componente maschile (14,6%) rispetto a quella femminile (11,8%).

Uno scarto significativo si rileva relativamente a problemi connessi all'eccesso dei *carichi di lavoro familiare in rapporto alla divisione dei ruoli di genere* (insufficiente supporto da parte del coniuge): il 14,4% delle donne, contro il 4,6% degli uomini, fa riferimento a tale difficoltà. Ancora, un problema più avvertito dalle donne (13,2%) rispetto agli uomini (9,8%) è ravvisabile nella mancanza di una *rete di supporto* (amicale o parentale), che possa in qualche modo alleggerire i carichi, soprattutto in assenza di servizi adeguati.

Nel complesso, tutti questi indicatori mostrano che i problemi di conciliazione vita-lavoro hanno una forte connotazione di genere.

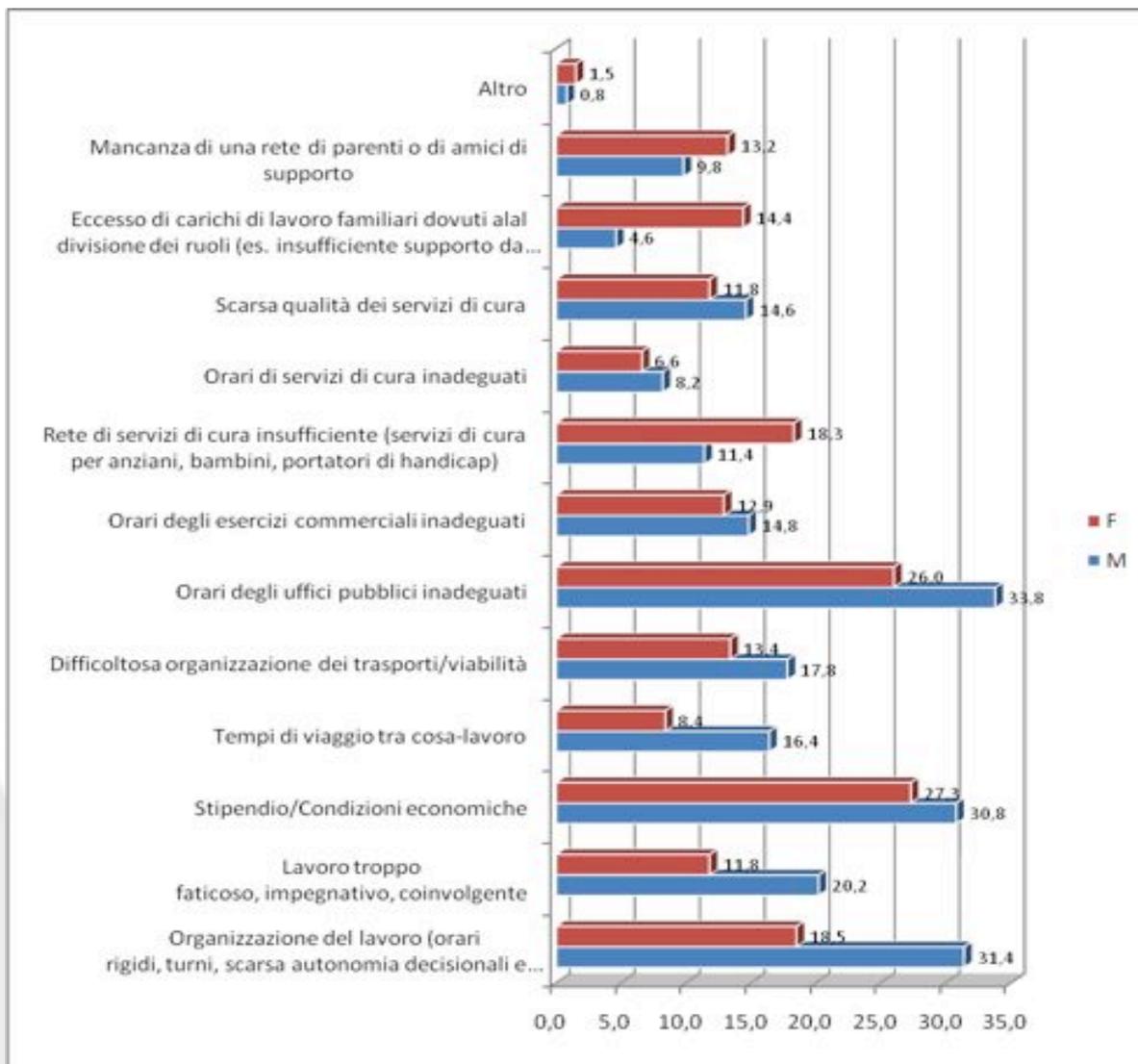


Figura 36 - Maggiori problemi di conciliazione vita/lavoro per sesso – Valori di Ambito Territoriale (% su risposte multiple)

Passando quindi alla sezione del questionario specificamente dedicato all'indagine circa la fruizione degli Uffici Comunali e il conseguente livello di soddisfazione inerente alcuni aspetti specifici (giorni e orari di apertura, facilità di accesso ecc.), oltreché proposte finalizzate ad un miglior soddisfacimento del fabbisogno espresso dagli utenti, tra gli intervistati e le intervistate che nei tre mesi precedenti alla rilevazione dichiarano di essere stati *fruitori di Uffici e Servizi pubblici, per sé o per altri*, particolarmente elevato (per tutti i Comuni) è risultato il flusso presso gli Uffici demografici. Per questo *item*, sull'intero Ambito Territoriale, la *fruizione per sé* registra una media del 56%, a cui si aggiunge un 10% di *fruizione per altri*, contro un 34% di *non fruizione*. Il dato risulta particolarmente elevato per il Comune di Cellamare, dove raggiunge il 71,5%.

Viceversa, per tutti i Comuni, risulta essere particolarmente bassa la fruizione del SUAP e dell'Ufficio Casa, per una media complessiva di Ambito Territoriale pari rispettivamente al 3,8% e al 3,6%.

Sugli altri *items* si riscontrano variazioni più accentuate da territorio a territorio.

La fruizione dell'Ufficio Tributi comunali è particolarmente elevata nel Comune di Valenzano (32,3% di fruizione complessiva, per sé o per altri, a fronte del corrispondente 25,9% dell'Ambito Territoriale); quella della Polizia Municipale è massima nel Comune di Capurso (fruizione complessiva al 16,3%, contro il 15,4% dell'Ambito Territoriale); la Segreteria e il Protocollo sono particolarmente frequentati a Triggiano (22,9%, contro il 19,7% dell'Ambito Territoriale); la fruizione degli Uffici della Pubblica Istruzione mostra valori

massimi per il Comune di Cellamare (27,7% per sé o per altri, contro una media di Ambito del 22,3%); i Servizi Sociali, infine, sono stati chiamati in causa dal 17,4% dei rispondenti del Comune di Valenzano, contro l'11,6% della media di Ambito Territoriale.

Complessivamente, nell'80,5% delle risposte fornite per l'Ambito Territoriale, si indica una *non fruizione* di Servizi e Uffici pubblici per il periodo indicato (valore minimo pari al 79% per Cellamare e valore massimo all'81,8% a Triggiano) (tav. 14).

L'analisi delle risposte in base al sesso di appartenenza mostra un quadro disomogeneo. Se per Uffici demografici, SUAP e Ufficio casa si rilevano valori non dissimili, i dati relativi alla fruizione di altri Uffici evidenziano alcune variazioni, probabilmente in parte riconducibili alla condizione professionale dei/delle rispondenti (tav. 14 bis).

Risulta infatti evidente, per quanto su valori assoluti molto contenuti, che ad esempio del SUAP usufruiscono prevalentemente artigiani/commercianti o imprenditori o che all'Ufficio Pubblica Istruzione si rivolgono per lo più impiegati e insegnanti. Una richiesta di Servizi Sociali proviene invece prevalentemente da cassintegrati/disoccupati.

**Tabella 30 - Fruizione Uffici pubblici per tipologia di servizio (% di riga su risposte multiple)**

Totale Ambito T.			
	Per sé	Per altri	Non usufruito
Uff. demografici	56,0	10,0	34,0
Tributi comunali	21,1	4,8	74,1
Polizia Municipale	12,4	3,0	84,7
SUAP	2,7	1,1	96,2
Segreteria, Protocollo	13,5	6,2	80,3
Urbanistica, Edilizia	5,4	1,8	92,8
Pubblica Istruzione	12,5	9,8	77,7
Ufficio casa	3,0	0,6	96,4
Servizi Sociali	8,6	3,0	88,5
Tot.	15,0	4,5	80,5

Oltre alla fruizione è stato rilevato il livello di *soddisfazione degli utenti* su aspetti concernenti l'organizzazione spaziale e temporale degli Uffici e Servizi Pubblici (tav. 15).

Una prima valutazione espressa dagli intervistati e dalle intervistate riguarda l'*orario giornaliero di apertura/chiusura degli Uffici pubblici*. La media di Ambito Territoriale evidenzia una concentrazione delle risposte su 'abbastanza soddisfatto' (51,5%), seguito tuttavia da un significativo 33,5% di risposte su 'poco soddisfatto' (valore che nel caso di Cellamare sale al 38,1%, sfiorando il 48% se si considerano anche gli intervistati totalmente insoddisfatti). Complessivamente, con il 6,5% di utenti 'per nulla soddisfatti', ben il 40% dei rispondenti esprime insoddisfazione, a fronte di un 60% di coloro che si esprimono positivamente.

Rispetto alle *giornate di apertura*, la soddisfazione sale, seppur di poco, attestandosi su un 63,1%, con un 36,9% di risposte negative da non sottovalutare (31,3% poco soddisfatto, 5,6% per niente). Anche in questo caso, gli intervistati che esprimono le posizioni più critiche fanno riferimento a Cellamare (34,9% 'poco soddisfatto' e 10,7% 'per niente', per un complessivo 45,6%); le percentuali più basse vengono, invece, espresse dagli utenti di Valenzano (30,2%), tra i quali si rileva un 69,8% di soddisfatti.

I *tempi d'attesa* risultano abbastanza critici, poiché complessivamente insoddisfacenti per il 48,8% degli intervistati e delle intervistate (con un 15,4% di 'per niente soddisfatti'). Questo disagio tocca in particolare il Comune di Adelfia, con il 58,7% di valutazioni negative.

Più critica l'*area dell'accessibilità relativa a collegamenti e parcheggi*, che evidenzia complessivamente soltanto un 36,4% di risposte positive, a fronte di un 35,7% di utenti 'poco soddisfatti' e un preoccupante 27,9% di utenti 'totalmente insoddisfatti'. Tali percentuali si mostrano particolarmente allarmanti per Triggiano con il 37,3% di 'poco soddisfatti' e il 40,9% di 'per niente soddisfatti' (per un complessivo 78,2% di

insoddisfatti); una situazione molto simile si riscontra a Capurso, con il 35,2% di 'poco soddisfatti' e il 39% di 'per niente soddisfatti', con una percentuale complessiva di insoddisfatti che supera il 74%.

Per quello che concerne l'*accessibilità degli Uffici/ servizi pubblici in relazione a scale, ascensori, barriere architettoniche*, la percentuale di soddisfatti torna ad attestarsi su valori più che sufficienti, con un complessivo 69,1%. Non sembra tuttavia trascurabile il restante 30,8% di insoddisfatti, che nel caso di Adelfia sale al 45,9%.

Valutazioni non pienamente sufficienti per la *segnaletica interna*, considerata 'molto soddisfacente' o 'abbastanza soddisfacente' rispettivamente dall'8,1% e dal 49,3% dei/delle rispondenti, per un totale del 57,4%. Su questo *item*, valori massimi di soddisfazione vengono espressi per Valenzano (70,6%) e valori minimi per Adelfia (44,6%).

**Tabella 31 - Livello di soddisfazione per Comune (v.a. e % di riga)**

	Molto	Abbastanza	Poco	Per niente
Orario giornaliero di apertura/chiusura	8,5	51,5	33,5	6,5
Giorni di apertura degli uffici/servizi	8,9	54,2	31,3	5,6
Tempi di attesa	7,3	44,0	33,4	15,4
Facilità di accesso alla struttura (collegamenti e parcheggio)	6,8	29,6	35,7	27,9
Facilità di accesso agli uffici (barriere architettoniche)	12,1	57,0	22,0	8,8
Facilità di trovare all'interno della struttura i vari uffici/servizi (segnaletica interna)	8,1	49,3	33,4	9,2

Si sono, infine, raccolte *proposte per il cambiamento di orario degli Uffici pubblici/Servizi*, potendo esprimere al massimo due preferenze (tav. 16).

Al primo posto, per tutti i Comuni, si colloca la proposta di prevedere *l'apertura pomeridiana per più giorni*, con una media di risposte pari al 27,2% sull'Ambito Territoriale; segue *l'apertura al sabato*, con il 21,4% di risposte.

Al terzo posto, nella media di Ambito Territoriale (14,1%) e per i Comuni di Capurso e Valenzano si colloca la proposta di *apertura serale almeno una volta a settimana (fino alle 21)*.

Sul *prolungamento degli orari d'apertura* (al terzo posto per Adelfia e Cellammare) e la *proposta di orario continuato* (al terzo posto per Triggiano) i diversi Comuni si esprimono favorevolmente in percentuali variabili, con una media di Ambito pari rispettivamente al 13% e all'11,2%.

Solo lo 0,4% sostiene che non sia necessario *alcun cambiamento*, percentuale che precipita a zero nel caso di Triggiano.

**Tabella 32 - Proposte per il cambiamento degli orari dei Servizi per Comune (v.a. totali su 1^ e 2^ risposta e %)**

	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellamare	Valenzano	Totale Ambito
Apertura pomeridiana per più giorni	28,9	26,7	26,4	26,3	27,8	27,2
Apertura al sabato	19,2	21,6	20,6	24,5	25,0	21,4
Apertura serale almeno una volta la settimana (fino alle 21:00)	14,0	14,2	15,3	12,5	13,0	14,1
Prolungare gli orari di apertura	12,0	14,5	12,1	13,5	12,3	13,0
Orario continuato (senza pausa pranzo)	14,6	8,5	11,6	6,8	11,6	11,2
Nessun cambiamento: vanno bene così	0,0	0,7	0,2	0,4	1,4	0,4

L'organizzazione degli orari di apertura di Uffici pubblici e Servizi sembra essere, dunque, un nodo cruciale dell'organizzazione di vita quotidiana, tanto che l'85,2% degli intervistati e l'82% delle intervistate, dichiara di aver dovuto *rinunciare alla fruizione a causa della chiusura pomeridiana* (dato massimo a Triggiano con l'89,3% e minimo a Capurso con l'81,8%) (tav. 17).

**Tabella 33 - Rinuncia fruizione uffici/servizi per chiusura pomeridiana (v.a. e % su casi validi)**

	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellamare	Valenzano	Totale A.T.
<b>SI</b>	<b>89,3</b>	<b>86,1</b>	<b>81,8</b>	<b>83,5</b>	<b>85,3</b>	<b>85,2</b>
<b>NO</b>	<b>10,7</b>	<b>13,9</b>	<b>18,2</b>	<b>16,5</b>	<b>14,7</b>	<b>14,8</b>

La distribuzione per età non mostra valori particolarmente significativi, anche per il numero esiguo di rispondenti *under 24* e *over 64*.

L'analisi per professioni mostra particolari difficoltà per commessi/e, operai/e all'87,6%, seguiti da liberi professionisti e dirigenti al 86,1% e impiegati/e, insegnanti all'85,4%.

Rispetto all'organizzazione dell'orario di lavoro, il problema sussiste sia per coloro che hanno orari che variano regolarmente (88,7%), sia per chi ha orari del tutto irregolari, ma non liberamente scelti (87,8%), sia per coloro che hanno orari fissi nel corso dell'anno, ma evidentemente inconciliabili con quelli degli Uffici pubblici (85,3%).

Nell'ultima sezione del questionario, mediante una domanda aperta, si sono voluti interpellare gli intervistati e le intervistate circa possibili proposte per migliorare l'offerta e l'erogazione dei Servizi Pubblici, ma anche l'organizzazione degli spazi e dei tempi delle città (tav. 19).

Per la componente femminile sono 341 le risposte registrate, contro le 145 della componente maschile: si è dunque espresso il 23,3% delle intervistate e il 29% degli intervistati.

Le proposte così ottenute sono state successivamente aggregate sulla base di macro-indicatori concettuali e distinte per sesso e Comune.

Come si evince dalla tavola sotto, alcuni degli indicatori risultano essere trasversali ai *generi* e alle *realità locali*, mentre altri mostrano un'elevata specificità su una o entrambe le variabili, seppure collocabili in più ampie categorie comuni, qui denominate *aree*.

Dall'analisi risulta evidente una maggiore concentrazione di risposte su alcuni macro-indicatori:

- implementazione della rete urbana (frequenza e orari);
- informatizzazione degli Uffici pubblici e disponibilità di servizi on-line;
- implementazione della competenza tecnica e relazionale del personale;
- flessibilizzazione degli orari e delle giornate di apertura/chiusura degli Uffici pubblici.

		Triggiano		Adelfia		Capurso		Cellammare		Valenzano		
Area	Proposte	M	F	M	F	M	F	M	F	M	F	
Uffici e servizi pubblici	Informatizzazione dei servizi e servizi on-line h24 (moduli e certificati)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	Maggiore cortesia e professionalità per aumentare efficienza ed efficacia e ridurre i tempi di erogazione dei servizi	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	Orari e giornate di apertura											
	Aperture serali	✓	✓			✓	✓			✓	✓	
	Orari continuati	✓	✓			✓	✓		✓	✓	✓	✓
	<b>Orari prolungati</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
	Anticipo orari di apertura	✓	✓		✓	✓	✓				✓	✓
	<b>Aperture pomeridiane infrasettimanali</b>	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Apertura degli Uffici pubblici al sabato mattina (almeno 1-2 volte al mese)		✓		✓	✓	✓				✓	✓	

Dall'analisi condotta è emerso, quale tema di interesse prioritario per i quattro Comuni dell'Ambito, quello della "popolazione attiva" che presenta le maggiori esigenze in termini di conciliazione tra tempi di lavoro e cura/assistenza familiare e i tempi della Pubblica Amministrazione. E' stato questo il punto di partenza per avviare un confronto mirato all'elaborazione di azioni sperimentali finalizzate all'ottimizzazione della fruizione degli uffici comunali da parte degli utenti.

### 3.4. L'Indagine sulla mobilità dei dipendenti dei Comuni

Ai fini di valutare gli stili di mobilità legati ai principali attrattori della città si è condotta una indagine sulla mobilità dei dipendenti delle 5 strutture comunali dell'ambito.

Lo studio ha mirato ad evidenziare lo stato attuale degli spostamenti casa-lavoro relativi agli uffici delle Amministrazioni, permettendo di valutare le possibili azioni di Mobility Management da implementare in questi enti e da rimodulare per strutture similari.

Quale strumento di indagine si sono scelti i questionari di mobilità.

Le analisi effettuate hanno riguardato gli uffici di:

**Comune di Adelfia:** Palazzo del Comune, via Vittorio Veneto

**Comune di Capurso:** Palazzo del Comune, Largo San Francesco

**Comune di Cellammare:** Palazzo del Comune, Piazza Risorgimento

**Comune di Triggiano:** Palazzo del Comune, Piazza Vittorio Veneto

**Comune di Valenzano:** Palazzo del Comune, Largo Marconi

#### 3.4.1. I questionari di mobilità

Il questionario è stato elaborato in sinergia con l'Assessorato ai trasporti di ciascun comune, sulla base di precedenti applicazioni ed il confronto con altre esperienze italiane.

L'indagine si è svolta nel periodo gennaio-maggio 2012. I questionari si sono stati consegnati in forma cartacea alle amministrazioni che hanno provveduto alla distribuzione e al ritiro degli stessi.

Il questionario è suddiviso in quattro sezioni: una con lo scopo di descrivere il tipo di mobilità afferente a ciascuna struttura, una che definisce il profilo degli intervistati dal punto di vista lavorativo, una che ne determina le caratteristiche e, infine, una destinata a chi compie il percorso casa-lavoro in auto, per comprendere le motivazioni della scelta del mezzo privato e la disponibilità al cambiamento verso una differente scelta modale più sostenibile.

Nella prima parte si definiscono lo split modale degli spostamenti, le distanze mediamente percorse, i tempi ed i costi necessari, provando a comprenderne la natura. Nelle due successive il campione si delinea per età, sesso, caratteristiche familiari e dell'impegno lavorativo. Nell'ultima si raccolgono informazioni sul percorso casa-lavoro in automobile: le tappe, le necessità, i problemi delle scelte alternativa.

Il tasso di rientro è stato soddisfacente in tutti i comuni, i questionari distribuiti sono stati in tutto 232, ne sono stati ritirati il 78,8%.

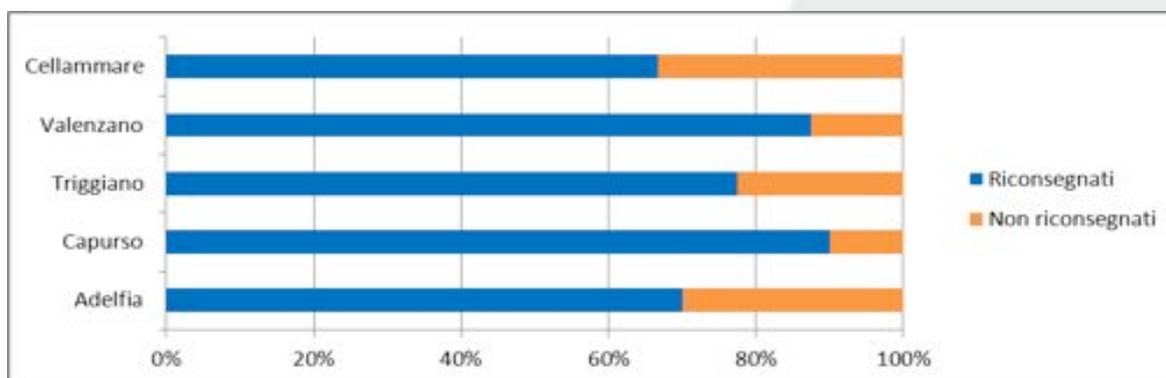


Figura 37 - Percentuale di rientro dei questionari di mobilità sui dipendenti (Dati Elaborazioni.org)

Si riporta di seguito la distribuzione nei comuni:

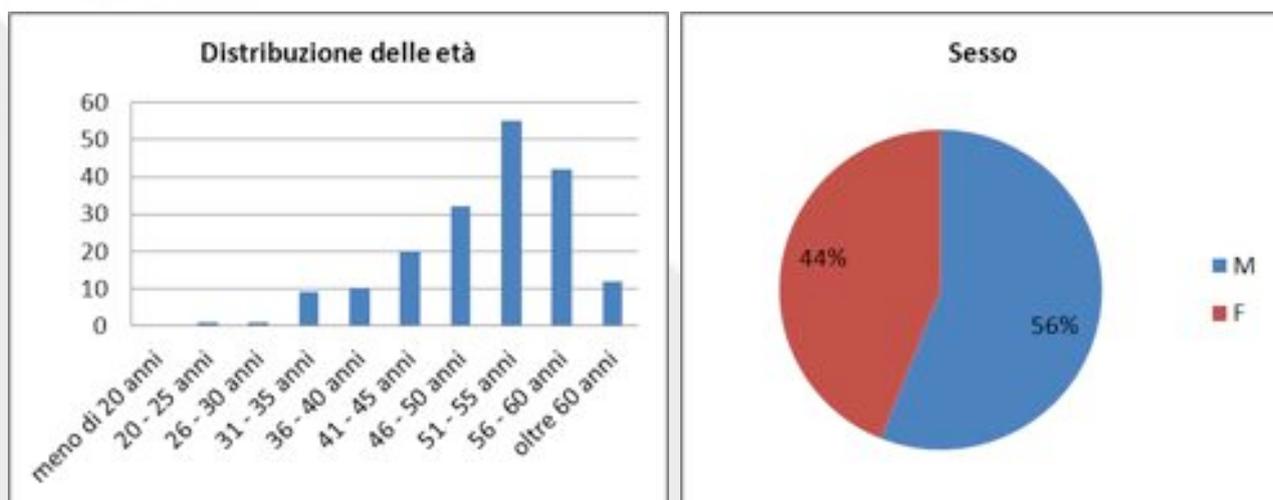
**Tabella 34 - Distribuzione dei questionari di mobilità dei dipendenti (Dati Elaborazioni.org)**

Comune	Questionari Consegnati	Questionari Rientrati
Adelfia	42	60
Capurso	36	40
Triggiano	62	80
Valenzano	35	40
Cellammare	8	12

### 3.4.1.1. Caratterizzazione del campione

Il campione esaminato è composto per il 44% da donne e per il 56% da uomini. Tala diversificazione è importante per comprendere il comportamento alla luce del ruolo familiare.

L'età media degli intervistati ricade nella fascia tra i 50 e i 55 anni.



**Figura 38 a) e b) - Caratteristiche del campione (dipendenti) per età e sesso (Dati Elaborazioni.org)**

Dal punto di vista professionale la maggior parte è costituita da funzionari collocati in categoria C (38,3%), B (29,4%) e D (26,1%).

Per quanto riguarda la tipologia di contratti, quasi la totalità lavora con contratto full time (36 ore settimanali).

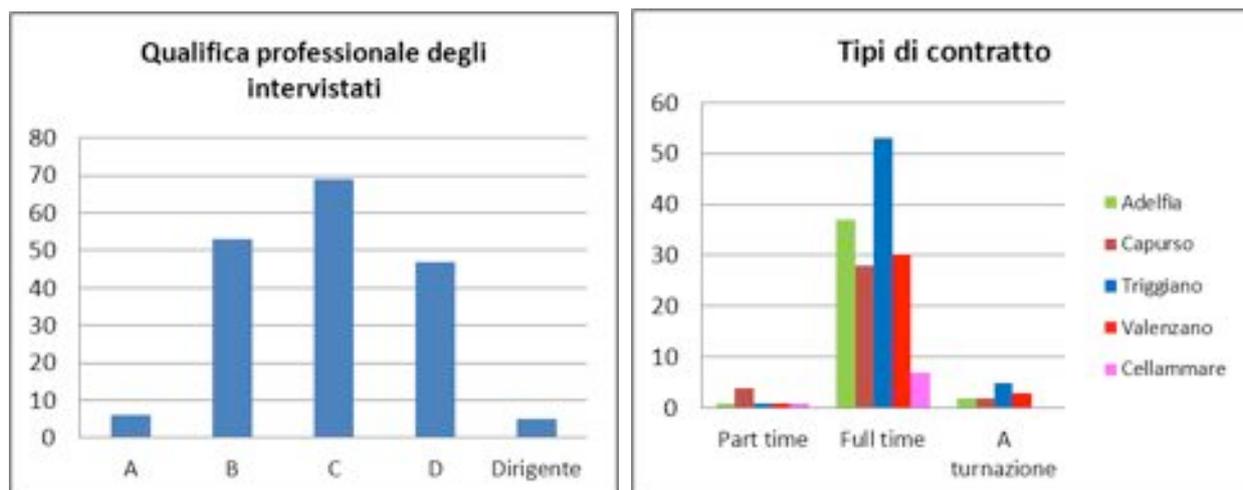


Figura 39 a) e b) - Caratteristiche del campione (dipendenti) - tipo di contratto e categoria (Dati Elaborazioni.org)

E' apparso interessante chiedere le necessità di spostamento richieste dall'attività professionale, per valutare la eventuale scelta di recarsi a lavoro con mezzo proprio per adempiervi. Alla domanda "Abitualmente in ambito cittadino compi spostamenti di lavoro?", la risposta è stata generalmente negativa, con alcuni casi in cui si prevede l'uso del mezzo aziendale.

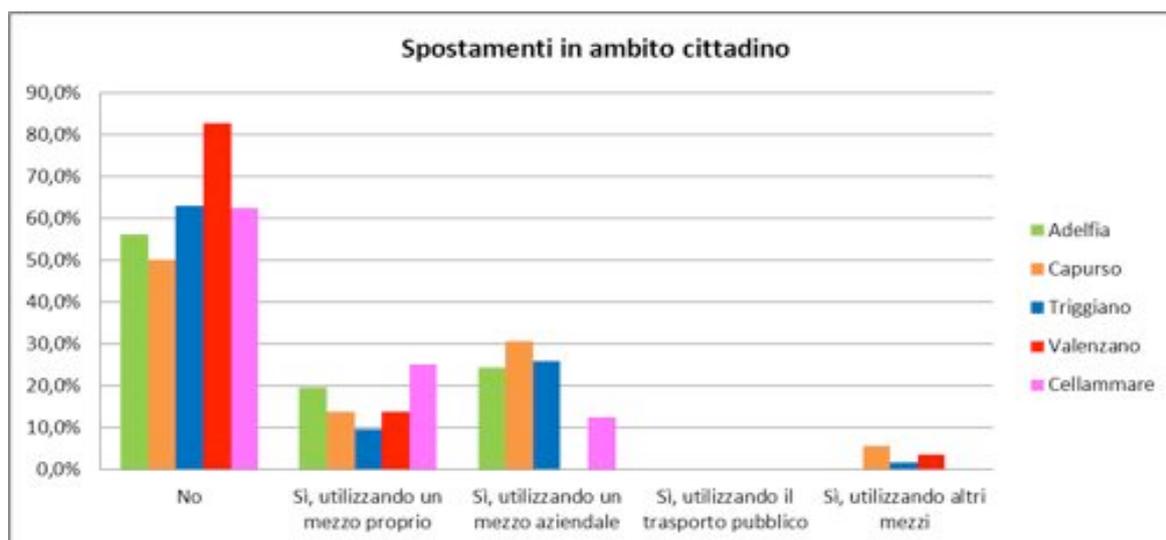
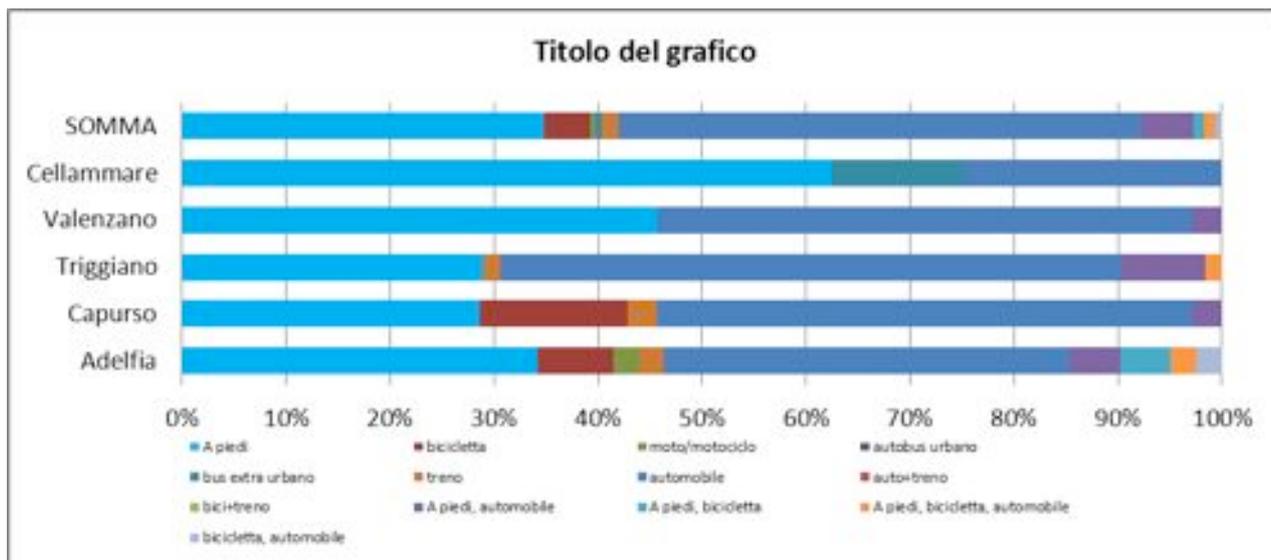


Figura 40 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Spostamenti in ambito cittadino (Dati Elaborazioni.org)

### 3.4.1.2. Percorsi casa-lavoro

Le modalità prioritarie per raggiungere il luogo di lavoro sono senza dubbio "a piedi" e "in automobile", rispettivamente 34,8% e 50,3% a cui si aggiunge un il 7,2% che alterna una di queste modalità con un'altra soluzione di viaggio.



**Figura 41 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Split modale spostamenti casa – lavoro (Dati Elaborazioni.org)**

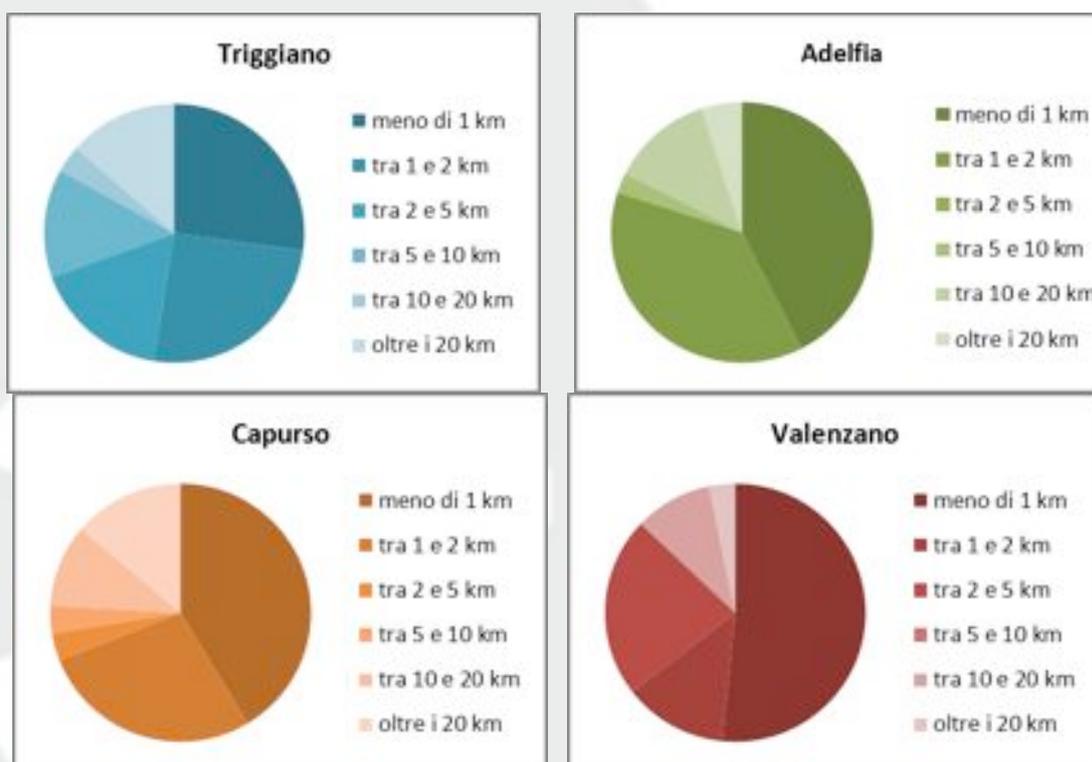
In tutti i comuni questa tendenza è generalmente verificata, a meno di Cellammare dove la quantità delle persone che si reca al lavoro a piedi è predominante, certamente per le dimensioni dell'area urbana.

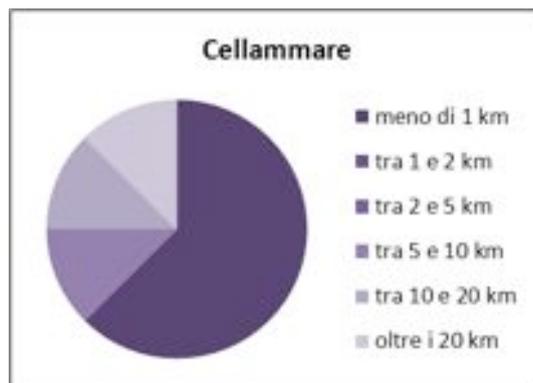
La totalità degli intervistati sceglie lo stesso mezzo per andata e ritorno mentre ci sono lievi differenze tra periodo estivo ed invernale.

Le modalità di trasporto sono state messe in relazione alla provenienza degli intervistati, in particolare con la distanza dell'abitazione dal posto di lavoro.

Sebbene il 34,7% degli intervistati scelga di muoversi a piedi per andare al lavoro, questo appare un dato meno positivo se messo in relazione con il fatto che il 64,7% degli intervistati abita entro una distanza di 2 km dal posto di lavoro.

Tale rapporto diminuisce ulteriormente in alcuni comuni, come ad esempio, quello di Adelfia.



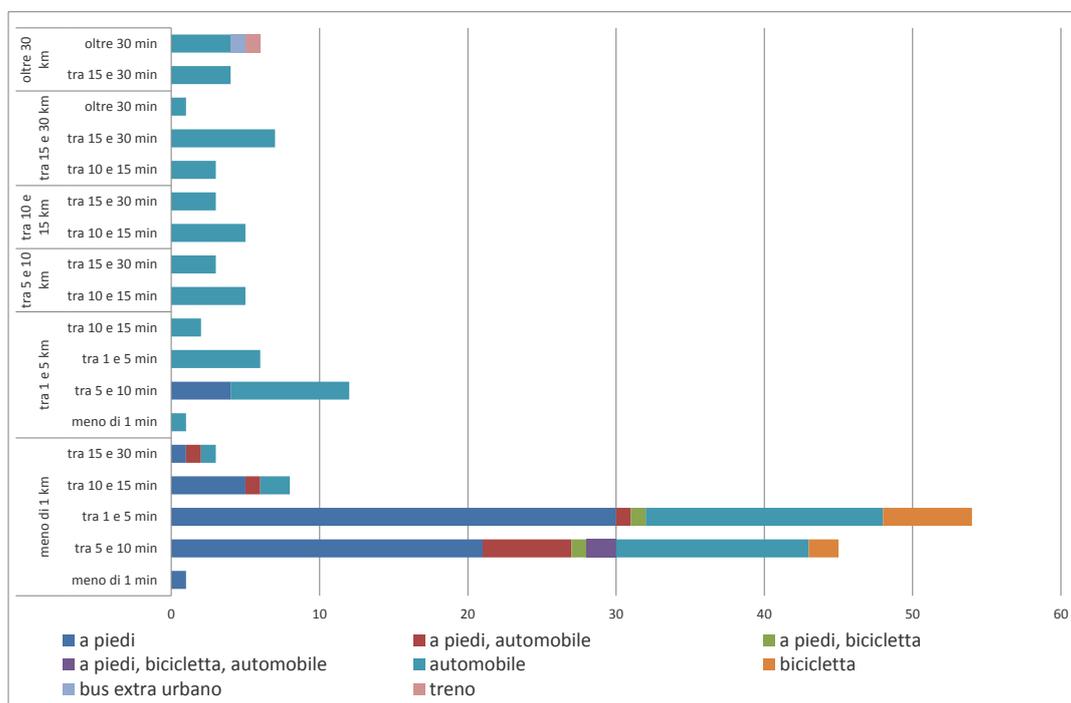


**Figura 42 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - fasce di provenienza dei dipendenti per Comune (Dati Elaborazioni.org)**

Per quanto riguarda i tempi, il 40,3% compie il percorso casa-lavoro in meno di cinque minuti e la maggior parte di questi lo fa a piedi. Un altro 30,3% rientra invece nell'intervallo tra 5 e 10 minuti, e la percentuale di questi a piedi è circa uguale a quelli in auto. La maggior parte degli spostamenti si esaurisce dunque in questo tempo, per quasi esaurirsi entro i 15 minuti (14,9% tra 10 e 15 min).

Oltre questa soglia vanno solo i pochi con provenienza oltre i 30 km.

La situazione analizzata mostra come la mobilità positiva si concentri entro il primo chilometro mentre al di sopra di tale distanza l'automobile prevalga completamente rispetto a qualsiasi altro tipo di mezzo, evidenziando potenziali d'azione: l'allargamento della mobilità sostenibile pedo-ciclabile fino ai primi 5 km e il potenziamento del trasporto pubblico oltre tale soglia.

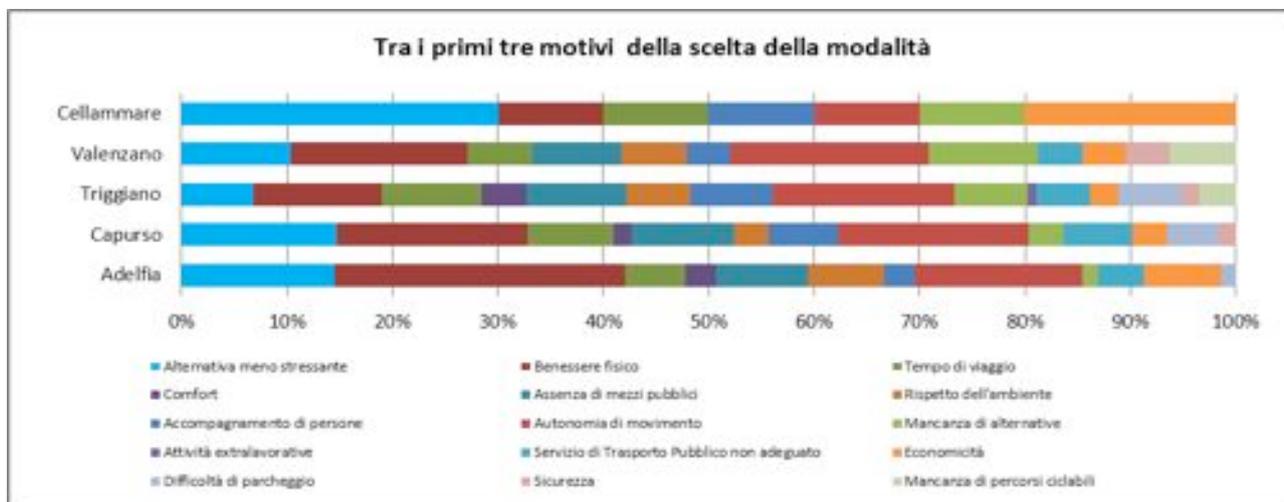


**Figura 43 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - tempi di viaggio in base a distanza e mezzo utilizzato (Dati Elaborazioni.org)**

Tali risultati sono stati incrociati con l'indicazione delle motivazioni della scelta, cercando di comprendere il perché chi abita entro queste distanze predilige l'automobile.

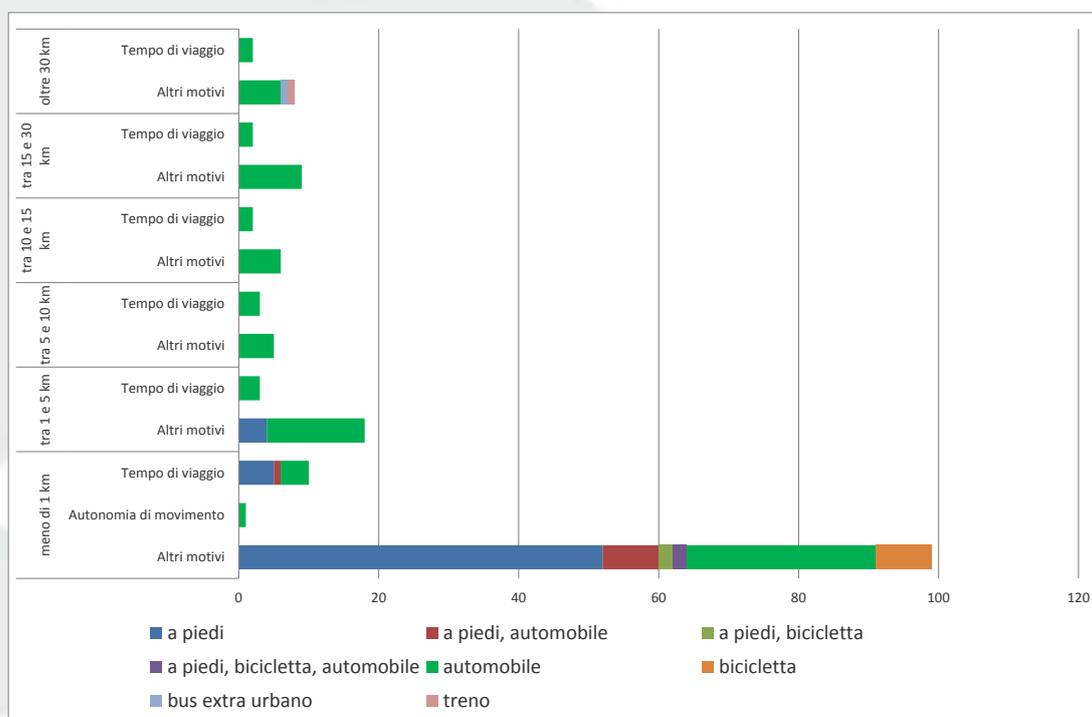
Di coloro che utilizzano l'auto, una parte ha la necessità di accompagnare altri familiari ma i motivi prevalenti nella scelta del mezzo privato risultano essere l'opzione dell'alternativa meno stressante, l'autonomia di movimento e l'inadeguatezza del trasporto pubblico.

Chi abita fuori dal Comune di lavoro giustifica la propria scelta con la mancanza di TPL o la sua inadeguatezza, oltre all'incapacità di rinunciare alla propria autonomia.  
 Chi sceglie di andare a piedi, invece lo fa per motivazioni di benessere fisico, minore stress e autonomia di movimento.



**Figura 44 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Motivi di scelta modale (Dati Elaborazioni.org)**

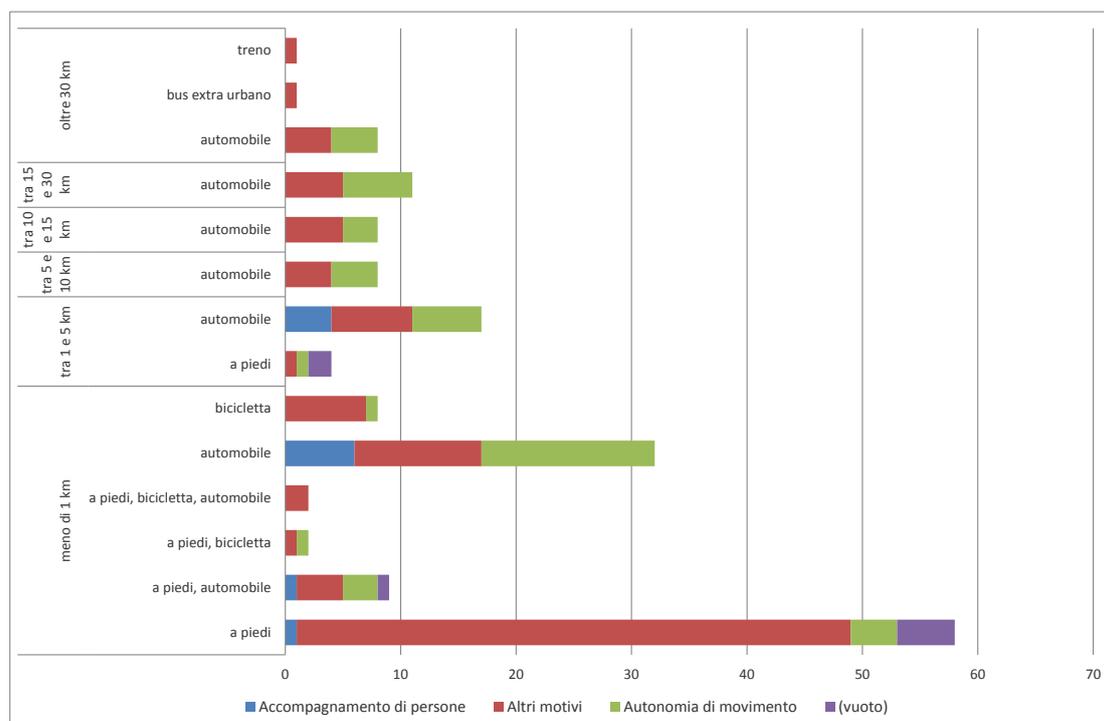
Anche le motivazioni fornite dagli intervistati si sono messe in relazione alla distanza, così da poter localizzare le problematiche rispetto alle fasce chilometriche evidenziate nelle analisi precedenti.  
 Per quanto riguarda la scelta sulla base del tempo di viaggio, l'attuale percezione degli utenti è che oltre i 5 km sia più conveniente l'utilizzo dell'automobile, mentre chi abita più vicino sceglie la modalità pedonale non solo per motivi di convenienza temporale.



**Figura 45 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Motivazione della scelta modale in base alla distanza (Dati Elaborazioni.org)**

L'inadeguatezza del trasporto pubblico, o l'assenza dello stesso, compaiono tra le prime motivazioni prevalentemente di coloro i quali giungono al lavoro da distanze oltre i 10 km, suggerendo che potenziando il TPL extraurbano esiste un margine non indifferente di miglioramento degli stili di mobilità.

L'autonomia di movimento giustifica la scelta del mezzo nella maggior parte dei casi, in particolare il grafico in figura XX mostra come l'accompagnamento di persone e in generale l'autonomia sono tra i motivi della scelta di utilizzare l'automobile pure abitando a meno di un chilometro. Su tale fascia esiste dunque un margine di miglioramento in ambito di coordinamento di tempi e spazi della città.



**Figura 46 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Scelta modale per "autonomia di movimento" in base alla distanza (Dati Elaborazioni.org)**

Per quanto riguarda i costi dello spostamento appare immediato dalle risposte come l'assenza di un costo per il parcheggio e una stima dei costi del trasporto automobilistico basata solo sulla spesa per il carburante, favorisca la scelta dell'automobile, non essendoci una reale percezione dei costi effettivi.

### 3.4.1.3. Giudizi sul TPL e disponibilità al cambiamento

Coloro che usufruiscono del trasporto pubblico hanno espresso un giudizio di qualità su alcune caratteristiche dello stesso, in particolare Comfort, Affidabilità, Tempi di viaggio, capacità di informazione, distanza delle fermate ed adeguatezza delle tariffe.

In generale emerge un sistema nel complesso al di sotto della sufficienza, in cui le peggiori valutazioni si hanno rispetto al comfort ed in particolare all'informazione dell'utente, caratteristica valutata generalmente negativamente.

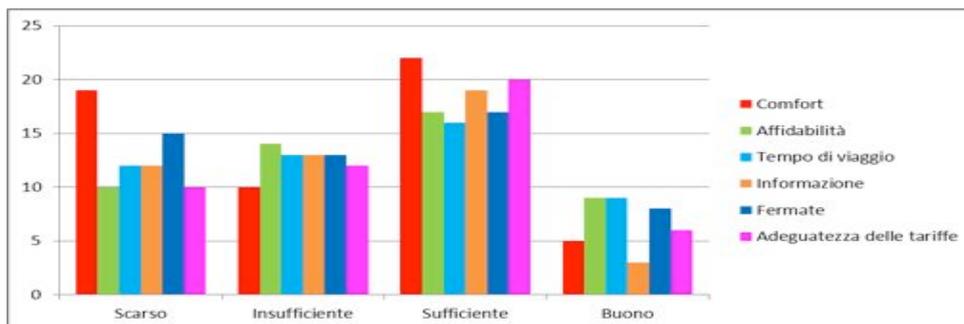


Figura 47 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Giudizio sul TPL (Dati Elaborazioni.org)

Interessante è anche l'analisi suddivisa in base ai paesi, poiché a ciascuno afferisce un sistema di collegamenti differenti.

In particolare:

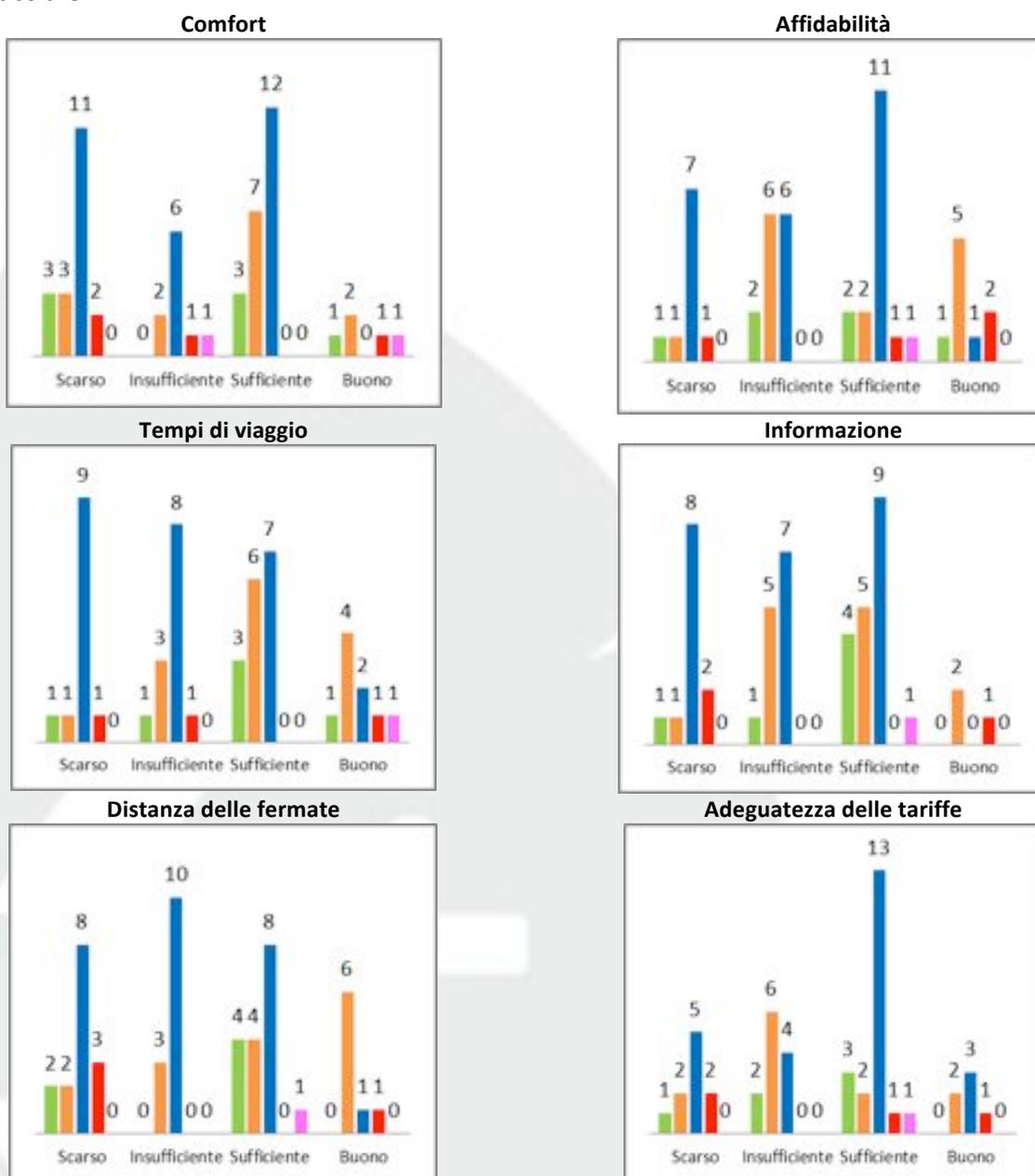


Figura 48 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Giudizio sul TPL per Comune (Dati Elaborazioni.org)

L'offerta del trasporto locale risulta insufficiente anche alla luce della domanda rivolta agli utenti dell'automobile rispetto alla loro disponibilità ad optare per il trasporto pubblico.

Emerge con evidenza che la maggior parte di essi non sarebbe disposto a passare a tale sistema, mentre vi è buona predisposizione verso navette aziendali, probabilmente per la flessibilità rispetto agli orari di lavoro che il trasporto pubblico non garantisce.

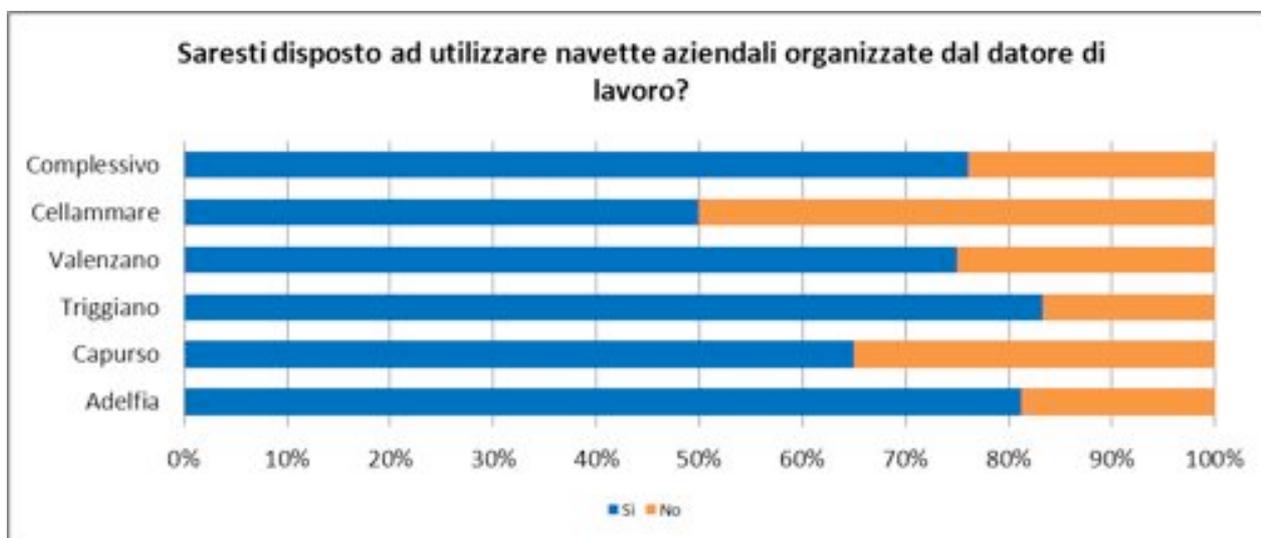


Figura 49 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Disponibilità al cambiamento - Navette Aziendali (Dati Elaborazioni.org)

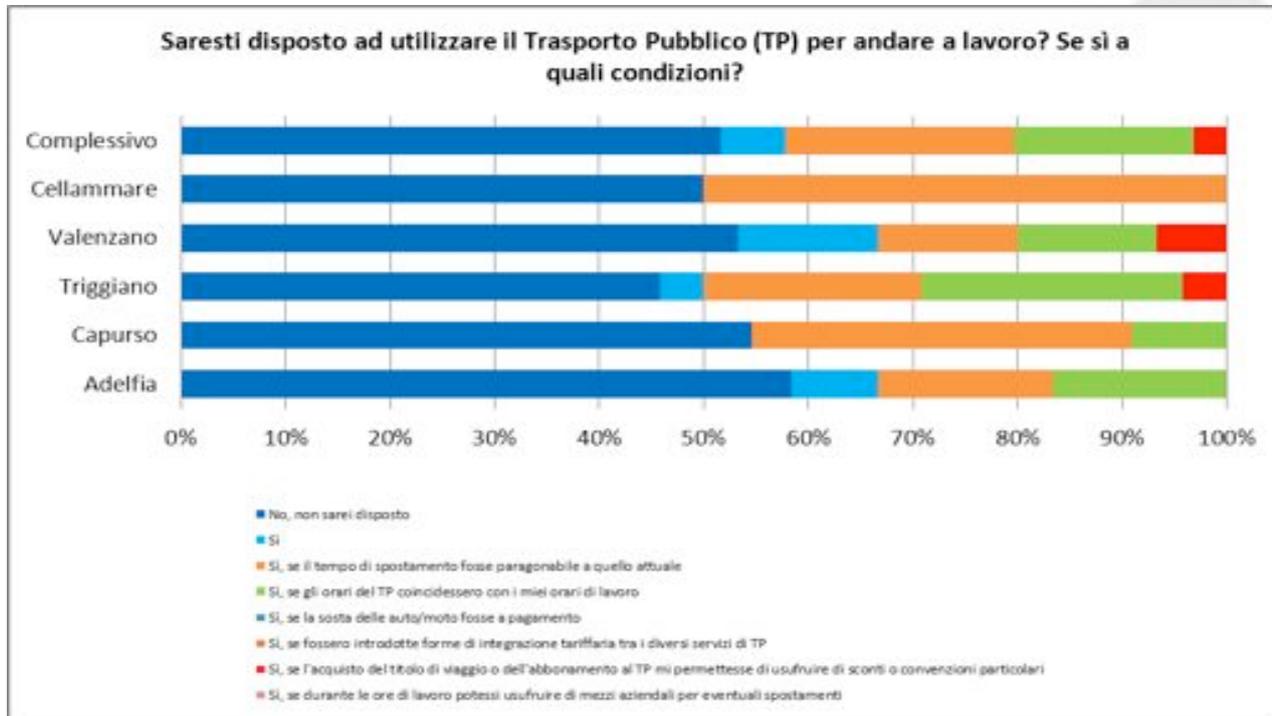


Figura 50 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Disponibilità al cambiamento - TP (Dati Elaborazioni.org)

L'alternativa della bicicletta, infine, appare una proposta poco fattibile vista la bassa predisposizione degli intervistati, in particolare al permanere della attuali condizioni di viabilità ciclistica.

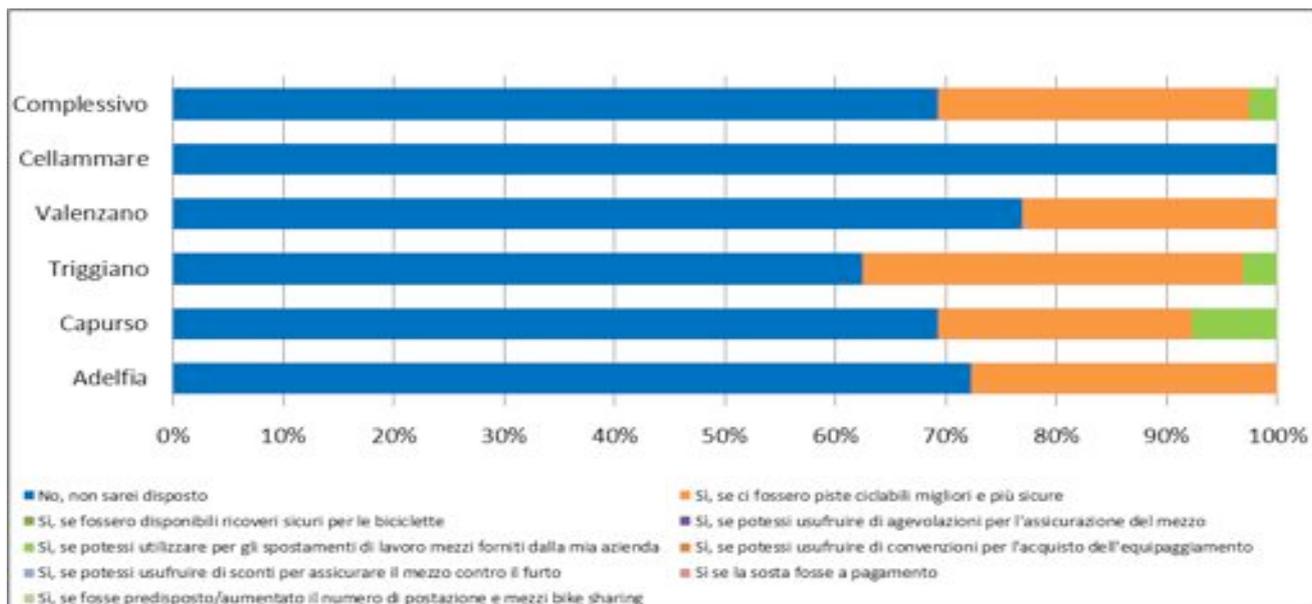


Figura 51 - Risultati dell'indagine (dipendenti) - Disponibilità al cambiamento – Biciclette (Dati Elaborazioni.org)

### 3.5. Indagine sulla mobilità scolastica

Ai fini dell'indagine riguardante la mobilità scolastica (scuole elementari) si è preso in considerazione un campione costituito da un istituto scolastico per comune, realizzando con esso due tipi di attività:

- la distribuzione di questionari di mobilità
- l'attivazione di un progetto pilota per la sperimentazione del "piedibus"

L'indagine effettuata attraverso i questionari ha permesso di definire lo stato attuale della mobilità scolastica, per definire le principali problematiche ed indirizzare le strategie del piano al raggiungimento degli obiettivi prioritari in questo settore.

Le scuole coinvolte nell'analisi sono state:

**Comune di Adelfia:** Secondo circolo didattico "Giovanni Falcone"

**Comune di Capurso:** Primo circolo didattico "San Giovanni Bosco"

**Comune di Cellammare:** Istituto Comprensivo "Nicola Ronchi"

**Comune di Triggiano:** Secondo Circolo Didattico "Giovanni XIII" e succursale "G. Rodari"

**Comune di Valenzano:** Circolo Didattico "Giovanni XXIII"

#### 3.5.1. I questionari di mobilità

La definizione dei questionari di mobilità è stata fatta in base alle esperienze pregresse del gruppo di lavoro, al tipo di informazioni necessarie e al confronto con altri studi di stesse caratteristiche effettuati nel resto d'Italia.

Nei comuni di Adelfia, Capurso, Triggiano e Valenzano è stato proposto lo stesso format, mentre alcune domande sono state variate per l'istituto di Cellammare, dove è attiva una linea di Piedibus.

E' stato quindi consegnato alle dirigenti scolastiche che hanno provveduto a distribuirlo all'interno delle classi coinvolte nell'indagine.

Il questionario è strutturato in due parti - una per la raccolta dei dati sulle abitudini di mobilità ed una per la caratterizzazione dell'intervistato e dell'alunno - è composto da 14 domande divise tra domande a scelta multipla e domande a risposta libera.

Per quanto inerente le abitudini di mobilità si sono indagati l'ampiezza del bacino di afferenza alla scuola, i tempi e le distanze degli spostamenti casa-scuola, le modalità di spostamento e le motivazioni della scelta modale. In merito a questi aspetti si sono inserite alcune domande riguardanti la percezione dello spostamento casa scuola e la propensione al cambiamento.

Rispetto alla caratterizzazione del campione si sono richieste informazioni in merito alla composizione del nucleo familiare, l'età e il titolo di studio di chi ha compilato i questionari.

Il questionario è stato distribuito in formato cartaceo con la restituzione presso le stesse insegnanti di riferimento di ciascuna classe.

Si sono consegnati 560 questionari ripartiti nel seguente modo:

**Tabella 35 – Distribuzione questionari per l'indagine di mobilità scolastica**

Comune	Scuola	Questionari Consegnati	Questionari Rientrati
Adelfia	"Giovanni Falcone"	70	56
Capurso	"San Giovanni Bosco"	100	78
Cellammare	"Nicola Ronchi"	200	192
Triggiano	"Giovanni XIII"	66	80
	"G. Rodari"	32	40
Valenzano	"Giovanni XXIII"	70	59

Il tasso di rientro medio ha superato l'80%, ritenendosi così il campione rappresentativo della popolazione analizzata.

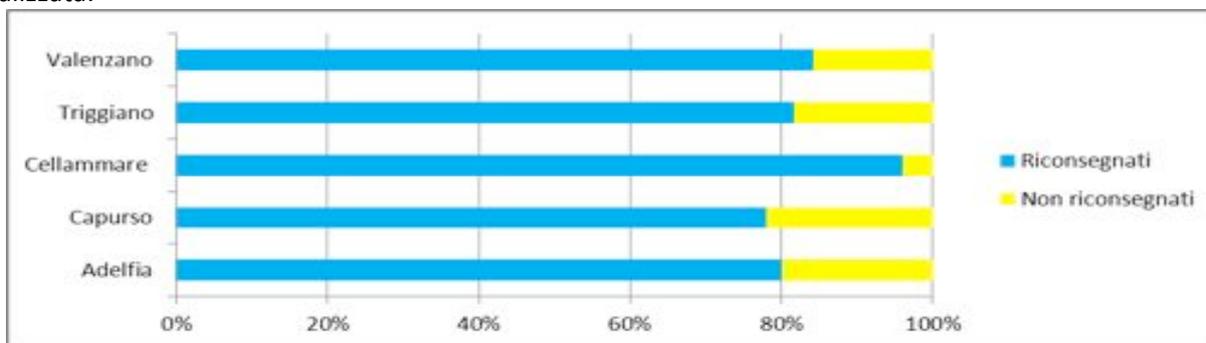


Figura 52 – Percentuali di rientro dei questionari per l'indagine di mobilità scolastica (Dati Elaborazioni.org)

### 3.5.1.1. Caratterizzazione del campione

Per quanto riguarda la formazione del campione che ha risposto alle domande esso è prevalentemente composto dalle "mamme" alle quali appare prevalentemente affidata la gestione dei figli in età scolare, nella maggior parte dei casi.

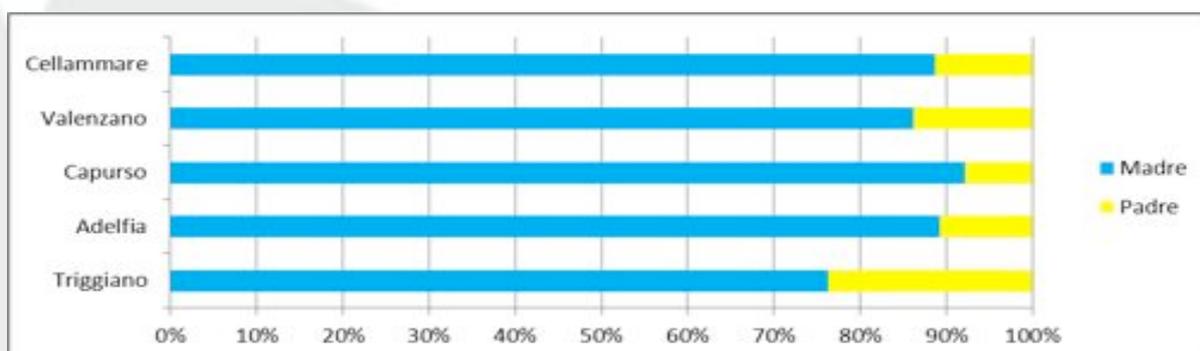


Figura 53 - Risultati indagine (scuole) - Caratterizzazione del campione - Ruolo familiare (Dati Elaborazioni.org)

La maggior parte di coloro che ha risposto al questionario si colloca nella fascia di età che va dai 35 ai 45 anni, collocando l'età media intorno ai 40 anni.

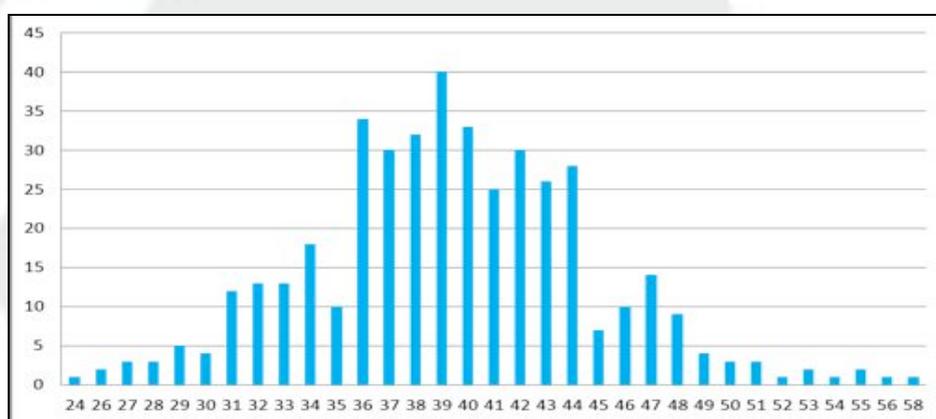


Figura 54 - Risultati indagine (scuole) - Caratterizzazione del campione - Distribuzione delle età (Dati Elaborazioni.org)

Di questi la maggior parte ha un diploma di scuola superiore o media.

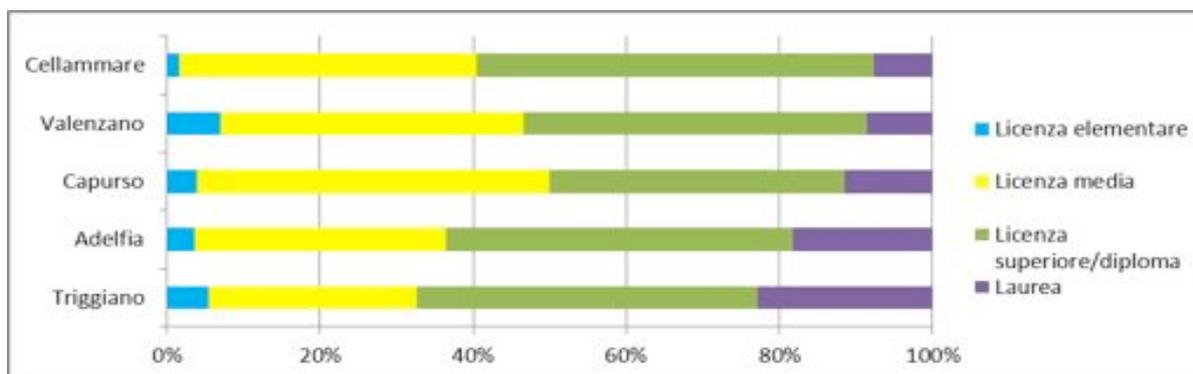


Figura 55 - Risultati indagine (scuole) - Caratterizzazione del campione - Titolo di studio (Dati Elaborazioni.org)

### 3.5.1.2. Percorsi casa-scuola

Una delle principali informazioni riguardanti la mobilità casa scuola è senza dubbio l'entità degli spostamenti afferenti l'istituto.

Nei casi delle scuole elementari, la maggior parte delle famiglie facenti riferimento è concentrata in un raggio di 500 metri dalla scuola e la quasi totalità nel raggio di un km.

Nel caso delle famiglie intervistate il 51% abita a meno di 500 metri dalla scuola e il 75% entro il chilometro. Del restante 35%, il 17% rientra nel raggio dei 2 km e solo l'8% abita oltre 2 km dalla scuola.

In generale tale situazione si ripete in ogni comune con alcune differenze legate alle caratteristiche del contesto urbano in cui si colloca la scuola.

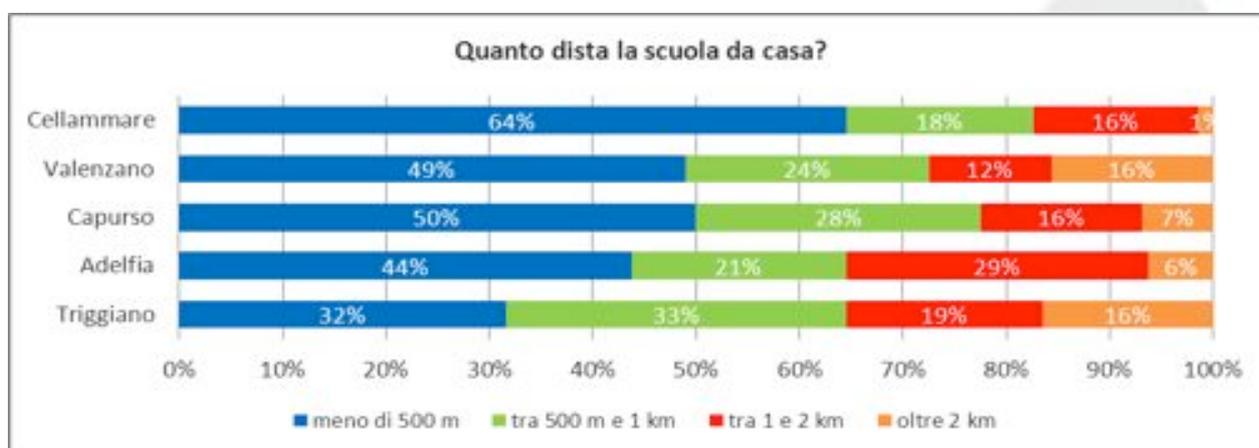


Figura 56 - Risultati indagine (scuole) - Provenienze (Dati Elaborazioni.org)

Nel caso di Triggiano ed Adelfia infatti la situazione si discosta leggermente dal contesto generale per effetto, nel primo caso, della presenza della succursale "Rodari" posta in una zona di confine tra l'area urbana e quella extraurbana, nel secondo della divisione costituita dalla ferrovia (e dall'originaria divisione in due comuni della città).

Tale divisione favorisce uno sviluppo urbano lungo la ferrovia, rispetto al quale la scuola si colloca in una posizione non baricentrica.

Particolare in senso opposto è invece il caso di Cellammare che, viste le minori dimensioni del centro abitato, vede le abitazioni collocarsi in un raggio molto più prossimo alla scuola.

Nella maggior parte dei casi (85, 6%) sono i genitori ad occuparsi dell'accompagnamento dei bambini, ed in alternativa, i nonni (poco più dell'8%).

L'1,7% delle famiglie affida invece il bambino ad un compagno di scuola e l'1,3% ad un conoscente o una babysitter. Lo scuolabus è utilizzato nello 0,6% dei casi e non in tutti i comuni. La situazione è uniforme in tutti i comuni.

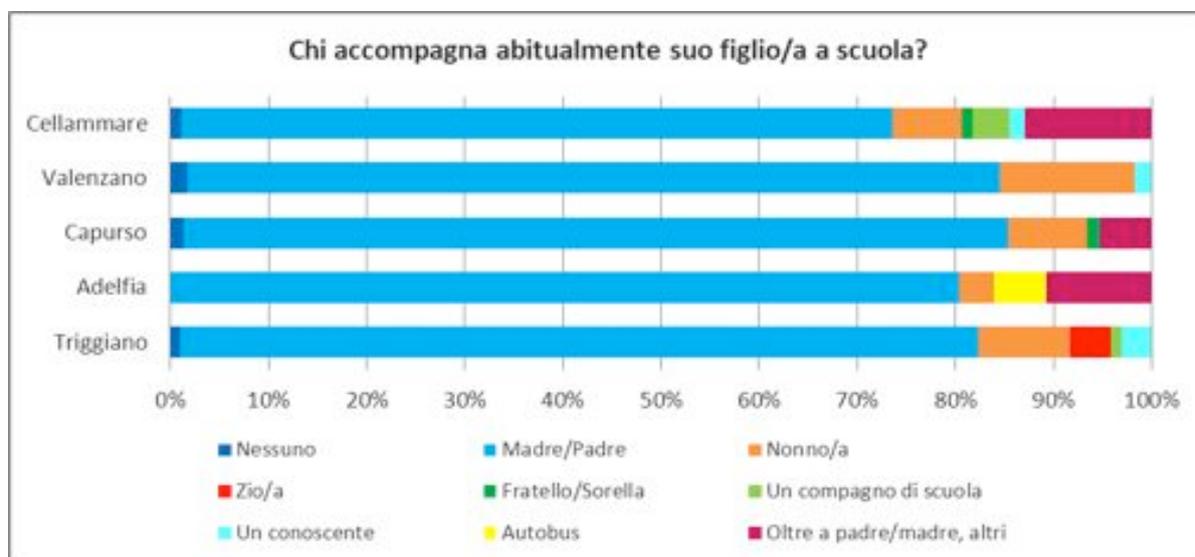


Figura 57 - Risultati indagine (scuole) - Accompagnatori (Dati Elaborazioni.org)

Nel 46,3% dei casi l'accompagnatore (quindi spesso il genitore) dopo aver accompagnato il proprio figlio si reca al lavoro. Nel 43,7% invece, proporzione altrettanto elevata, torna a casa. Il 4,7% fa l'una o l'altra cosa (probabilmente a seconda dei giorni) e l'1,9% sbriga alcune commissioni o svolge attività di svago.

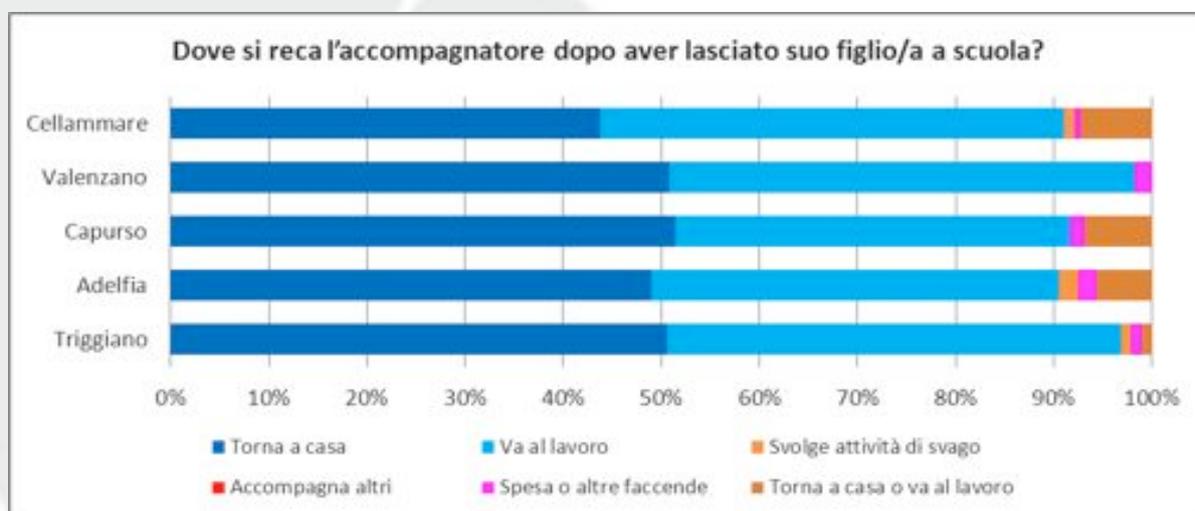


Figura 58 - Risultati indagine (scuole) - attività svolta dopo aver accompagnato il bambino a scuola (Dati Elaborazioni.org)

Lo spostamento viene effettuato prevalentemente a piedi o in automobile. Vista la vicinanza delle abitazioni è verosimile pensare che l'aliquota di genitori che accompagnano il figlio a scuola lo facciano utilizzando lo stesso mezzo che utilizzano per recarsi a lavoro, in questo caso l'automobile.

Infatti nonostante il 51% abiti entro i 500 metri e il 75% abiti nel raggio di un km dalla scuola, il 53,1% utilizza l'automobile per accompagnare il bambino, cifra che raggiunge il 61% se si considerano i casi che utilizzano entrambe le soluzioni. Il 37,6% sceglie invece di andare a piedi.

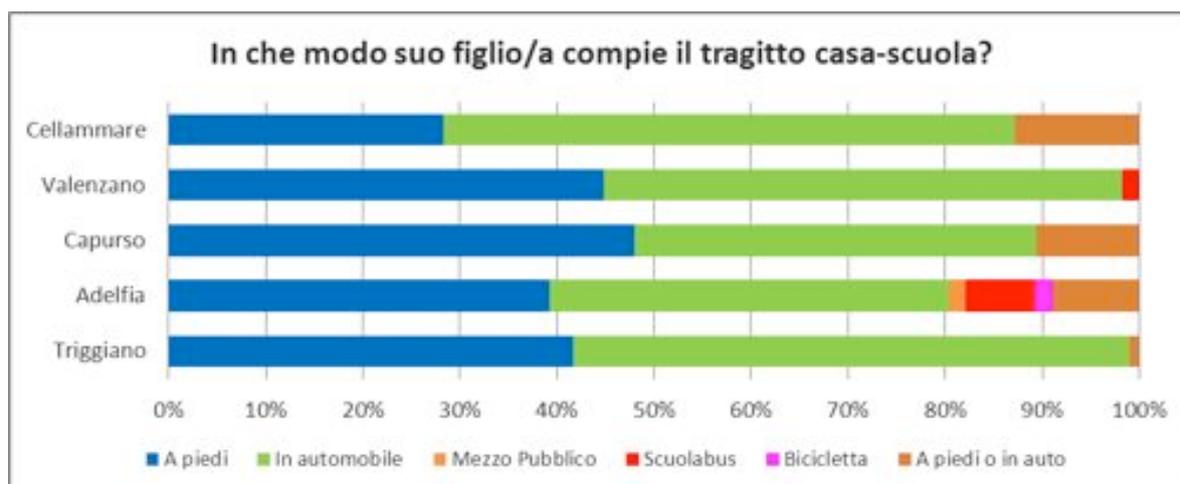


Figura 59 - Risultati dell'indagine (scuole) - Split modale (Dati Elaborazioni.org)

Incrociando le informazioni su distanza dell'abitazione, scelta della modalità di trasporto e impegno successivo all'accompagnamento del bambino a scuola, si evidenzia come la maggior parte di coloro che vanno al lavoro scelgono l'automobile, pur quando abitano in una ad una distanza relativamente breve.

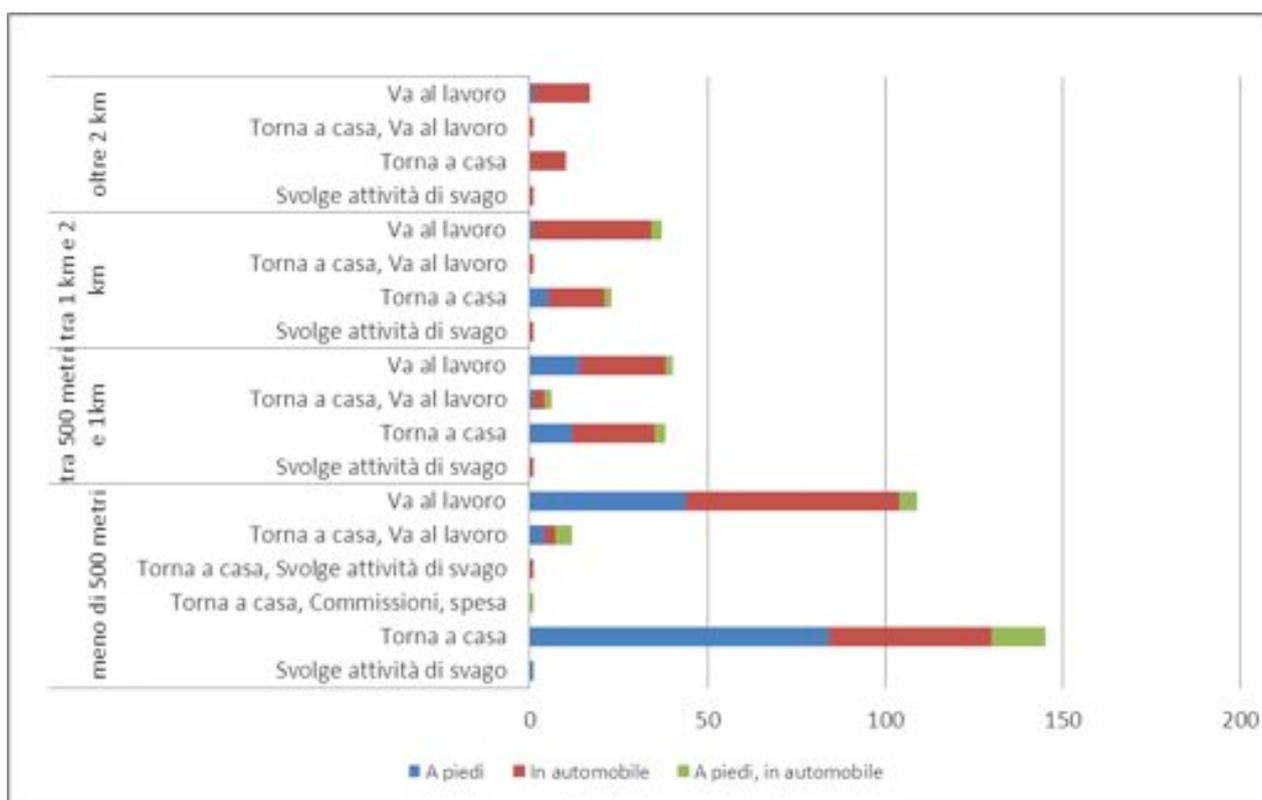


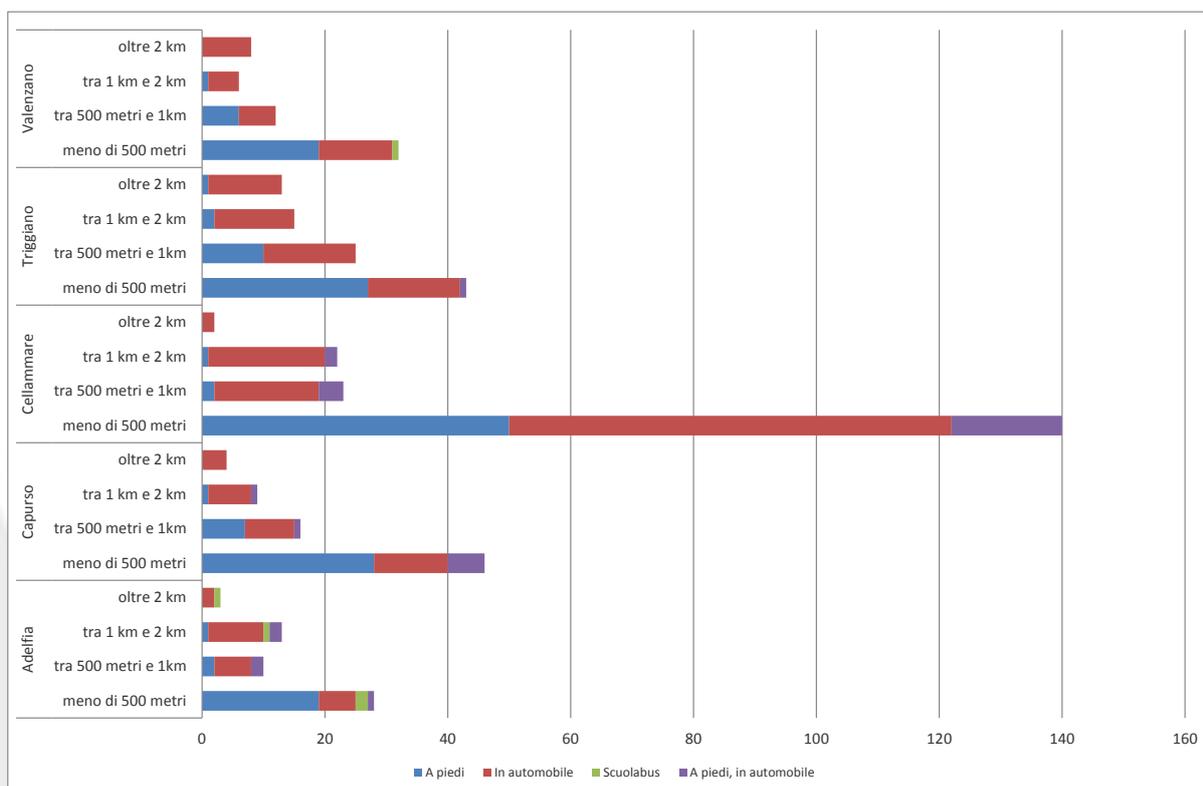
Figura 60 - Risultati dell'indagine (scuole) - Split modale in base agli impegni successivi e alla distanza dell'abitazione (Dati Elaborazioni.org)

Tuttavia esiste un buon numero di persone che, pur abitando entro il chilometro scelgono l'auto anche se dopo rientrano a casa.

Dal grafico in figura 60 emerge una informazione sulla distanza entro la quale la mobilità pedonale prevale nettamente su quella automobilistica per l'accompagnamento, ossia i 500 metri. Entro il chilometro tale tipo di mobilità si esaurisce, identificando in questo modo l'area entro la quale è possibile intervenire

incentivando l'accompagnamento a scuola dei bambini a piedi ed evidenziando quella che è la percezione della distanza nei paesi considerati.

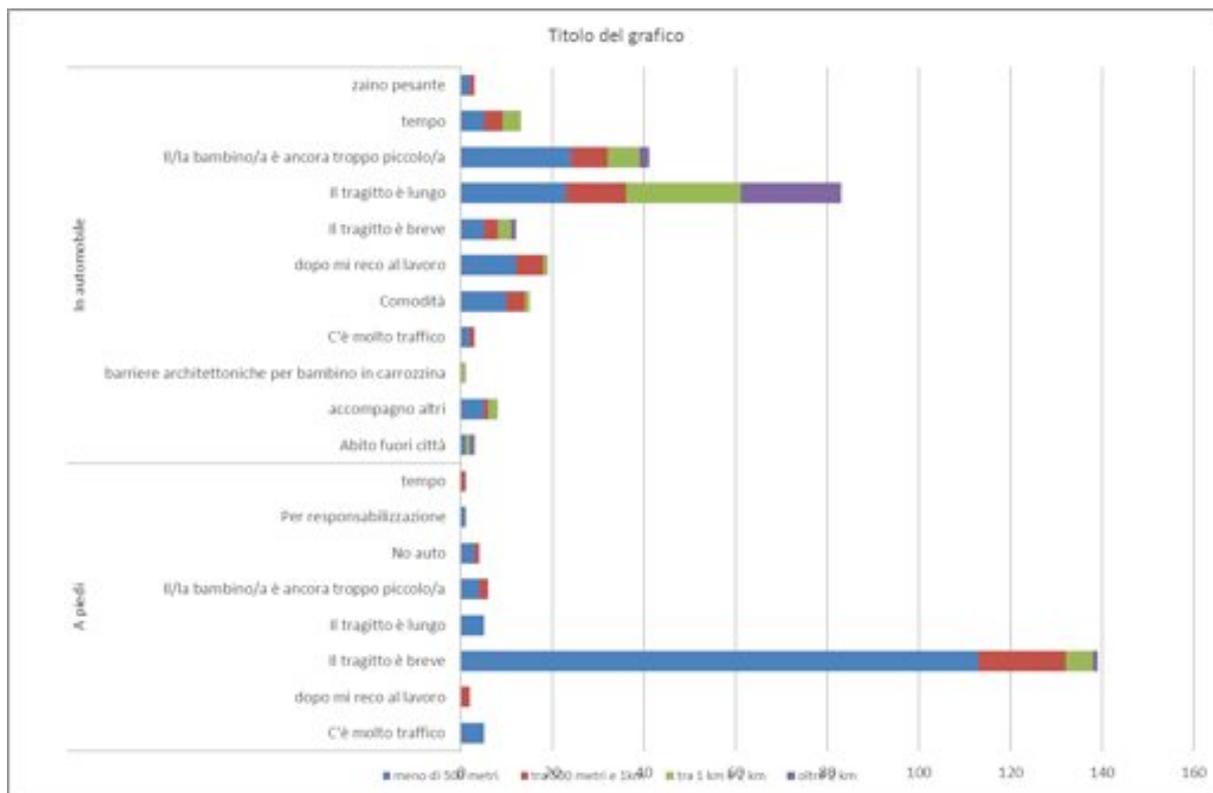
La relazione tra la scelta modale e la distanza dell'abitazione appare più o meno la stessa in tutti i comuni, tranne in quello di Cellammare dove l'automobile prevale sulla modalità pedonale anche sulla breve distanza. Questo è certamente legato alle caratteristiche della strada d'accesso alla scuola, che prevede una carreggiata molto ampia, una configurazione geometrica ed un arredo più simile a quello di una strada di tipo extraurbano che urbano.



**Figura 61 - Risultati dell'indagine (scuole) - Split modale in base alla provenienza, per comune (Dati Elaborazioni.org)**

Tuttavia tale scelta è legata, infatti, oltre che alla destinazione dell'accompagnatore, alla percezione della distanza. Tale aspetto si evince chiaramente dall'intersezione dei dati sulla distanza e sulla scelta modale con quelli della motivazione di tale scelta.

Emerge evidentemente che decide di muoversi a piedi percepisce la distanza come breve.

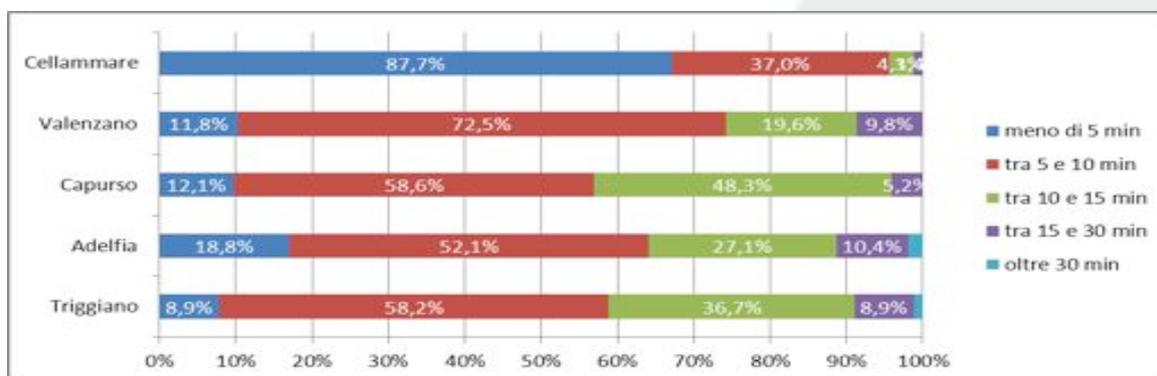


**Figura 62 - Risultati dell'indagine (scuole) - Scelta dell'auto sulla base della motivazione e della distanza dell'abitazione (Dati Elaborazioni.org)**

In questo caso, seppur l'incidenza maggiore è data da coloro che abitano entro i 500 metri, si annoverano risposte anche per distanze maggiori come l'intervallo tra 500 metri ed un chilometro ed oltre il chilometro. Dal grafico emerge inoltre che tra quelli che utilizzano l'auto, pur per brevi distanze, una buona aliquota motiva la propria scelta sulla base dell'età del bambino e della presenza di pericoli lungo il percorso.

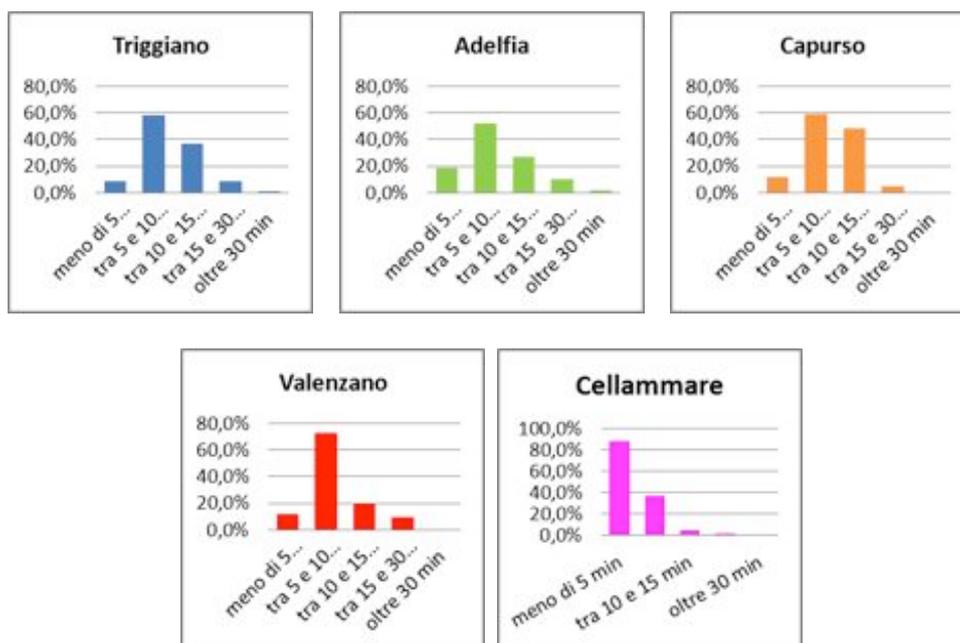
Per quanto riguarda i tempi necessari a compiere lo spostamento casa-scuola, nei casi analizzati si esauriscono entro i 15 minuti (anche per la dimensione dei centri urbani considerati): il 94,7 % degli spostamenti casa-scuola è infatti al di sotto di tale intervallo temporale, ed andata e ritorno richiedono tempi praticamente uguali.

Il 75,7% impiega per raggiungere la scuola dall'abitazione meno di 10 minuti, il 33,1% meno di 5. Nei diversi comuni la situazione si ripartisce come mostrato dal grafico in figura 63.



**Figura 63 - Risultati dell'indagine (scuole) - Tempi dello spostamento casa-scuola per comune (Dati Elaborazioni.org)**

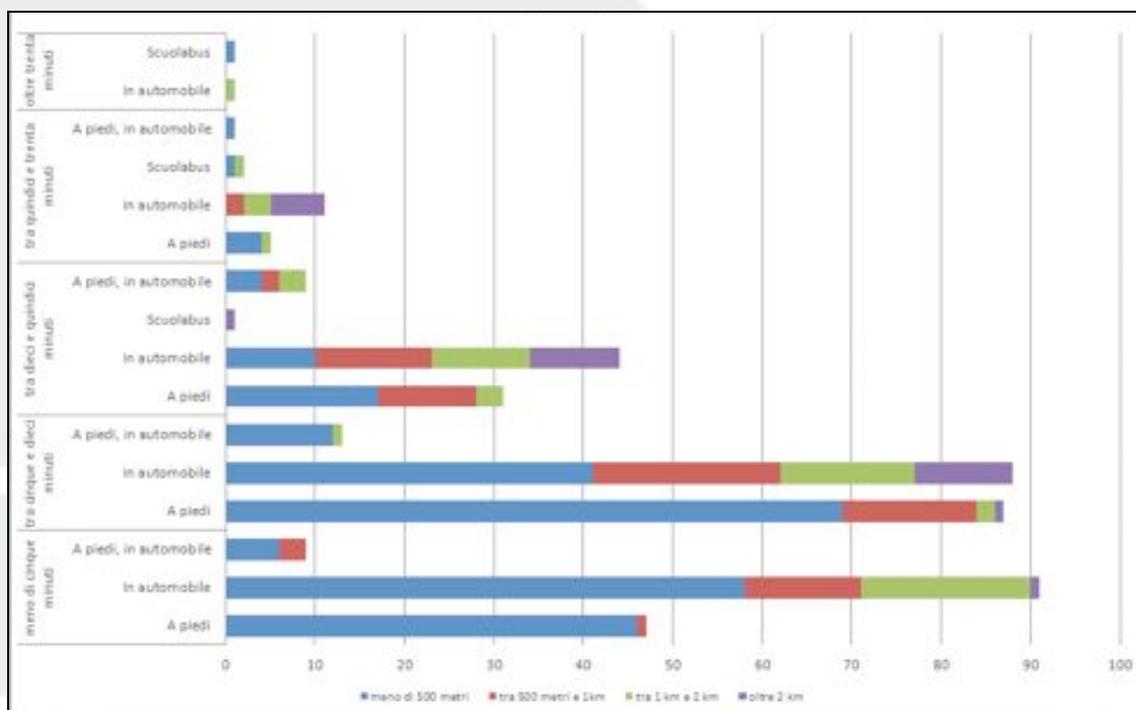
A giudicare dalla distribuzione dei tempi nei vari comuni (in termini percentuali rispetto al campione di intervistati), nella maggior parte dei casi l'intervallo tra i 5 ed i 10 minuti è quello più rappresentativo dello spostamento.



**Figura 64 - Risultati dell'indagine (scuole) - Distribuzione dei tempi dello spostamento casa scuola, per comune (Dati Elaborazioni.org)**

Si discosta dalla totalità il caso particolare di Cellammare, dove la maggior parte accompagna il proprio bambino in meno di 5 minuti, poiché abita nell'arco dei 500 metri e utilizza l'automobile, come emerso dalle precedenti analisi.

L'ottimizzazione della mobilità scolastica in questi casi, può dunque mirare a far rientrare gli spostamenti casa scuola nell'intervallo medio identificato, favorendo (anche nel caso di Cellammare), lo spostamento dei traffici automobilistici alla modalità pedonale nell'intorno dei 500 metri dalla scuola.



**Figura 65 - Risultati dell'indagine (scuole) - Tempi di spostamento in base a provenienza e scelta modale (Dati Elaborazioni.org)**

Su tale intervallo temporale possono essere calibrati i tempi di apertura delle scuole e i tempi di ingresso al lavoro.

### 3.5.1.3. Percezione della mobilità e disponibilità al cambiamento

L'analisi della percezione dello spostamento casa-scuola da parte degli utenti è fondamentale a comprendere le motivazioni sulle quali agire per indurre un cambiamento nelle abitudini e verificare la loro disponibilità al cambiamento per calibrare le azioni.

In merito alla percezione del percorso casa scuola dal punto di vista della sicurezza del bambino agli utenti è stato chiesto se sul piano della viabilità, ritengono che la zona in cui abitano sia a misura di bambino.

A questa domanda il 58% ha risposto di non ritenerla adeguata, in particolare in alcuni comuni.

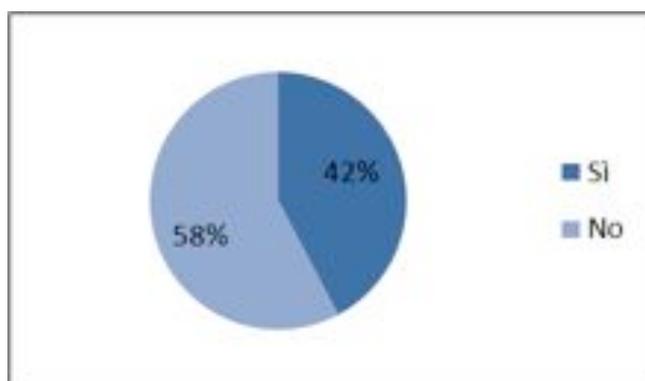
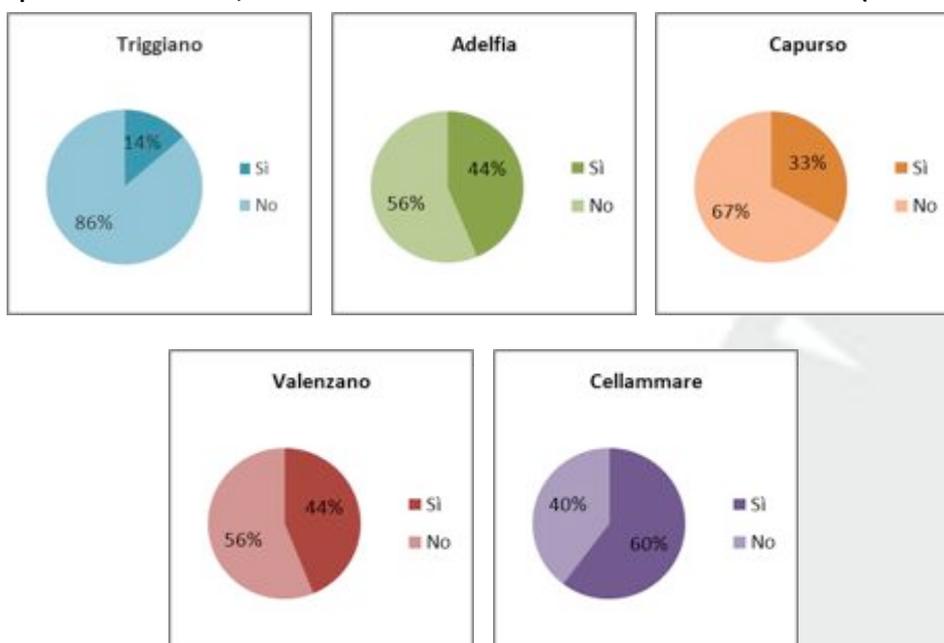
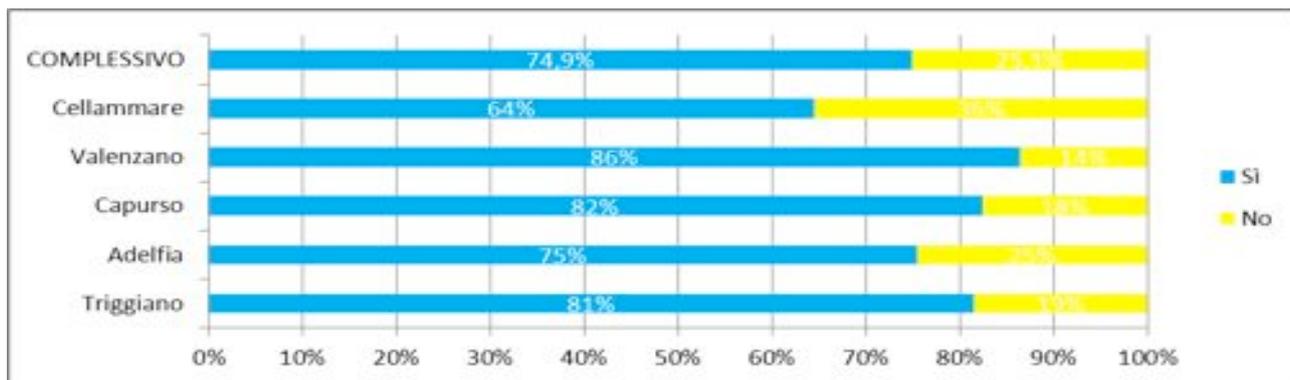


Figura 66 - Sul piano della viabilità, ritiene che la zona in cui vive sia a misura di bambino? (Dati Elaborazioni.org)



Si è dunque indagata la preferenza rispetto alla mobilità pedonale nel caso in cui si fossero attivate iniziative volte a rendere più sicuro il percorso: alla domanda "Nel caso in cui fossero disponibili dei servizi, che permettessero ai bambini di andare a scuola in modo sicuro e protetto, sarebbe disposto a farli utilizzare a suo figlio?", il 74,9% ha risposto positivamente, tendenza confermata in maniera generale.

Una minore disponibilità in questo senso solo a Cellammare.

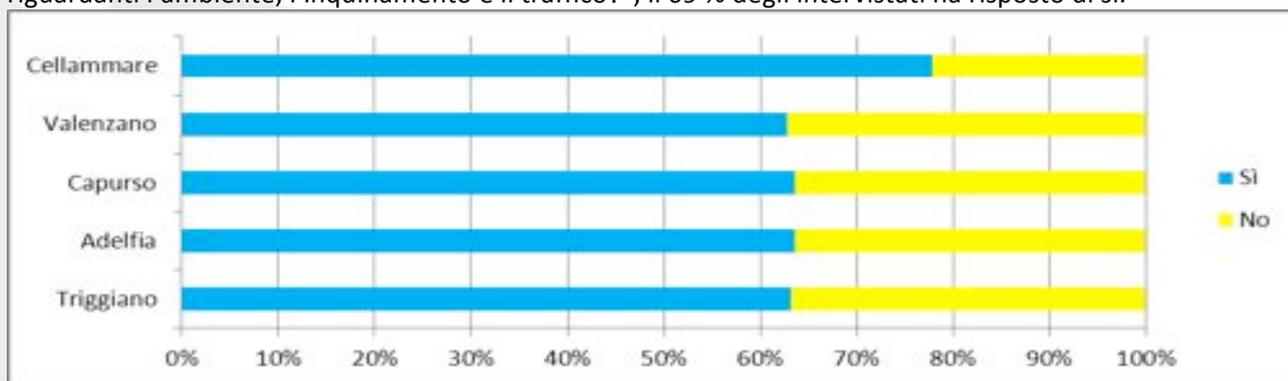


**Figura 67 -Risultati dell'indagine (scuole) – Disponibilità a partecipare a servizi per l'accompagnamento sostenibile del bambino (Dati Elaborazioni.org)**

Analizzando tale disponibilità sulla base dello stile di mobilità odierno sinota come tale disponibilità si ritrovi sia da parte di chi oggi va a piedi che di chi si reca a scuola con l'automobile.

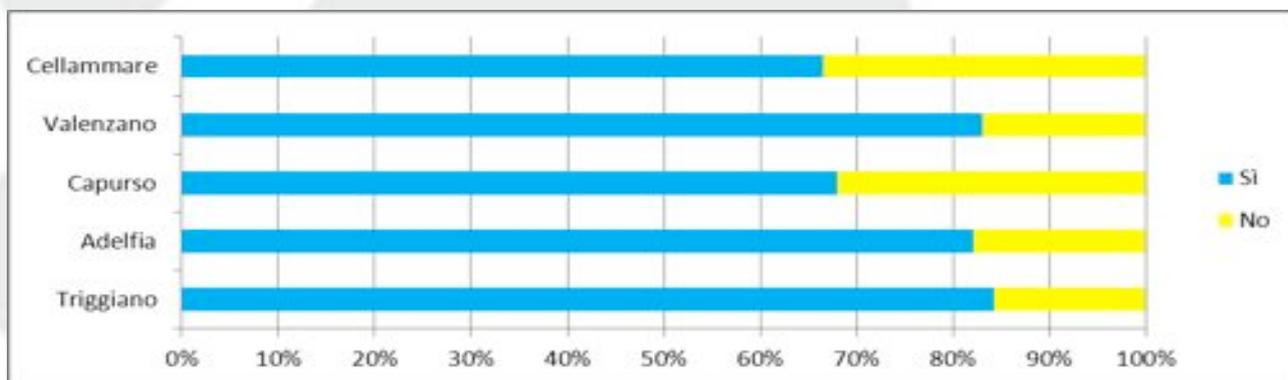
Tale dato è fondamentale nell'indirizzare il piano alla identificazione di alcuni percorsi pedonali dedicati sui quali predisporre misure per la sicurezza dei pedoni, in particolare bambini.

In merito alla conoscenza della tematica della mobilità, per comprendere la percezione del proprio livello di informazione sul tema da parte degli utenti, alla domanda "Pensa di essere informato sulle tematiche riguardanti l'ambiente, l'inquinamento e il traffico?", il 69 % degli intervistati ha risposto di sì.



**Figura 68 - Risultati dell'indagine (scuole) - Giudizio sul proprio livello di informazione sulla mobilità sostenibile (Dati Elaborazioni.org)**

Si è infine indagata la disponibilità a partecipare ad eventi di informazione in merito alle tematiche della mobilità sostenibile. Il 74 % si è detto disponibile con la ripartizione per comuni evidenziata in figura 69.



**Figura 69 -Risultati dell'indagine (scuole) - Disponibilità a partecipare ad eventi di sensibilizzazione/informazione sulla mobilità sostenibile (Dati Elaborazioni.org)**

#### 3.5.1.4. Caratterizzazione generale

Dalle analisi fatte sui 5 comuni dell'Ambito 5 (Adelfia, Capurso, Cellammare, Triggiano e Valenzano), in essi si ha un comportamento piuttosto uniforme in merito alle caratteristiche degli stili di mobilità sui percorsi casa-scuola.

Emerge che nella maggior parte dei casi il bacino di riferimento di ciascuna scuola è di circa 1 km, entro il quale si ha una distribuzione piuttosto equivalente degli spostamenti in auto e di quelli a piedi.

Chi accompagna i figli a scuola è prevalentemente un genitore che nel 46,3% dei casi torna a casa e nel 43% va a lavoro.

Solitamente chi va a lavoro utilizzando l'auto accompagna il bambino in auto. Molti scelgono infatti l'auto o in base alla percezione di una lunga distanza, per tempo, per comodità. In alcuni casi il percorso casa scuola è segnalato come pericoloso, mentre in generale l'ambiente urbano non è considerato nella maggior parte dei casi a misura di bambino.

Dalle analisi appaiono comunque ampi margini di azione: a partire da coloro che pur abitando entro 500 metri dalla scuola (distanza per la quale risulta conveniente la modalità pedonale più di quella automobilistica) e pur tornando a casa, prendono l'auto, per arrivare a chi, nella stessa area, non sceglie di accompagnare il bimbo a piedi e poi tornare a prendere l'auto per recarsi al lavoro.

Inoltre oltre l'area dei 500 metri la modalità pedonale si riduce ma non scompare, per cui è possibile incentivare e tutelare coloro che fanno questa scelta, invitando gli altri a fare scelte sostenibili come il TPL o il carpooling.

Rispetto a queste iniziative esiste una buona recettività visto che la disponibilità a prendere parte ad attività di informazione sulla mobilità sostenibile e a partecipare all'implementazione di azioni in questa direzione si riscontra nel 75% degli intervistati.

## 4. PROGETTO PILOTA - Realizzazione del Piedibus

Nel corso delle indagini sulla mobilità scolastica si è attivato un progetto pilota per la sperimentazione dei “Piedibus” in almeno una scuola per ogni comune dell’Ambito. Il progetto è stato attivato con i seguenti obiettivi:

- Valutare la fattibilità dell’azione proposta rispetto al recepimento dell’attività di Piedibus da parte dei bambini e delle famiglie
- Valutare recettività e sensibilità degli istituti scolastici sul tema della mobilità sostenibile casa-scuola
- La verifica delle condizioni di sicurezza lungo alcuni tragitti ritenuti principali per la stima dell’incidenza della eventuale manutenzione o sistemazione degli stessi
- Fornire una stima di benefici e costi dell’azione
- Attivare un sistema di “tutoraggio” per cui le famiglie che hanno partecipato alla sperimentazione pilota si facciano promotrici delle future azioni nei confronti delle altre afferenti alla scuola

L’attività ha coinvolto le classi terze di ciascuna scuola (tranne per Capurso dove sono state coinvolte le seconde) e ha previsto lo studio e l’attivazione di alcune linee di Piedibus attraverso il format denominato “I Bravi Piedoni” ideato da Elaborazioni.org.

Per l’attivazione delle attività si è concordata di volta in volta con le dirigenti di istituto la modalità di lavoro, coinvolgendo le istituzioni scolastiche anche ai fini della somministrazione di questionari di mobilità (cfr paragrafo 3.5.1).

Nella realizzazione si sono coinvolte le amministrazioni e gli uffici di Polizia Municipale.



Figura 70 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus (Foto Elaborazioni.org)

### 4.1. Fasi del progetto – il format “I Bravi Piedoni” ([www.ibravipiedoni.net](http://www.ibravipiedoni.net))

Per il progetto pilota si sono dunque realizzate una serie di attività, adattando di volta in volta, alla specificità di ciascun istituto scolastico e di ciascuna classe, le fasi fondamentali previste dal format.

**L’introduzione alla mobilità.** La prima attività consiste in una prima chiacchierata insieme alla classe per comprendere le abitudini alla mobilità dei bambini, con particolare riferimento alla propensione alla pedonalità. I bambini sono stati preventivamente preparati dalle insegnanti attraverso le “10 regole del Bravo Piedone”.

Questa fase, che permette di introdurre i bambini al tema partendo dalla propria esperienza quotidiana, permette anche di raccogliere informazioni utili alla definizione delle proposte di tracciati per il piedi bus.

Il lavoro prepara i bambini a confrontarsi con il linguaggio specifico relativo alle successive attività, a comprendere il significato dei simboli per la sicurezza stradale e ad apprendere (anche attraverso

simulazioni pseudo-teatrali) le dinamiche del Piedibus permettendogli di esprimere eventuali dubbi o difficoltà.



Figura 71 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Introduzione alla mobilità (Foto Elaborazioni.org)

**La Mappatura.** Ai fini dell'individuazione delle direttrici principali sulle quali strutturare i percorsi dei piedibus e lungo cui effettuare l'ispezione, si procede alla mappatura delle abitazioni dei bambini coinvolti. Oltre a conoscere le provenienze, questa fase è utile per comprendere le capacità di orientamento dei bambini ed in particolare individuare quali punti di riferimento naturalmente utilizzano per i loro spostamenti. E' una operazione delicata che permette di conoscere le abitudini e le attitudini dei bambini (ed indirettamente delle loro famiglie) alla mobilità pedonale, facilitando la calibrazione delle successive attività, in particolare l'ispezione.

L'utilizzo della mappa quale strumento di lavoro ha lo scopo di aumentare la confidenza dei bambini con questo supporto rendendoli in grado di leggere le rappresentazioni dello spazio e comprendere meglio la mappa delle linee di trasporto (non solo piedibus).

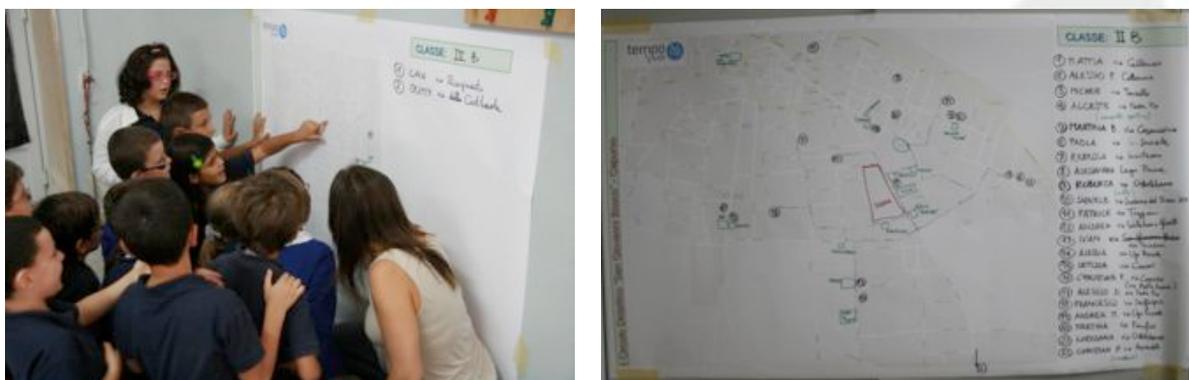


Figura 72 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Mappatura (Foto Elaborazioni.org)

**Il primo incontro con i genitori.** Questa fase è fondamentale ai fini della concreta attivazione del piedibus. I Genitori sono invitati a partecipare ad un incontro in cui gli si racconta l'esperienza del piedibus, illustrando i vantaggi della strutturazione di questa modalità di raggiungimento della scuola e provando ad aprire con loro un dialogo per comprenderne eventuali dubbi o preoccupazioni.

In questa fase è importantissimo tanto ascoltare le osservazioni dei genitori per eventualmente evidenziare delle criticità rispetto ai percorsi individuati, quanto ottenere il supporto dei docenti che hanno un dialogo più diretto con i genitori e un ruolo determinante nel loro coinvolgimento e motivazione.

**L'ispezione.** Come tutte le attività presentate, il sopralluogo ha un obiettivo formativo ed uno tecnico.

Il primo è quello di calare i bambini nel contesto ambientale intorno alla scuola concentrandosi sull'uso dei sensi e compiendo una propria personale analisi del percorso, con l'individuazione delle difficoltà, dei pericoli, degli aspetti piacevoli, dei punti di riferimento. Durante il tragitto i bambini si fanno anche "vigili"

sul proprio percorso, comprendendo i comportamenti scorretti degli automobilisti e “infliggendo” ai contravventori delle multe morali. Siffatte contravvenzioni permettono una identificazione dei comportamenti scorretti degli automobilisti e una sensibilizzazione indiretta degli stessi.



**Figura 73 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Multe morali (Foto Elaborazioni.org)**

L’obiettivo tecnico deriva dal fatto che l’ispezione di fatto rappresenta una rielaborazione del più complesso Road Safety Inspecting (attualmente previsto da normativa per le strade di nuova costruzione) mirato alla valutazione della sicurezza di un dato percorso. Nel caso delle linee dei piedibus, l’ispezione è calibrata sulla base del comportamento effettivo dell’utente stradale, in particolare, il pedone e il bambino.

In casi di presenza di soggetti disabili, l’attività aumenta il proprio spettro di utilità, fornendo indicazioni utili anche dal punto di vista dell’accessibilità per questi soggetti sensibili.



**Figura 74 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus - Safety Inspecting (Foto Elaborazioni.org)**

L’ispezione è adeguatamente registrata con riprese video e fotografiche. Tali materiali sono poi rielaborati per l’analisi tecnica. I bambini, invece, utilizzano delle schede come strumento per facilitare l’analisi e concentrare l’attenzione su criticità specifiche.



**Figura 75 - a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Schede Ispezione (Foto Elaborazioni.org)**

**Il laboratorio delle schede tecniche.** L'ultima attività consiste nella rielaborazione della passeggiata di quartiere in classe per sedimentare alcuni aspetti emersi dall'osservazione diretta e riproporre la lettura della strada attraverso nuove informazioni, come ad esempio le regole di comportamento per i pedoni e gli automobilisti e la segnaletica stradale.

Dal punto di vista tecnico questa analisi permette di completare l'audit del percorso, potendo comprendere le difficoltà incontrate dai bambini. Le attività proposte in questa sezione sono dunque di vario tipo, finalizzate alla costruzione da parte degli stessi bambini, di schede "tecniche":

- Discussione in classe sulla passeggiata, proiezione del video e delle foto per "rivivere il percorso"
- costruzione di cartelloni con foto di alcuni problemi, descrizione della difficoltà incontrata, possibile comportamento da adottare in presenza di queste difficoltà, individuazione della possibile soluzione (attività da realizzare in gruppi da 3-4 bambini)
- Analisi delle criticità relative alle multe fatte
- Analisi della segnaletica: la forma, i colori e il significato e creazione di una segnaletica per il pedibus
- Definizione di obblighi, divieti e pericoli per ciascuna categoria di utenti della strada

L'obiettivo principale di questa azione è rendere il bambino un pedone attento, rispettoso e consapevole.



Figura 76 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus - Schede Tecniche (Foto Elaborazioni.org)

**Il quaderno delle sensazioni.** Accanto alle schede tecniche il bambino è accompagnato in un percorso di riflessione sull'esperienza fatta anche dal punto di vista emozionale e umano, allo scopo di renderlo consapevole della condizione vissuta lungo il tragitto.

Tale esperienza permette al bambino di metabolizzare l'esperienza che spesso è associata alla natura e alla compagnia dei compagni e dei genitori, e al gruppo di lavoro di raccogliere ulteriori informazioni sugli effetti della pedonalità nel periodo di formazione della persona.



Figura 77 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus – Quaderno delle sensazioni (Foto Elaborazioni.org)

**Il secondo incontro con i genitori.** Al termine delle attività di preparazione del Piedibus, questo incontro è assolutamente operativo e permette l'organizzazione dei turni tra i genitori disponibili, la definizione degli orari e l'ottimizzazione delle linee in base alle abitazioni dei bambini che vi afferreranno. In questa fase è molto importante favorire lo scambio e la conoscenza tra i vari genitori, facilitare lo scambio di contatti e numeri di telefono. Qualora ci fosse qualche genitore maggiormente coinvolto, è auspicabile il coinvolgimento dello stesso o degli stessi come responsabile/i dell'attività, per favorire la piena recezione dell'attività e agevolarne la sostenibilità nel periodo successivo alla attivazione.

#### 4.2. Risultati

Al termine delle attività si è quindi sperimentata l'attivazione di alcune linee di piedibus, di cui si sono individuati i percorsi sulla base del confronto con i genitori e delle provenienze dei bambini partecipanti. Il piedibus è stato anche sperimentato in alcune giornate e si sono forniti degli strumenti alle insegnanti (diari di bordo e mappe dei percorsi) per poter prevedere la riattivazione durante il prossimo anno scolastico.

Si sono dunque raggiunti gli obiettivi di:

- Valutare i costi in termini di tempo e persone necessarie all'attivazione delle linee di piedibus
- Informare dirigenti ed insegnanti degli istituti dei comuni dell'ambito, dell'esistenza di questa pratica di mobilità
- Raccolte informazioni sulla fattibilità dell'azione in termini di accessibilità del territorio alla mobilità pedonale dei bambini
- Sensibilizzare e coinvolgere bambini e genitori ad una forma di mobilità scolastica sostenibile
- Attivare delle linee pilota per facilitare la riproduzione delle azioni in periodi successivi

Le linee realizzate sono raccolte nelle immagini che seguono.



Figura 78 a) e b) - Progetto pilota – Piedibus (Foto Elaborazioni.org)



Figura 79 - Le linee di Piedibus attivate sperimentalmente



## 5. METODO DI LAVORO

È apparso utile, ai fini dello studio, descrivere brevemente quella che è stata l'impostazione del lavoro che ha condotto alla redazione dello Studio di Fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi dell'Ambito n.5 e che si ritiene possa continuare ad essere, anche in fase successiva, un'utile guida per la valorizzazione delle risorse locali all'interno dell'implementazione di politiche temporali.

In particolare, ci si riferisce all'affiancamento tra analisi di tipo quantitativo, condotte mediante l'ausilio principalmente di fonti documentali, con analisi di tipo qualitativo, le cui indagini hanno rivolto maggiormente l'attenzione sulla "percezione" del servizio e del benessere da parte dei cittadini beneficiari e che si sono servite di strumenti differenti quali i questionari, l'analisi partecipante e i progetti pilota per la definizione delle caratteristiche dei servizi assieme ai beneficiari stessi (ricerca).

### 5.1. Motivazioni e strategie dello studio

Governare i tempi della città vuol dire intercettare diversi campi di intervento che vanno dall'urbanistica dei tempi, al coordinamento e rimodulazione degli orari dei servizi, dalla mobilità urbana (e interurbana) nel suo complesso alla definizione di modalità spostamento che siano a favore di una sostenibilità ambientale e sociale.

Significa, per molti aspetti, far riferimento al cosiddetto *welfare urbano*, inteso come la capacità di un sistema urbano o territoriale, di fornire agli individui che vi abitano, o che vi gravitano, un "adeguato livello di benessere" attraverso la realizzazione di attrezzature e spazi di interesse collettivo di adeguate caratteristiche qualitative, utili al soddisfacimento delle esigenze dei singoli individui. L'insieme delle attrezzature e degli spazi di interesse collettivo deve essere equamente accessibile a tutti i cittadini e a tutti i *city user*: gli strumenti urbanistici devono, pertanto, rivolgere le proprie politiche al fine di migliorare la fruizione degli spazi pubblici ed elevare la qualità dell'ambiente urbano.

In termini di qualità della vita, le politiche temporali hanno apportato elementi innovativi quali:

- il valore della scala quotidiana del tempo e l'integrazione delle sfere della vita privata e della famiglia con la vita pubblica del lavoro e dei servizi;
- il valore delle pratiche di vita quotidiana degli individui, della collettività e dell'impresa nell'ambito di contesti urbani consolidati;
- mette in relazione questi elementi di prossimità con il tema più generale e di grande scala della mobilità.

Se si considerano i calendari della vita privata e sociale è possibile individuare cicli e articolazioni significativi e momenti salienti.

*I cicli ricorrenti* che costituiscono la base dei calendari sociali di vita e lavoro: il giorno, la settimana, la stagione, l'anno.

*L'articolazione temporale della giornata* che incrocia fenomeni naturali e geografici con culture e regolazioni sociali di uso del tempo: l'alba, la mattina, il mezzogiorno, il pomeriggio, la prima serata, la sera, la mezzanotte, la notte.

*L'articolazione temporale della settimana* che incrocia aspetti naturali, storico-culturale (la settimana), economici: giorno feriale, giorno festivo, week-end.

*L'articolazione delle età nel ciclo della vita* che incrocia aspetti biologici, antropologici e di strutturazione sociale: bambino/a, giovane, donna in condizione di doppia presenza (*care giver*), anziana/o.

*Condizioni temporali salienti di stati o processi*: effimero, temporaneo, emergenza, fretta.

Definire "un adeguato livello di benessere", in quest'ambito, significa conoscere in maniera approfondita il territorio su cui si va ad operare, favorendo quei processi di governance che prevedono il confronto e la partecipazione attiva del territorio stesso e dei beneficiari finali delle politiche da mettere in campo.

## 5.2. Partecipazione: una lettura quali - quantitativa del territorio

Nelle politiche di Spazi e Tempi della città, la partecipazione assume una duplice valenza:

- da un lato permette di favorire la comprensione agli interessati che gli orari pubblici sono progettabili e pertanto migliorabili, attraverso un contatto diretto con gli stessi beneficiari delle politiche temporali ed un loro coinvolgimento in termini collaborativi;
- dall'altro consente di compiere un'indagine "partecipante", che dall'interno delle comunità locali permette di rintracciare elementi esperienziali legati al quotidiano e difficilmente rintracciabili in altra maniera.

Sotto questo aspetto, lo Studio di fattibilità costituisce il momento in cui è possibile costruire le precondizioni per un reale coinvolgimento di cittadini e organizzazioni nella definizione (prima) e attuazione (con il Piano dei Tempi) di azioni e strategie volte al miglioramento di tempi e spazi della città.

Un primo passo per la definizione della strategia di partecipazione è la definizione degli stakeholder da coinvolgere. Nel caso delle politiche temporali alla matrice di rilevanza dei soggetti presenti sul territorio, che raffronta il loro grado di interesse per il tema con il grado di influenza rispetto allo stesso, è necessario affiancare analisi di tipo specialistico legate alla mobilità urbana, all'accessibilità degli spazi e dei servizi ed alla capacità, più o meno rilevante, di alcuni poli cittadini di generare spostamento da e verso gli stessi.

È chiaro che il livello macro delle analisi, rivolte all'intero Ambito e quindi ai 5 comuni coinvolti (diversi per dimensioni e caratteristiche) non permette di scendere in un dettaglio di approfondimento dei portatori di interesse troppo elevato: in un contesto come quello oggetto di analisi, è opportuno allargare in maniera prioritaria lo sguardo a livello di Ambito, considerando quelli che sono i soggetti la cui influenza condiziona i bisogni di livello sovra comunale. A seguire, sarà efficace, ai fini della correttezza dello studio, procedere all'individuazione di stakeholder di livello comunale la cui presenza, nel contesto urbano, è in grado di condizionare l'utilizzo degli spazi della città. Infine le categorie di beneficiari, primo riferimento nella definizione di politiche temporali ma anche espressione di "categorie di bisogni" in base alle quali le stesse politiche dovranno essere strutturate.

Alla definizione degli stakeholder fa seguito un lavoro di contatto diretto e di predisposizione di incontri e focus group mirati, aventi lo scopo di indagare aspetti specifici utili per la costruzione della matrice delle azioni previste dallo studio di fattibilità.

## 5.3. Gli incontri con gli stakeholder

In generale, per lo studio in oggetto, gli incontri con gli stakeholder si sono articolati in due fasi, la prima più spiccatamente informativa su finalità, obiettivi e contesto normativo nel quale si inserisce lo studio di fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi dell'Ambito, la seconda, invece, più interlocutoria allo scopo di far emergere le istanze dei soggetti di volta in volta incontrati e le relative proposte di azioni implementabili nel futuro Piano.

A questa maniera si è inteso perseguire il duplice obiettivo, richiamato all'inizio del paragrafo, di informazione e confronto.

Di seguito si descrivono i singoli incontri attraverso una premessa di carattere discorsiva, mirata a delineare i contorni del contesto in cui lo stesso incontro si inserisce, ed un'analisi SWOT che sintetizza le principali istanze emerse.

## 28 luglio 2011 - Incontro di apertura con le Amministrazioni Comunali

*Luogo: Sala Mostre Comune di Triggiano*

*Stakeholder presenti: Amministrazioni direttamente coinvolte nel progetto (i 5 comuni dell'Ambito Sociale di Zona), Enti pubblici afferenti.*

*Obiettivi: informazione interna sugli obiettivi del progetto e sulle modalità di attuazione dello stesso., coordinamento generale sulla azioni da intraprendere per lo studio di fattibilità.*

L'incontro si è svolto negli spazi della Sala Mostre del Comune di Triggiano, alla presenza del Comitato Tecnico Promotore rappresentato dall'Assessore Raffaella Palella e dai referenti dell'Ufficio di Piano dott.ssa Stella Toscano e dott.ssa Tina Macchia, dei tecnici delle due associazioni partner di progetto, dei rappresentanti di tutte le Amministrazioni locali coinvolte nello studio di fattibilità ed Enti interessati ai temi di lavoro.

L'incontro ha avuto, come scopo principale, quello di avviare lo studio ed allineare le aspettative e le modalità di lavoro che lo stesso dovrà perseguire con le esigenze ed i piani di lavoro delle amministrazioni locali.

L'incontro si è aperto con la presentazione del quadro programmatico entro cui si inserisce lo studio di fattibilità: fondi regionali di competenza e linee guida regionali emanate come direttive utili alla compilazione degli studi. Di seguito i tecnici hanno illustrato le modalità di attuazione dello studio stesso, richiamando l'attenzione degli amministratori su quegli aspetti per i quali è richiesta la loro diretta partecipazione e non solo l'adesione formale al percorso.

Al termine della fase informativa si è lasciato spazio al dibattito.

Gli amministratori presenti hanno espresso un generale apprezzamento per l'iniziativa, rilevando come le problematiche trattate nello studio costituiscano dei nodi cruciali della gestione del territorio, spesso difficili da affrontare senza uno studio che ne valuti complessivamente le implicazioni.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lo studio di fattibilità costituisce uno strumento utile ad avviare un ragionamento complessivo, sia per ciò che riguarda la mobilità che i servizi.</li> <li>- Presenza dell'Ospedale Fallacara, inteso come presidio sanitario importante all'interno dell'Ambito.</li> <li>- Presenza di un buon tessuto legato al commercio su tutti i comuni: potrebbero essere coinvolti nella definizione di azioni per aperture straordinarie.</li> <li>- VALENZANO: previsione di far partire un servizio "pre-post scuola" che venga incontro alle esigenze delle famiglie con genitori che lavorano di accompagnare i figli a scuola con anticipo rispetto all'orario di apertura</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comuni scollegati fra di loro: i collegamenti sono presenti lungo la direttrice di Bari ma meno in maniera trasversale tra i comuni afferenti all'Ambito.</li> <li>- I servizi sanitari presenti nei diversi comuni sono scollegati fra di loro, sia in termini fisici che funzionali ed amministrativi.</li> <li>- Non si riescono a coprire i fabbisogni rispetto ad alcuni servizi specifici, quali ad esempio il trasporto scolastico.</li> </ul>
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- I risultati di progetto dovrebbero costituire indicazioni anche per la programmazione (normativa) regionale, andando così ad intercettare i reali bisogni.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mancanza di capacità (anche economica) di mettere in campo le azioni che saranno previste dallo studio.</li> </ul>

### **settembre / novembre 2011 – Incontri con i referenti delle scuole primarie**

*Luogo: Sedi delle scuole coinvolte nel Progetto Pilota (Adelfia - Secondo circolo didattico "Giovanni Falcone", Capurso - Primo circolo didattico "San Giovanni Bosco", Cellammare - Istituto Comprensivo "Nicola Ronchi", Triggiano - Secondo Circolo Didattico "Giovanni XIII" e succursale "G. Rodari", Valenzano - Circolo Didattico "Giovanni XXIII")*

*Stakeholder presenti: Dirigenti, insegnanti, genitori e famiglie*

*Obiettivi: informazione rispetto al progetto (tema, finalità ed obiettivi), primo confronto sulle criticità ed esigenze legate alla mobilità scolastica, coordinamento generale sulla azioni da intraprendere per lo studio di fattibilità*

Nel periodo che va da settembre a novembre (e a seguire nel periodo di aprile e maggio 2012) si sono svolti incontri mirati con i diversi referenti delle scuole coinvolte nel progetto pilota (rif. Cap. 4) ed in generale nell'analisi di mobilità riferita ai poli attrattori scolastici.

Gli incontri hanno visto, di volta in volta, coinvolte diverse categorie di stakeholder.

In prima battuta sono stati interessati Dirigenti ed Insegnanti, in quanto primi referenti per le attività scolastiche e contatto diretto con le famiglie degli alunni: lo scopo degli incontri è stato, innanzitutto, quello di informare rispetto all'avvio del progetto e concordare le modalità di attuazione dello studio di fattibilità per la parte di coinvolgimento delle singole scuole. Gli incontri sono serviti anche a definire meglio la situazione di partenza rispetto al mondo della scuola: presenza o meno di servizi specifici rivolti agli alunni e alle loro famiglie come ad esempio scuolabus o altre forme di accompagnamento dei bambini a scuola, situazioni di congestionamento del traffico ricorrenti nelle aree vicine al plesso scolastico, condizioni di rischio e insicurezza stradale particolarmente significative eventualmente anche segnalate dai genitori, livello di approfondimento raggiunto dalla scuola stessa sui temi della mobilità sostenibile nell'ambito delle attività scolastiche, ecc.

Agli incontri con i referenti scolastici hanno fatto seguito incontri aperti ai genitori, attraverso i quali l'informazione relativa all'avvio ed alle finalità del progetto ha raggiunto le famiglie ed i cittadini dei comuni coinvolti. La valenza di questa modalità di approccio risiede non solo nel potere di penetrazione del messaggio informativo, che arrivando alla famiglie viene immediatamente riportato ad una parte consistente del tessuto cittadino del comune interessato, ma anche nella possibilità di iniziare a costruire quella rete di relazioni sociali che costituiscono l'ossatura portante necessaria per la riuscita di alcune delle principali strategie di intervento implementate nell'ambito delle politiche temporali.

Il confronto con i genitori ha inoltre permesso di costruire un confronto con gli stessi rispetto a: problematiche connesse con gli spostamenti casa scuola e gli orari di vita e lavoro della famiglia, l'eventuale necessità di servizi ulteriori che facilitino la gestione dei tempi della famiglia, possibilità di connessione che altre reti sociali ed associazioni presenti sul territorio utili nella fase di implementazione delle politiche legate al Piano dei Tempi, ecc.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le scuole hanno progetti e reti sociali già avviate sui temi cardine delle politiche temporali.</li> <li>- Sono allo stesso tempo poli attrattori e beneficiari: hanno interesse a che vengano risolte le problematiche legate alla mobilità urbana e al congestionamento da traffico.</li> <li>- CELLEMARE: presenza di attività di piedibus già avviata con la collaborazione dell'Associazione locale "Fuori dall'Ombra".</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hanno necessità di essere supportate nella realizzazione dei progetti / attività e di avere riscontri nelle PA, altrimenti vedono vanificati i propri sforzi.</li> <li>- Sono insufficienti i servizi di trasporto scolastico (scuolabus) rispetto alle richieste.</li> </ul>
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Esistenza di bandi regionali e PON che hanno per oggetto il tema della Sicurezza Stradale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- PA disinteressate ad avviare interventi a supporto delle iniziative avviate dalle scuole.</li> </ul>

## 02 febbraio / 27 marzo 2012 – Incontro presso l'Università degli Studi di Bari

*Luogo: Università degli Studi di Bari, Sede Ateneo*

*Stakeholder presenti: prof. Ernesto Toma, dott.ssa Monica Cazzolle (rapp. Settore Studi e Indagini statistiche).*

*Obiettivi: informazione rispetto al progetto (tema, finalità ed obiettivi), primo confronto sulle criticità ed esigenze legate alla mobilità per il polo universitario, analisi delle politiche di gestione della mobilità eventualmente già implementate, coordinamento generale sulla azioni da intraprendere per lo studio di fattibilità.*

Il polo universitario, presente nel territorio comunale di Valenzano, rientra nello studio di fattibilità per il Piano dei Tempi e dello Spazio in quanto rappresenta uno dei principali poli attrattori presenti sul territorio di riferimento dell'Ambito Sociale di Zona. Se è vero che la popolazione universitaria (docenti, studenti, amministrativi e funzionari) potrebbe anche non interagire a livello di servizi al cittadino, in quanto proveniente da altre aree del territorio regionale o nazionale, è sicuramente vero che il carico generato dal polo attrattivo universitario sulle infrastrutture locali ne condiziona il funzionamento, sia in termini di efficienza che di tempi e modalità di percorrenza. Va pertanto analizzata la situazione ed eventualmente messa in relazione con quelle che sono le analisi su spazi e tempi del contesto territoriale.

La strategia di coinvolgimento nell'analisi partecipata ha mirato essenzialmente a reperire gli elementi utili alla predetta analisi e a preparare i presupposti per l'implementazione di pratiche sperimentali di gestione della mobilità universitaria. Per questa ragione il confronto non si è esteso in maniera incondizionata a tutta la popolazione studentesca, cosa che per altro risultava incompatibile con i tempi dettati dallo studio di fattibilità ma che sicuramente costituirà uno degli elementi cardini di una futura implementazione di politiche legate al Piano dei Tempi. Le priorità dettate dallo studio di fattibilità hanno portato a preferire, invece, un confronto concentrato su alcuni aspetti mirati e un coinvolgimento, quindi, solo di alcuni dei principali referenti per le questioni legate alla mobilità.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- la sede universitaria di Veterinaria di Valenzano, è un polo di attrazione per circa 4000 studenti.</li> <li>- il target a cui ci riferiamo, nella sua totalità, a parte una variazione di età (tra i 18 ed i 30 anni) è abbastanza omogeneo: giovani.</li> <li>- La sede centrale del Rettorato vuole fortemente incentivare politiche di mobility management, tanto da avere la figura del Mobility Manager.</li> <li>- L'Università degli Studi di Bari possiede un settore statistiche, disposto a supportare le analisi sulle indagini da condurre.</li> <li>- Esistono diverse associazioni studentesche che potrebbero collaborare all'indagine.</li> <li>- Esiste un gruppo facebook degli studenti, utile ad una più facile diffusione delle informazioni e coinvolgimento.</li> <li>- Il Rettorato e la Presidenza di Veterinaria possiedono una mailing list di contatti degli iscritti</li> <li>- Esistono alcune linee (anche se poche) di TPL dedicato al trasporto degli studenti.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'elevata numerosità degli studenti, rispetto alle scarse risorse economiche a disposizione, potrebbe non permettere un'adeguata diffusione delle informazioni, quindi un'elevata partecipazione all'indagine.</li> <li>- Esistono poche linee di TPL che servono i comuni della provincia di Bari verso la Facoltà di Veterinaria, soprattutto dai comuni della provincia (meno con Bari).</li> <li>- L'azienda di TPL (FSE) non prevede abbonamenti ridotti per gli studenti universitari.</li> <li>- Il posizionamento della sede all'esterno della città (in zona periferica) non favorisce l'uso del treno (per la distanza dalla stazione) e non agevola la dissuasione all'accesso alla sede, per la presenza di ampio parcheggio esterno.</li> </ul>
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La sperimentazione potrebbe essere sviluppata, ampliata e replicata nell'ambito di tutte le sedi dell'Università di Bari.</li> <li>- Un maggior collegamento della sede con i comuni dell'Ambito 5, favorirebbe un incremento del numero degli iscritti.</li> <li>- Analizzare la domanda di mobilità (quindi il fabbisogno) permetterebbe all'azienda di TPL di poter investire nel rafforzamento delle linee di collegamento e mezzi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scarsità di risorse economiche per il coinvolgimento di 4000 studenti.</li> <li>- Scarsità di risorse economiche per l'implementazione di mezzi e linee di TPL dedicate.</li> <li>- Cultura dell'uso dell'auto privata o del motociclo per gli spostamenti quotidiani.</li> </ul>

### 3 aprile 2012 – Incontri con i referenti Liceo “Cartesio” di Triggiano

Luogo: Sala riunioni Liceo “Cartesio”, Triggiano

Stakeholder presenti: Dirigente prof. Tommaso Montefusco, prof. Mauro Mauro (insegnante), rappresentanti degli studenti.

Obiettivi: informazione rispetto al progetto (tema, finalità ed obiettivi), primo confronto sulle criticità ed esigenze legate alla mobilità studentesca, analisi delle politiche di gestione della mobilità eventualmente già implementate, coordinamento generale sulla azioni da intraprendere per lo studio di fattibilità.

Sul territorio dell’Ambito Sociale oggetto di studio sono presenti diversi Istituti Superiori, nello specifico 2 sul territorio del Comune di Triggiano ed 1 a Valenzano, come si evince dalle analisi di contesto riportate.

Tali poli rappresentano dei portatori di interesse nell’ambito delle politiche temporali per differenti ragioni: in ambito comunale sono poli generatori di flussi di traffico considerevoli in determinate fasce orarie, che corrispondono in generale con l’entrata ed uscita da scuola e coincidono con l’intervallo lavorativo delle principali attività commerciali e professionali. Questo aspetto (trattato in maniera approfondita in un’altra sezione del presente documento) condiziona tempi e modi di utilizzo degli spazi urbani limitrofi a ciascun plesso scolastico, in maniera differente a seconda della popolazione studentesca presente e la conformazione dell’assetto urbanistico e viario nonché, elemento di interesse per la parte dello studio di fattibilità dedicato alla mobilità urbana, l’accessibilità stessa dell’area in cui la scuola stessa è collocata.

Sul livello extra urbano, appare interessante la relazione che questa tipologia di poli attrattori sono in grado di sviluppare con i comuni vicini e in particolare con quelli afferenti allo stesso Ambito territoriale: nella tabella SWOT che segue è possibile rintracciare elementi che fanno riferimento, ancora una volta, ad un certo scollegamento tra i comuni stessi.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Percorso di studio e proposta già avviata da parte dell’Istituto su un ampliamento e razionalizzazione del TPL dedicato al liceo.</li> <li>- Ampia disponibilità da parte del consiglio dei ragazzi e dei docenti di collaborare.</li> <li>- Facilità di raggiungere tutti gli studenti.</li> <li>- Disponibilità di spazi, all’esterno del liceo, per un eventuale posizionamento di mezzi di TPL dedicati.</li> <li>- Possibile utenza di 1000 studenti del liceo scientifico e di ulteriori 800 circa dell’ITC a fianco (in rete anche con Valenzano), quindi possibilità di intraprendere una sperimentazione per quasi 2500 studenti di equal target.</li> <li>- Esistenza di un TPL locale (navetta).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>L’azienda di TPL (FSE) non prevede un unico abbonamento tra gomma e ferro.</li> <li>- Le corse di TPL esistenti, non garantiscono una buona copertura sul territorio.</li> <li>- Non è stata mai fatta una indagine sugli spostamenti casa-scuola (studenti), neanche casa-lavoro (dipendenti).</li> </ul>
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>Sperimentare un’azione di promozione di mobilità sostenibile su TPL replicabile in tutte le scuole secondarie superiori della Puglia.</li> <li>- Ridurre notevolmente gli spostamenti in auto (accompagnamenti), quindi i fattori inquinanti.</li> <li>- Ridurre i rischi di incidenti stradali, con la riduzione del numero dei mezzi in circolazione per strada.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Scarsità di risorse economiche da parte di Regine, Provincia e azienda del TPL per la sperimentazione o avvio del servizio a regime.</li> </ul>

**05 aprile 2012 – Incontro tra Regione Puglia / Liceo “Cartesio” di Triggiano**

*Luogo: Regione Puglia, sede Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità*

*Stakeholder presenti: Dirigente Regione Puglia Vito Ferrante, Funzionario Regione Puglia (Responsabile TPL)*

*Enzo Magistà, Dirigente Istituto Scolastico prof. Tommaso Montefusco*

*Obiettivi: analisi di fattibilità azioni di supporto al TPL per il miglioramento della gestione della mobilità scolastica.*

Dagli incontri condotti nell’ambito degli Istituti Superiori presenti sul territorio oggetto di studio (in particolare per quelli siti nel Comune di Triggiano) è emersa una mancanza di collegamenti con alcuni dei comuni dell’ambito che costituiscono punto d’origine dello spostamento casa – scuola degli alunni.

Questa condizione dà origine a difficoltà negli spostamenti, la cui risposta da parte delle famiglie è in generale l’utilizzo dell’auto privata per accompagnare i figli a lezione, con relativi problemi per la gestione familiare interna (sia in termini di tempo che economici) nonché ulteriore aggravio della condizione del traffico nelle aree vicine alla scuola stessa.

Quello che si è cercato di realizzare, nell’ambito dello Studio di Fattibilità per il Piano dei Tempi e degli Spazi, è stata un’analisi della condizione di partenza ed una valutazione delle reali possibilità di introdurre, all’interno dello studio, proposte inerenti azioni mirate per la mobilità scolastica relativa agli Istituti Superiori, di comune accordo con i soggetti preposti a tali interventi (Regione Puglia e Aziende di TPL).



PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Disponibilità da parte dell'Assessorato Regionale ai Trasporti di aprire un tavolo tecnico tra Regione, Provincia, aziende di TPL e Istituto Scolastico, al fine di valutare la fattibilità della sperimentazione.</li> <li>- Possibilità di accedere a fondi strutturali per eventuali sperimentazioni.</li> <li>- Le giovani generazioni assorbono con più facilità i cambiamenti di comportamento e di abitudini.</li> <li>- La mobilità e le sue criticità sono problemi quotidiani e tangibili per l'utente della scuola, spesso proveniente da realtà limitrofe a quella in cui insiste il proprio istituto e pertanto la necessità di soluzione è impellente.</li> <li>- La soluzione delle problematiche del collegamento dell'istituto con un numero maggiore di Comuni è a vantaggio anche della promozione della propria offerta formativa all'interno del territorio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Difficoltà economiche da parte delle aziende del TPL in causa.</li> <li>- Scarsità di tempi per l'avvio della sperimentazione visto l'imminente avvio del prossimo anno scolastico (tra 3 mesi).</li> <li>- Le dinamiche del trasporto pubblico sono legate non solo a problematiche organizzative, di analisi della domanda e della congruenza della offerta, ma soprattutto a legami di tipo contrattuale con Regione e Provincie.</li> <li>- Le infrastrutture stradali attuali non sono attualmente idonee a garantire un flusso in sicurezza di utenti deboli (pedoni, bici).</li> </ul>
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Avviare un protocollo di intesa tra le parti, ripetibile in situazioni simili.</li> <li>- Definire delle linee guida sul TPL scolastico.</li> <li>- Possibilità di avviare anche iniziative sperimentali su "nuove" forme di mobilità: ad esempio incentivare l'uso della bicicletta con l'installazione di ricoveri per bici sia negli istituti scolastici che nelle stazioni ferroviarie (multi modalità).</li> <li>- Possibilità di istituire delle corse automobilistiche collettive ad hoc per le scuole, evitando la flessibilità di orari e passeggeri tipiche del servizio TPL: numero di corse definito, orari definiti, n° di abbonamenti definiti, fermate definite.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scarsità di fondi per implementazioni di tal genere, sia da parte della Regione e Provincia, che da parte delle aziende di TPL.</li> <li>- Disinteresse da parte delle aziende di TPL ad approfondire il problema.</li> <li>- La PA nasconderà la propria inadeguatezza dietro l'assenza o l'impossibilità di reperire fondi.</li> </ul>

**16 maggio 2012 – Incontro Dirigente Ospedale Fallacara, Triggiano**

*Luogo: Sede Ospedale "Fallacara"*

*Stakeholder presenti: Dirigente Ospedale "Fallacara" dott. Michele Angelo Denicolò*

*Obiettivi: informazione rispetto al progetto (tema, finalità ed obiettivi), primo confronto sulle criticità ed esigenze legate ai servizi al cittadino offerti dal Presidio Ospedaliero, analisi delle politiche di gestione della mobilità eventualmente già implementate, coordinamento generale sulla azioni da intraprendere per lo studio di fattibilità.*

L'Ospedale "Fallacara" di Triggiano, Presidio Ospedaliero unico con l'Ospedale "Di Venere" di Carbonara", rappresenta uno degli elementi maggiormente caratterizzanti il territorio dell'Ambito n. 5, sia dal punto di vista sociale e dei servizi alla persona, che da un punto di vista degli spostamenti che genera non solo all'interno del territorio dell'Ambito ma per la Provincia di Bari.

Da questo punto di vista, un'indagine tesa a studiare spazi e tempi della città non può prescindere da una trattazione specifica che consideri il PO come uno degli stakeholder da coinvolgere nel processo.

All'interno dello Studio di Fattibilità, che per logica e finalità non può contenere quel livello di analisi tecnica che precede un qualsiasi intervento di gestione delle politiche temporali, si è ritenuto indispensabile dare avvio ad una fase di confronto con la struttura attraverso il suo Dirigente ..... al fine di

costruire, come più volte richiamato in questo documento, le basi di lavoro per la fase operativa del Piano dei Tempi. In questa maniera è stato possibile:

- definire le caratteristiche principali della struttura, con riferimento alle logiche di funzionamento, tipologie di servizi offerti e quindi presumibili target di beneficiari intercettati, caratteristiche fisiche della struttura e sua dislocazione nell'ambito territoriale (della struttura principale e delle eventuali sedi collegate);
- indagare le principali criticità utili ad ipotizzare gli ambiti entro cui approfondire le analisi e poter ipotizzare proposte risolutive da implementare nell'ambito del Piano dei Tempi;
- informare gli organi dirigenziali della struttura rispetto ai temi dello studio e cominciare a tessere la rete di relazioni e contatti che permetterà di definire in dettagli le politiche necessarie ed implementarle con maggiore efficacia.

### **28 maggio 2012 - Incontro Associazioni Cellamare**

*Luogo: Scuola Media*

*Stakeholder presenti: insegnanti e referenti Istituti Scolastici, genitori, associazioni locali.*

*Obiettivi: informazione rispetto al progetto (tema, finalità ed obiettivi), confronto sul tema del Piedibus e delle politiche di supporto al welfare familiare in generale, confronto sui dati preliminari delle analisi di progetto.*

Uno dei valori aggiunti dell'analisi partecipante è sicuramente l'efficacia nell'emersione di pratiche già avviate, interessanti per finalità e modalità di realizzazione ai fini dello Studio di Fattibilità e degli obiettivi che lo stesso si pone. Ai fini dell'analisi del contesto, questa condizione appare piuttosto interessante in quanto permette di valutare la possibilità di implementazione di determinate politiche sulla base di esperienze concrete e quindi delle competenze che le stesse hanno indotto a maturare, nonché delle criticità emerse nel corso della realizzazione.

In particolare, nel caso dell'Ambito n. 5 e del Comune di Cellamare, esiste già un'esperienza di Piedibus realizzata dall'Istituto Comprensivo "Nicola Ronchi" e portata avanti con la collaborazione di un'associazione locale, l'Associazione "Fuori dall'Ombra", per la durata di un anno.

È apparso, pertanto, interessante analizzare più nel dettaglio questa esperienza mediante un incontro

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Esistono alcuni (pochi) mezzi di servizio a disposizione per gli spostamenti interni tra i diversi plessi dell'Unità Sanitaria presenti sul territorio dei comuni interessati dallo studio.</li> <li>- Elevata popolazione (target) di dipendenti su cui poter sperimentare soluzioni sul casa-lavoro.</li> <li>- Esistenza di una fermata del bus extraurbano nelle immediate vicinanze dell'ingresso della sede ospedaliera.</li> <li>- Vicinanza della stazione ferroviaria (circa 1 km), che serve una parte dei paesi della provincia di Bari.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il presidio ospedaliero, attualmente, è collegato poco e male con i comuni dell'Ambito, specie per ciò che riguarda le necessità dei pazienti.</li> <li>- I collegamenti esistenti (gomma e ferro) non raggiungono ampie zone limitrofe</li> <li>- Ampia disponibilità di parcheggio nelle immediate vicinanze della sede (favorisce l'arrivo in auto privata), a parcheggio "libero" (non a pagamento)</li> </ul>
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definire delle linee guida replicabili in altri ambiti ospedalieri.</li> <li>- Riduzione del numero di auto parcheggiate nelle vicinanze della sede ospedaliera.</li> <li>- Maggiore vivibilità della zona.</li> <li>- Riduzione di rischi di incidenti in prossimità dell'attraversamento pedonale situato.</li> <li>- Possibilità di far apparire il problema di mobilità come problema di accessibilità al servizio e quindi considerare l'idea di nominare dei Mobility Manager.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La condizione di ristrettezze economiche dei bilanci condiziona la possibilità di mettere in campo politiche di gestione dei servizi.</li> </ul>



diretto con i soggetti coinvolti.

Gli elementi emersi durante l'incontro andranno a completare il quadro della conoscenza della situazione di fatto, per poi pianificare al meglio le proposte.

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<ul style="list-style-type: none"><li>- L'amministrazione, con l'associazione "Fuori dall'Ombra" hanno già avviato il Piedibus.</li><li>- Presenza di più associazioni del territorio.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Scarsa partecipazione, seppur quotidiana, da parte di bambini e, soprattutto, di genitori accompagnatori.</li></ul>
OPPORTUNITÀ	MINACCE
<ul style="list-style-type: none"><li>- Un maggior coinvolgimento dei genitori accompagnatori permetterebbe di ampliare il servizio a più bambini ed un minor impegno economico da parte dell'amministrazione.</li><li>- Rete tra associazioni del territorio che possono collaborare.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Scarsa di risorse economiche per finanziare azioni continuative.</li></ul>





## **06 giugno 2012 – Incontro di verifica delle indagini e definizione delle proposte, Capurso**

*Luogo: Biblioteca comunale*

*Stakeholder presenti: Amministrazioni direttamente coinvolte nel progetto (i 5 comuni dell'Ambito Sociale di Zona), Enti pubblici afferenti, Associazioni.*

*Obiettivi: descrizione dei dati emersi dall'indagine svolta e prime deduzioni dello Studio di Fattibilità, confronto e allineamento di deduzioni e delle proposte inserite all'interno dello Studio.*

A chiusura del ciclo di incontri effettuati nel corso di redazione dello Studio di Fattibilità, è emersa l'esigenza di porre all'attenzione delle Istituzioni locali e degli stakeholder coinvolti i dati fino a questo punto emersi per poterli commentare assieme al fine di:

- valutarne la rispondenza con quello che è il contesto sociale e territoriale percepito e vissuto da ciascuno dei soggetti presenti;
- determinare eventuali ambiti di approfondimento;
- circoscrivere ulteriormente le proposte da inserire nello Studio di Fattibilità, preventivamente elaborate dal gruppo tecnico sulla base delle indagini svolte, perché siano effettivamente rispondenti alle esigenze riscontrate dai diretti interessati o per valutare eventuali ulteriori dispositivi da inserire.

L'incontro, che ha sostanzialmente confermato quanto già preliminarmente definito dai tecnici, ha posto l'accento su alcune considerazioni che vengono di seguito riportate:

- l'esistenza dell'Ambito Sociale di Zona, in chiusura di studio, appare ancora una volta come un'opportunità, non solo di scambio ma anche di maggiore efficacia dei servizi al cittadino: è evidente come un maggiore coordinamento tra strutture, sia di ambito comunale che sovra comunale, e un maggiore scambio di informazioni non può che migliorare l'efficacia dei servizi offerti al cittadino e il benessere delle famiglie, facilitando la gestione quotidiana dei tempi di lavoro e di vita privata;
- è necessario eliminare le ridondanze presenti in termini di servizi e procedure per l'espletamento degli stessi: il coordinamento, utile a livello macro, diventa indispensabile all'interno delle stesse strutture pubbliche, dove parte del calo di efficienza è sicuramente imputabile a procedure burocratiche poco snelle;
- con riferimento al punto precedente, un aiuto può sicuramente arrivare dall'utilizzo di tecnologie informatiche per la gestione delle pratiche e per la diffusione di informazioni e contenuti;
- il Piano dei Tempi, tra le altre cose, dovrebbe essere uno strumento in grado di rafforzare la relazione tra cittadino e PA, andando a snellire alcune procedure per rafforzare invece tutti quei servizi e quelle modalità di gestione degli stessi che necessitano del contatto diretto tra operatore della struttura e cittadino / famiglia.

#### 5.4. La comunicazione dello Studio di Fattibilità del Piano dei Tempi e degli Spazi

In una pianificazione come quella degli Spazi e Tempi della città, che necessita come abbiamo visto di un forte coinvolgimento degli stessi beneficiari delle politiche che si intende implementare, la comunicazione assume un ruolo fondamentale per garantire la riconoscibilità delle azioni messe in campo.

Tanto più se si considera l'Ambito n.5 e quindi i 5 Comuni coinvolti, ognuno dei quali nell'ottica più generale del Piano dei Tempi dovrà andare a contestualizzare alcune delle azioni sul proprio territorio locale perché le stesse siano efficaci.

Per questa ragione, si è scelto di lavorare ad un segno grafico (logo) facilmente identificabile per il territorio complessivo dell'Ambito ed allo stesso tempo personalizzato in maniera molto semplice sul singolo territorio comunale.

##### Concept del logo

Nella creazione del logo ha prevalso l'idea di semplificazione massima del messaggio e di pulizia del concetto di "tempo" da orpelli ulteriori che distraggano dal vero focus delle politiche temporali e cioè una migliore e più efficace gestione proprio del fattore "tempo".

Per questa ragione il segno grafico scelto è "semplicemente" un orologio, che non fornisce alcuna ulteriore informazione rispetto alle modalità di utilizzo di questo tempo ma lascia la libertà a ciascuno di organizzare il proprio come meglio crede, offrendo tutte le opportunità per gestirlo.

Il colore è l'elemento di variazione tra i diversi territori comunali.



##### I "simboli" distintivi delle azioni

Tra i principali obiettivi del piano di comunicazione associato al Piano dei Tempi e degli Spazi è necessario considerare quello della riconoscibilità delle azioni implementate come facenti parte di un contenitore, il Piano stesso, che le coordina e ne gestisce tempi e modalità di attuazione.

Alla stessa maniera, il logo di base del progetto "contiene" i simboli identificativi delle diverse azioni implementate rendendole così al tempo stesso riconoscibili ma facilmente identificabili in termini di tipologia specifica di azione.

Di seguito si propongono i simboli delle azioni previste dallo Studio di Fattibilità: in una fase di attuazione se ne potranno predisporre di specifici per altre azioni.



### **Disposizioni per la fase del Piano dei Tempi e degli Spazi**

Così come per lo Studio di Fattibilità, anche il Piano dei Tempi dovrà porre attenzione alla fase di comunicazione predisponendo i giusti strumenti perché le finalità e le azioni messe in campo siano comunicate alla cittadinanza e ai beneficiari delle politiche temporali in primo luogo.

Comunicare un servizio non significa unicamente informare rispetto all'esistenza dello stesso, bensì vuol dire creare strumenti utili al suo agevole utilizzo da parte dei beneficiari. Strumenti che vanno dai meccanismi di informazione più articolati (siti web informativi, brochure, ecc.) ai più diretti quali l'infomobilità, che soprattutto nel caso di politiche di gestione della mobilità urbana assumono un ruolo significativo nel favorire la facilità di approccio da parte del cittadino al servizio stesso.

## **5.5. partecipazione**

### **5.5.1. Metodologie per un approccio partecipativo**

Non va trascurato che la dimensione "temporale" vada inquadrata nella più ampia questione dei diritti di cittadinanza. Solo a partire dall'affermazione e dalla pratica di tali diritti è possibile orientare delle politiche temporali che possano coinvolgere ampie fasce di cittadinanza in un processo spontaneo di crescita di iniziative libere ed autogestite, attraverso una progressiva responsabilizzazione e rappresentazione di bisogni altrimenti latenti.

Coloro che sono portatori di domande non per questo sono necessariamente privi di attitudini ad elaborare risposte: questo significa che le persone, le famiglie, la comunità locale possono porsi come parte attiva e "competente" nella soluzione di quei problemi che più da vicino li riguardano.

In tal senso iniziative quali le "banche del tempo", pedibus, pratiche di buon vicinato e sviluppo di servizi di prossimità, possono costituire le basi di un nuovo organico rapporto tra cittadinanza, tempi e territorio.

La maggior parte delle competenze di cittadinanza si costruiscono con la partecipazione, attraverso cioè processi di coinvolgimento delle persone nelle decisioni che le riguardano.

Quando si parla di partecipazione è necessario però evitare la genericità, in quanto possono generarsi confusione e false aspettative sia per chi la propone che per chi ne è coinvolto. Partecipazione quindi come modalità di gestione di un "processo di presa delle decisioni" che:

- mantiene chiaramente distinti il momento dell'"istruttoria della decisione" (cioè la fase in cui si esaminano tutti gli aspetti del problema e la formulazione di diverse ipotesi solutorie, ognuna caratterizzata dai suoi pro e contro) dal momento della presa della decisione medesima (il decision making, in cui è scelta la soluzione). Dove ovviamente il primo ha bisogno, per essere efficace della massima varietà degli attori e delle posizioni, mentre il secondo riconduce la scelta al potere legittimo delle istituzioni democraticamente elette;
- si presenta come un momento di apprendimento collettivo di tutti gli attori interessati. La decisione infatti sarà efficace se, oltre a ripartire risorse, costruisce nuove relazioni sociali, cioè comprensione collettiva della realtà e dei problemi, base per la successiva condivisione valoriale delle scelte.

Per questo è opportuno declinare differenti livelli di partecipazione (livello informativo, consultivo, progettuale, gestionale), con propri obiettivi specifici e conseguenti risultati.

In riferimento ad attività di programmazione partecipata, le si può in tal senso correttamente immaginare come percorsi articolati in più momenti: che prevedono nei livelli di "informazione" e "consultazione"



criteri di ampia inclusività (anche singoli cittadini) tali da permettere la raccolta di informazioni e problemi con i quali costruire la conoscenza della realtà sociale (lettura della domanda), l'analisi dell'offerta e l'individuazione delle priorità sulle quali intervenire; mentre in momenti successivi, dedicati alla individuazione delle modalità di risposta (progetti esecutivi di servizi o interventi), vengano privilegiati criteri di competenza, affidabilità e responsabilità, sulla base di un'attenta e preventiva mappatura degli stakeholder.

Ovviamente, prima di avviare un processo partecipativo il Comune, attraverso i propri tecnici, dovrà compiere una pre-valutazione di fattibilità: una relazione tecnica sulla base della quale le funzioni politiche possano deliberare definendo con chiarezza:

- La responsabilità politica di uno o più amministratori a seguire il processo;
- L'oggetto del processo partecipativo, il perimetro e gli spazi di decisionalità;
- I temi di discussione e le regole di funzionamento del processo;
- Il livello di partecipazione proposto e le relative tecniche cui fare ricorso;
- La responsabilità tecnica del processo del servizio o dei servizi interni all'ente competenti che dovranno garantire presenza e partecipazione attiva;
- I componenti del gruppo di lavoro coinvolti operativamente nella gestione del processo (Dirigente, coordinatore, facilitatore, tecnici dei servizi coinvolti, tecnico della comunicazione);
- I componenti della segreteria organizzativa quale supporto al gruppo nell'organizzazione pratica degli eventi di partecipazione;
- Strumenti informativi e modalità comunicative;
- Modalità di scelta e selezione degli stakeholder sulla base degli obiettivi del processo e della metodologia utilizzata;
- I tempi e le modalità con le quali si rende conto delle decisioni assunte dall'Ente a seguito del processo partecipativo ed il loro stato di attuazione.

### Organismi di partecipazione

Per proseguire il percorso intrapreso dal presente Studio di fattibilità, procedendo con la predisposizione del Piano Territoriale dei tempi e degli Spazi, si ritiene utile attivare tavoli di partecipazione e co-progettazione che comprendano tanto i decisori politici quanto i singoli cittadini portatori d'interesse per ogni linea di azione. Si propone quindi l'istituzione dei seguenti organismi di partecipazione:

- **Il Tavolo di Coordinamento Inter-Assessorile dell'ambito territoriale**, il cui lavoro sarà incentrato sull'individuazione delle azioni progettuali da sviluppare, sulla condivisione dei risultati e, in base ad essi, sulla formulazione di linee ed interventi da proporre per il Piano. Il Tavolo si occuperà quindi dell'individuazione delle linee d'azione del Piano, del monitoraggio dei progetti pilota da avviare e della realizzazione di attività/iniziativa propedeutiche alla stesura del PTO. Avrà inoltre il compito di individuare gli altri soggetti istituzionali per la creazione del tavolo di concertazione in seno al quale elaborare, sviluppare e validare le linee d'azione alla base del PTT. Compiti del Tavolo saranno anche il monitoraggio e la verifica del Piano in sede di attuazione.
- **Attori e portatori di interesse**: Oltre agli attori interni componenti il tavolo interassessorile, le politiche temporali coinvolgono una molteplicità di attori locali, parte dei quali già coinvolti in singoli progetti, altri da coinvolgere in sede di consultazione, implementazione e monitoraggio del Piano. Portatori di interesse saranno, dunque, sia gli enti e le istituzioni attivamente coinvolti nelle iniziative e nei progetti presenti nel piano (vedi associazioni, mondo educativo-scolastico, famiglie

ecc.), sia tutti quei soggetti il cui coinvolgimento sarà utile e necessario per coordinare e massimizzare l'efficacia delle iniziative volte a rendere tempi e i luoghi dei "servizi" più a misura di cittadino. La partecipazione di attori e portatori di interesse sarà inquadrata in appositi Tavoli di Concertazione locale e/o in più ristretti Gruppi di Lavoro locali.

### 5.5.2. Le fasi e il monitoraggio

Le proposte e i progetti definiti all'interno di questo documento sono suscettibili di ulteriori verifiche, arricchimenti e articolazioni, proprio in virtù delle caratteristiche del Piano che è strumento propositivo, negoziale e sperimentale e che costituisce il primo atto di una programmazione da sviluppare e precisare in fase successiva, attraverso una metodologia di azione basata sulla concertazione, attuazione graduale, verifica e ridefinizione.

La priorità tematica che emerge dalla consultazione è quella relativa agli orari dei servizi cittadini, pubblici e privati, associata ad azioni di informazione e coordinamento tra enti.

Dopo l'approvazione dello Studio verranno riaperti i Tavoli di lavoro e i progetti saranno articolati negli aspetti pienamente esecutivi, puntualizzati quanto ai costi delle singole azioni da attuare e al reperimento delle risorse economiche necessarie, infine validati attraverso accordi specifici su cui si ricercherà un'intesa ampia e ben definita; quindi si procederà alla sperimentazione delle azioni.

In base a tale processo i progetti e gli interventi valutati positivamente per i risultati raggiunti e gli impatti prodotti verranno messi a sistema e integrati nell'azione locale.

Il crono-programma sotto riportato dettaglia le azioni relative allo svolgimento delle fasi previste in questo studio, e in particolare della:

fase 2: individuazione delle linee d'azione e dei progetti da parte del Comune sino all'elaborazione della bozza di Piano;

fase 3: apertura ai soggetti pubblici e privati sulla base del presente documento, ricezione proposte per elaborazione PTO e successiva attuazione.

Tali fasi possono essere così dettagliate, nella loro successione temporale:

- individuazione linee e progetti
- individuazione attori esterni da coinvolgere
- redazione bozza PTO
- consultazione soggetti esterni per individuazione azioni coordinate
- implementazione bozza di piano,
- approvazione PTTS
- Attuazione, implementazione e monitoraggio interno (tavolo interassessorile) ed esterno (tavolo di concertazione)

Nel corso della sua attuazione/implementazione il Piano dovrà essere costantemente monitorato, prevedendo delle sessioni di incontro e confronto con i vari attori partecipanti alle azioni al fine di valutarne il livello di attuazione, eventuali criticità incontrate e conseguenti esigenze di modifica e/o aggiornamento.



Al fine della messa a punto del modello di monitoraggio, occorrerà pertanto definire gli obiettivi specifici che tale intervento si propone di raggiungere, individuare gli attori in esso presenti, le funzioni da assolvere, le attività di supporto, nonché le aree di reperimento degli indicatori.

Nel seguire il processo e l'evoluzione del Piano il Monitoraggio dovrà:

- Rilevare i mutamenti e le evoluzioni in itinere degli aspetti contenutistici e metodologici;
- Apprezzare scostamenti e ulteriori sviluppi rispetto alla progettazione iniziale;
- Rilevare risorse, punti di forza ed eventuali criticità;
- Analizzare l'operatività in itinere delle singole azioni sia rispetto agli obiettivi prefissati sia relativamente alle specifiche misure;
- Prendere in esame le voci monetarie relativamente agli importi programmati; gli impegni di pagamento; i flussi finanziari
- Raccogliere e diffondere le informazioni strutturali ed organizzative delle attività attraverso la pubblicazione di materiali di analisi e di rapporti periodici.

Il monitoraggio sarà in itinere e avrà momenti di riepilogo annuale (attraverso incontri e produzione di report), al fine di poter eventualmente ri-tarare le azioni del piano in base ad esigenze e trend emergenti, rilevate dai soggetti istituzionali partecipanti al tavolo di concertazione, da portatori di interessi o dal Comune stesso, sulla base delle azioni di indagine esperite.

## 6. LA VISION DEL PIANO (le linee di azione)

Il confronto interno all'Ufficio di Piano – promotore dello Studio di fattibilità - e il percorso di consultazione e partecipazione ha permesso di identificare e validare le aree tematiche d'intervento, definendo così il quadro generale all'interno del quale costruire le azioni progettuali.

Le politiche generali del Piano costituiscono le linee di indirizzo e le priorità di contenuto ad oggi individuate e riflettono problematiche, esigenze e riflessioni suffragate dalle analisi di contesto.

Scostandoci momentaneamente dalle direttrici individuate da obiettivi e linee di azione proposte nello Studio di Fattibilità e che vengono riportate nel seguito della relazione, è possibile schematizzare gli ambiti di intervento che l'analisi partecipata del contesto delinea e che contribuiscono, assieme, a costruire la vision che il Piano dei Tempi, sul territorio dell'ambito Sociale n. 5, dovrà far propria e perseguire.

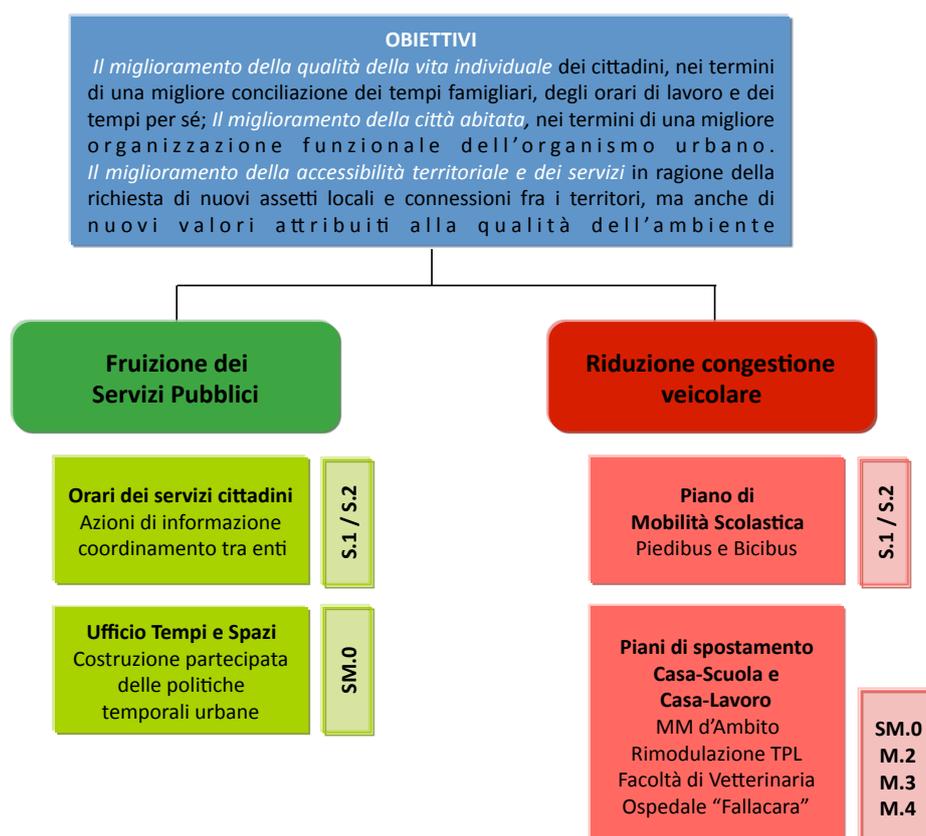
Queste sono sostanzialmente tre, così articolate:

- *Servizi al cittadino*: rappresenta l'area di contatto tra l'Istituzione Pubblica e i cittadini, quella entro cui si muove la possibilità di relazione fra gli stessi e la capacità di leggere, in maniera strutturata e continuativa, bisogni e priorità al fine di migliorare sempre più tipologia dei servizi offerti e modalità di erogazione degli stessi.

- *Qualità urbana e di vita*: si riferisce al contesto inteso come spazio fisico e insieme di relazioni che su di esso si instaurano. In questo senso, il Piano dei Tempi dovrà sapersi relazionare con gli altri strumenti urbanistici vigenti e, attraverso un lavoro di coinvolgimento continuo dei cittadini, orientare innanzitutto le proprie scelte, ma anche quelle relative ad altri settori, verso un modello di città più vivibile e sicura.

- *Accessibilità*: determina lo spazio entro cui si costruiscono quelle modalità di erogazione dei servizi in grado di garantire la concreta accessibilità della città (i suoi spazi e i suoi servizi) a ciascun cittadino, secondo le proprie necessità e problematiche.

L'articolazione di obiettivi ed azioni, invece, è riportata sinteticamente nello schema in basso e in maniera discorsiva di seguito. In ultimo, si riepilogano le azioni previste dallo Studio.





## 6.1. Obiettivo 1: Fruizione dei servizi pubblici

Nelle politiche temporali il tema dell'accessibilità e fruibilità dei servizi è di particolare rilievo perché affronta alcuni dei nodi fondamentali legati alle evoluzioni demografiche e alle trasformazioni sociali del territorio e della vita dei suoi abitanti.

La diffusione di modalità orarie atipiche nell'organizzazione produttiva, la maggior partecipazione delle donne al mercato del lavoro, il pendolarismo verso la metropoli o verso luoghi di lavoro decentrati, la presenza crescente di popolazione anziana con i relativi problemi di scarsa autonomia sono alcuni fra i principali fattori che producono una diversa organizzazione dei ritmi e delle scansioni temporali quotidiane e rendono più difficile conciliare i molteplici impegni lavorativi e familiari. Come evidenziano diversi studi effettuati negli ultimi anni in numerose realtà urbane, l'accessibilità e le modalità di apertura dei servizi, pubblici e privati – in particolare quelli di pubblica utilità - svolgono un ruolo di primo piano rispetto alla dimensione spazio-temporale della vita quotidiana dei cittadini: una parte considerevole degli spostamenti intra-urbani, e quindi della correlata crono-agenda giornaliera e settimanale dei cittadini, è infatti legata alla loro fruizione diretta. Tuttavia, a fronte delle mutate esigenze familiari e sociali, l'organizzazione complessiva della città risponde ancora ad un modello rigido, con orari standardizzati, tempi non coincidenti o eccessivamente sincronici e modalità di erogazione che spesso si traducono in perdita di tempo, complicazioni e difficoltà di fruizione.

Dalle mappature e dalle indagini realizzate, emerge quanto segue.

L'orario prevalente degli sportelli pubblici, quasi tutti collocati in centro e nelle zone immediatamente adiacenti, è sostanzialmente sincronizzato e articolato su cinque giorni, dal lunedì al venerdì, all'interno di una fascia oraria quasi sempre compresa tra le 8-8.30/9.00 e le 12.30/13.00; l'apertura pomeridiana è in genere prevista in due giorni la settimana mentre l'apertura al sabato non è ancora prevista in nessuno dei cinque comuni facenti parte dell'Ambito.

Anche buona parte dei servizi di rilevanza sociale ed economica si caratterizzano per un'apertura concentrata su cinque giorni la settimana, all'interno di fasce orarie che generalmente osservano la chiusura nella pausa pranzo e tra le 16,30 e le 19,30 a seconda della tipologia.

Questo tipo di organizzazione oraria da un lato crea un sovrappioppamento degli sportelli in alcune ore, con conseguente effetto sul traffico, dall'altro non risponde alle esigenze di alcune fasce della popolazione, lavoratori con orari non standard e più estesi rispetto a quelli tipici del lavoro dipendente, genitori con figli piccoli, entrambi impegnati professionalmente.

Si evidenzia quindi un nuovo fattore caratterizzato da un *aumento e da una diversificazione del profilo temporale della domanda di servizi da parte dei cittadini/utenti* che si intreccia con altri due ordini di problemi:

- quello della composizione dei lavoratori degli sportelli, la maggioranza dei quali sono donne, spesso con figli, anch'esse divise tra tempo lavorativo e tempo per la famiglia, e per questo portatrici a loro volta di esigenze di conciliazione. Le caratteristiche di questa nuova domanda finisce in molti casi per confliggere con gli interessi dei lavoratori dei servizi ponendo il problema di una *doppia necessità di conciliazione*.
- quello della scarsità di risorse umane e della difficoltà di sostenere i costi aggiuntivi necessari a garantire l'apertura in fasce orarie non rituali (pausa pranzo, pomeriggio, sabato).

Agire sugli orari significa necessariamente relazionarsi con livelli e problematiche multiple: l'organizzazione del servizio stesso, l'orario di lavoro dei dipendenti, la struttura della domanda da parte degli utenti, a sua volta correlata con il tempo obbligato del lavoro e con i tempi della cura familiare e parentale, nonché la mobilità e la tipologia dei cittadini, residenti e temporanei.

Questi intrecci evidenziano come sia necessario ragionare complessivamente sul funzionamento dei servizi, orientandoli alla domanda e introducendo criteri di flessibilità più adeguati alle plurime e specifiche

esigenze dei cittadini ma anche affrontando con strumenti nuovi l'aspetto del coordinamento operativo tra i diversi enti.

L'esperienza realizzata da molte città italiane ha dimostrato che tale processo di cambiamento e adattamento, in armonia con gli obiettivi di modernizzazione della pubblica amministrazione e con il ruolo centrale che le amministrazioni cittadine assumono nelle politiche di sviluppo locale, deve avvenire agendo su più fronti e creando compatibilità tra i diversi interessi in gioco, in una logica negoziale e al contempo di responsabilità sociale allargata.

### 6.1.1. Linea d'azione 1: Orari dei servizi cittadini, associata ad azioni di informazione e coordinamento tra enti

Il Piano intende promuovere interventi che semplifichino la vita dei cittadini e restituiscano loro tempo; migliorino la qualità delle prestazioni erogate dai servizi e garantiscano opportunità più eque di accesso agli stessi.

Sono obiettivi dell'azione:

- Orientare l'apertura e le modalità di organizzazione dei servizi in modo più favorevole ai nuovi bisogni/tempi delle persone e tenendo conto delle esigenze delle fasce sociali svantaggiate o meno rappresentate
- Studiare e valutare l'opportunità di apertura di alcuni servizi in orari atipici
- Razionalizzare, ampliare e coordinare tutte le misure che semplificano e fanno risparmiare tempo ai cittadini
- Implementare l'utilizzo in rete degli strumenti informatici e telematici e diffondere un'informazione chiara e precisa verso gli utenti
- Sostenere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro sia degli utenti che dei lavoratori

#### Le proposte, i progetti

La discussione avviata ha focalizzato l'attenzione sui seguenti criteri guida:

- ✓ **Garantire tempi burocratici** e orari certi di apertura degli sportelli e degli uffici della PA in modo che gli utenti sappiano con sicurezza quando e come accedere agli stessi e ne siano adeguatamente informati
- ✓ **Studiare la fattibilità di forme di differenziazione oraria** (prolungamento, diversa distribuzione dell'orario di apertura nell'arco della giornata riorganizzazione oraria) degli sportelli di pubblica rilevanza e a più alta affluenza di utenti in fasce orarie che siano più rispondenti ai bisogni di diverse e particolari categorie di cittadini in modo da facilitarne la fruizione; tenendo conto della necessaria mediazione tra la domanda dell'utenza, l'organizzazione del servizio e l'orario di lavoro dei dipendenti
- ✓ **Attuare il coordinamento orario tra uffici e servizi della PA**
- ✓ **Implementare l'utilizzo di strumenti informatici** e telematici, anche prevedendo modalità comuni di collegamento e messa in rete, allo scopo di semplificare le procedure, ridurre i tempi di attesa, evitare code e spostamenti inutili, rendere disponibili e coordinare le informazioni
- ✓ **Sviluppare un'informazione chiara e precisa verso gli utenti**, anche pianificando e utilizzando strumenti comuni che orientino in modo adeguato le persone.

### 6.1.2. Linea d'azione 2: Costruzione partecipata delle politiche temporali urbane

La finalità generale è quella di sviluppare gli strumenti tecnico-istituzionali preposti alla progettazione, gestione e implementazione del Piano dei tempi e degli Orari; gli ambiti e le modalità di consultazione e partecipazione degli attori territoriali e della cittadinanza; le metodologie di osservazione e indagine delle trasformazioni sociali di interesse temporale e di monitoraggio e verifica degli interventi.



In particolare è necessario:

- ✓ Creare e rendere permanenti le strutture interne all'Amministrazione Comunale per la gestione del Piano Territoriale e delle politiche temporali come previsto dalla legge 53/00.
- ✓ Coordinare e inserire tutte le iniziative di interesse temporale tese ad introdurre cambiamenti orari e organizzativi in un progetto complessivo facente riferimento al Piano dei tempi e degli orari della città.
- ✓ Istituire un ambito consultivo permanente in grado di garantire il confronto tra i soggetti istituzionali e sociali interessati, l'approfondimento dei temi individuati, l'elaborazione e l'attuazione di progetti condivisi, la verifica delle azioni intraprese.
- ✓ Individuare gli strumenti e gli indicatori che consentano di valutare periodicamente l'efficacia degli interventi attuati e la loro rispondenza alle esigenze espresse da i differenti portatori di interesse.
- ✓ Ricercare intese con un numero ampio di realtà cittadine, associazioni e gruppi di portatori di interesse e bisogni che più difficilmente trovano spazio e ascolto, attraverso modalità dirette di consultazione e forme di partecipazione

### Le proposte, i progetti

#### **Costituire l'Ufficio Tempi e Spazi**

Si è avviata una riflessione partecipata volta a definire metodi, strumenti e risorse umane, al fine di favorire la nascita e il potenziamento di professionalità dedicate alla promozione e attuazione del Piano Territoriale dei tempi e degli Spazi tra gli operatori delle Pubbliche Amministrazioni.

E' stato predisposto e attuato un percorso formativo teorico-pratico di accompagnamento alla costituzione dell'Ufficio Tempo e Spazi, che possa consentire ai futuri operatori dell'UTS di meglio addentrarsi nelle problematiche legate alle politiche di conciliazione vita-lavoro. Nell'ambito di tale percorso formativo si sono delineate tanto la composizione dell'UTS quanto quelli che saranno i suoi compiti e funzioni.

#### **6.2. Obiettivo 2: Riduzione della congestione veicolare**

Le analisi condotte durante l'ampio studio condotto sulla domanda di mobilità e dell'offerta in vigore nel territorio dei 5 comuni, ha fortemente evidenziato un grado di insoddisfazione nei tempi e nelle modalità di collegamento tra i comuni dell'ambito (come esaurientemente descritto nei relativi paragrafi). Principalmente è emersa una abitudine consueta all'uso dell'auto privata anche per gli spostamento casa-lavoro e casa-scuola, anche laddove non ve n'è estrema esigenza (viste le distanze), ma motivata, spesso, da un'offerta di TPL poco aderente alle esigenze del cittadino (fruitore dei servizi pubblici, sanitari, ecc.), dello studente (dal genitore accompagnatore per i più piccoli, allo studente di scuola superiore e università), al dipendente comunale. Le indagini hanno mostrato interessanti possibili applicazioni su due fronti: il casa-scuola ed il casa-lavoro. Intorno a queste esigenze, sono state sviluppate 2 linee di azione e specifiche schede di intervento (raggruppate per linea di azione e di seguito esposte).

#### **6.3. Linea d'azione 1: Piani di spostamento Casa-Scuola e Casa-Lavoro**

Il quadro che emerge complessivamente dalle analisi è quello di una tipologia di utenti fortemente motorizzata, che predilige essere autonomo negli spostamenti casa-lavoro, per diverse motivazioni tra cui l'accompagnamento di persone.

E' evidente una scarsa disposizione all'utilizzo del trasporto pubblico per due aspetti principali: non adeguatezza degli orari e scarsa informazione.

Il problema si rende particolarmente evidente su quelle strutture che, oltre a rappresentare un punto di arrivo per i dipendenti, costituiscono dei poli attrattori per il territorio. Lungo gli archi afferenti a tali

strutture, infatti, al traffico degli spostamenti casa-lavoro si sovrappone a quello delle utenze dei servizi erogati presso le stesse.

In questo panorama appare necessario accrescere l'appeal del Trasporto Pubblico. Bisogna lavorare sull'aspetto culturale (scardinare l'auto da Status Symbol) e soddisfare le necessità esposte: adeguamento di orari e tempi di spostamento e livello di servizio.

Per una pianificazione in termini di mobilità sostenibile e riduzione della congestione (e quindi dei tempi di spostamento) è possibile delineare diverse strategie:

- ✓ **Incentivazione della mobilità ciclo-pedonale entro i 5km** (ambito nel quale risulta ottimale l'utilizzo della bicicletta) e rafforzamento della **dotazione infrastrutturale ciclistica** (legge n.366 del 1998);
- ✓ **Miglioramento dell'alternativa di trasporto** oltre tale soglia (**TPL**), in particolare attraverso il coordinamento degli orari dei servizi con quelli dell'attività lavorativa;
- ✓ **Miglioramento della comunicazione** del servizio di trasporto pubblico locale.

### Le proposte, i progetti

- Mobility Management d'Ambito (SM.0)
- Rimodulazione dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale in funzione della domanda di mobilità scolastica (Scuole secondarie di II° grado)
- Azioni di Mobility Management
  - Facoltà di Veterinaria - Comune di Valenzano
  - Ospedale "Fallacara" - Comune di Triggiano

#### **6.1. Linea d'azione 2: Piani di Mobilità Scolastica (pedibus e bicibus)**

Dall'analisi sulla mobilità scolastica è possibile individuare diversi livelli di intervento in base ai quali ottimizzare gli interventi. In particolare:

1. la gestione, la tutela e l'incentivazione della mobilità pedonale che interessa gli ultimi 500 metri in prossimità della scuola (laddove risulta più conveniente tale modalità, in termini di costi e tempi)
2. il trasferimento, sempre nella fascia entro i 500 metri intorno alla scuola, degli spostamenti che oggi avvengono in automobile alla modalità pedonale
3. la gestione del trasporto automobilistico o su gomma nella corona tra i 500 metri e il chilometro

I trasferimenti oltre queste distanze richiedono interventi di carattere più generale, non targettizzato all'utenza scolastica, oltre ad essere numericamente ininfluenti. Inoltre c'è solitamente poca recettività rispetto agli inviti a muoversi a piedi oltre certe distanze, in particolare in presenza di bambini piccoli.

Tuttavia intervenendo nella gestione dell'ultimo chilometro si avrebbero inevitabilmente delle ripercussioni anche su coloro che arrivano da più lontano, in particolare in termini di riduzione della congestione nelle zone in corrispondenza delle scuole.

Ad ognuno di questi obiettivi corrispondono delle specifiche azioni, legate alle caratteristiche che lo spostamento casa-scuola assume a ciascun livello.

#### Primi 500 metri

- ✓ Individuazione ed istituzionalizzazione di percorsi specifici per l'utenza pedonale, che presentino caratteristiche di accessibilità (anche per diversamente abili, anziani, donne con il passeggino ecc..) e sicurezza;



- ✓ Organizzazione di Piedibus lungo tali percorsi per permettere il coordinamento tra diverse famiglie e agevolare l'accompagnamento a scuola (in particolare tra i genitori che, tornando a casa, hanno maggiore flessibilità oraria e coloro che invece si recano al lavoro), educare i bambini alla mobilità pedonale accrescendo il numero di quelli che vanno a scuola a piedi, aumentare l'interesse e la sensibilità verso il tema della mobilità sostenibile;
- ✓ Informazione e sensibilizzazione sui temi della mobilità sostenibile (ed in particolare pedonale) presso le scuole, per raggiungere, attraverso gli alunni, le loro famiglie.

#### Anello tra 500 metri e 1 chilometro

- ✓ Incentivazione di sistemi di carpooling tra genitori provenienti dalle stesse zone e diretti alla scuola, facilitazione degli stessi attraverso meccanismi di mobility management scolastico;
- ✓ Rafforzamento del sistema di TPL laddove presente;
- ✓ Informazione e sensibilizzazione sui temi della mobilità sostenibile (ed in particolare pedonale) presso le scuole, per raggiungere, attraverso gli alunni, le loro famiglie;
- ✓ Estensione dei Piedibus all'area oltre i 500 m o comunicazione dei capolinea degli stessi, per connettere la fascia esterna agli ultimi 500 m;

#### Le proposte, i progetti

- Piano di mobilità scolastica

## 7. Schede

Si riportano di seguito le schede relative agli interventi individuati e fattibili per ciascuna linea di azione. All'interno di ciascuna scheda, identificata da un titolo che chiarisce l'intervento proposto, sono riportati gli elementi più significativi utili a spiegarne la fattibilità tecnica ed economica e gli obiettivi che lo stesso intervento mira a perseguire.

Il codice a destra indica l'ambito tematico di intervento:

**M** = Mobilità e Trasporti

**S** = Servizi Comunali e Welfare

	<b>TITOLO DELL'INTERVENTO</b>  Ufficio Tempi e Spazi e Mobility Management d'Ambito	<b>SM.0</b>
---	---	-------------

Area d'intervento:     Comune                     **Ambito**                     Sovra-ambito

**Obiettivi:**

- avvio dell'UTS;
- miglioramento nella gestione delle informazioni verso l'esterno;
- miglioramento nella gestione delle informazioni all'interno degli uffici di ambito;
- coordinamento di tutte le fasi di attuazione dello studio;
- monitoraggio interventi sperimentali;
- promozione del Mobility Management;
- riduzione dell'uso individuale delle auto private;
- promozione e potenziamento del trasporto collettivo;
- introduzione di servizi per la mobilità integrativi e innovativi e migliore organizzazione degli spostamenti sistematici.

**Descrizione dell'intervento:**

L'Ufficio Tempi e Spazi avrà la duplice funzione di migliorare la gestione sia delle informazioni al cittadino (mediante front-office e back-office), sia l'incremento di misure e politiche di mobilità sostenibile nell'area dell'ambito (mediante il Mobility Manager di Ambito).

Nello specifico, in merito alla prima funzione:

- a) al front-office saranno raccolte le istanze dei cittadini, i suggerimenti e le proposte per il miglioramento dell'accessibilità fra i cittadini e i Soggetti pubblici e privati del territorio;
- b) il back-office avrà, in primis, funzioni di Osservatorio ed opererà mediante la supervisione delle azioni poste in essere dai Comuni dell'Ambito sui problemi della conciliazione dei tempi; il costante monitoraggio del giudizio dei cittadini rispetto a queste azioni; la realizzazione di ricerche tematiche (anche in collaborazione con Soggetti universitari, della formazione e del terzo settore); l'elaborazione di progetti e proposte da portare all'attenzione degli interlocutori istituzionali competenti (pubblici e privati, nazionali e regionali) e dell'Ufficio di Piano; la costruzione e il buon funzionamento delle reti interistituzionali e delle collaborazioni con gli altri Enti interessati; la realizzazione di un portale web o la cura e l'aggiornamento di una sezione del portale web dell'Ambito sociale, dedicato alle iniziative sulla conciliazione dei tempi.

In merito alla seconda funzione, invece, con la nomina di un "Mobility Manager d'Ambito" (d'Area), si prevede di promuovere un approccio ai problemi della mobilità focalizzato alla gestione della domanda, in particolar modo mediante il cambiamento dei comportamenti e delle attitudini degli individui. Si tratta di un approccio interdisciplinare e multidimensionale, che affronta il tema della mobilità sistemica in maniera trasversale e integrata. Alla base del mobility management vi sono in maniera prevalente misure di tipo "soft", come l'informazione, la comunicazione, l'organizzazione di nuovi servizi, il coordinamento degli utenti, gli incentivi e i disincentivi, che non richiedono grandi interventi infrastrutturali, né ingenti risorse finanziarie. La funzione primaria di questa figura sarà quella di coordinare le azioni possibili (anche in fatto di sperimentazioni previste in altre schede di intervento), al fine di poter agire coinvolgendo i principali attrattori di traffico in ambito territoriale: Amministrazioni comunali, Aziende dei trasporti, Ospedale "Fallacara", Facoltà di Veterinaria, Scuole di ogni ordine e grado, aree industriali.

Quanto alla composizione, la stessa è stata così puntualizzata: l'Ufficio Tempo e Spazi, unico per l'intero Ambito territoriale, sarà composto da risorse umane interne – in primis coloro che hanno partecipato al percorso formativo realizzato - ovvero rappresentanti dei Comuni dell'Ambito, distribuiti per aree funzionali di appartenenza (un referente dell'Ufficio di Piano, un referente dell'area urbanistica, un referente della Polizia Municipale, un responsabile del personale, un referente dell'URP ecc.) e sarà supportato inoltre da esperti esterni.

#### Analisi dei costi:

Quadro degli investimenti			
	€	quantità	Totale
1. prog. Obiettivo per 6 dipendenti comunali cat D che costituiranno l'UTS (1 referente per comune + 1 responsabile)	€ 3.000,00	6	€ 18.000,00
2. due consulenti esterni per il supporto tecnico per 12 mesi (aree: accessibilità servizi/uffici pubblici e mobilità)	€ 8.000,00	2	€ 16.000,00
3. materiale informativo (ideazione, stampa e diffusione)	€ 2.000,00	5	€ 10.000,00
<b>TOTALE</b>			<b>€ 44.000,00</b>

#### Cronoprogramma:

azione/mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. 6 dip cat D												
2. 2 esperti												
3. materiale												

	<b>TITOLO DELL'INTERVENTO</b>  Orari e modalità organizzative della P.A	<b>S.1</b>
--	---	------------

Area d'intervento:     **Comune**             **Ambito**             **Sovra-ambito**

Attività previste

**1. Migliorare l'informazione**

- o Utilizzare il Sito web del Comune come nodo di informazione e primo strumento di indirizzo per gli utenti: pagine sui servizi offerti dal Comune e pagine o "link" (dove esiste già un sito) verso gli enti esterni;
- o Erogazione di alcuni servizi per appuntamento per decongestionare gli sportelli centrali e per servizi particolari
- o Potenziamento dei servizi telematici con operazioni possibili on line

**2. Migliorare e razionalizzare gli orari d'apertura**

- o Rivedere gli orari ed il n° degli sportelli aperti in base all'affluenza nei diversi momenti della giornata e della settimana
- o Apertura pomeridiana per più giorni nell'arco della settimana
- o Apertura al sabato almeno una volta al mese

**3. Semplificare le procedure**

**4. Migliorare i sistemi di accoglienza**

- o Implementare le capacità di accoglienza e relazione da parte degli addetti al front office, mediante l'attivazione di corsi di formazione dedicati.

**Enti da coinvolgere**

Comuni e Organizzazioni Sindacali

**Metodologie**

- Avviare l'ambito negoziale per articolare le proposte in base a criteri di fattibilità, di priorità e progressione temporale e con preciso riferimento ai vincoli e alle opportunità dei contratti di lavoro
- Selezione proposte in base alla fattibilità
- Cronogramma di attuazione
- Verifica adesioni e predisposizione accordi
- Attuazione iniziative
- Verifica risultati
- Messa a sistema delle misure

**Analisi dei costi:**

<b>Quadro degli investimenti</b>			
	€	quantità	Totale
1. potenziamento informatizzazione siti web comunali	€ 4.000,00	5	€ 20.000,00
2. implementazione dei rientri pomeridiani degli uff.com. con maggiore affluenza	€ 4.000,00	5	€ 20.000,00
3. apertura uff.com. con maggiore affluenza un sabato al mese	€ 1.080,00	5	€ 5.400,00
4. formazione (accoglienza e relazione) per dipendenti comunali	€ 3.000,00	5	€ 15.000,00
<b>TOTALE</b>			<b>€ 60.400,00</b>

**Cronoprogramma:**

<b>azione/mese</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9
informatizzazione									
concertazione orari									
nuove aperture									
monitoraggio									
formazione									

	<b>TITOLO DELL'INTERVENTO</b>	
	Guida ai servizi e agli orari della città	<b>S.2</b>

Area d'intervento:     Comune                     Ambito                     Sovra-ambito

**Attività previste**

- fase di rilevazione dei servizi di competenza comunale
- organizzazione delle informazioni
- pubblicazione on line della guida/carta comunale
- implementazione del prodotto con la collaborazione di enti e soggetti terzi
- elaborazione di una pubblicazione unica e relativa diffusione per mezzo dei canali che verranno ritenuti più idonei.

**Enti da coinvolgere**

Comuni, Associazioni, altri enti pubblici territoriali, società partecipate, cooperative sociali, associazioni di categoria ecc.

**Analisi dei costi:**

<b>Quadro degli investimenti</b>			
	€	quantità	Totale
1. rilevazione, elaborazione grafica e stampa	€ 1,00	30000	€ 30.000,00
2. distribuzione presso totale nuclei familiari dell'ambito	€ 1,00	30000	€ 30.000,00
<b>TOTALE</b>			<b>€ 60.000,00</b>

**Cronoprogramma:**

azione/mese	1	2	3	4
rilevazione				
elaborazione grafica				
distribuzione				

	<b>TITOLO DELL'INTERVENTO</b> Piano di Mobilità Scolastica (Piedibus e Bicibus)	<b>M.1</b>
---	--	------------

Area d'intervento:  Comune  Ambito  Sovra-ambito

#### Obiettivi:

- gestione strategica e pianificata degli spazi legati al mondo della scuola;
- riduzione dell'uso dell'auto nell'accompagnamento quotidiano casa-scuola;
- riduzione dei rischi di incidentalità stradale;
- coinvolgimento delle famiglie nella gestione delle politiche di mobilità sostenibili;
- miglioramento della qualità della vita
- riduzione dell'impatto ambientale e degli inquinanti atmosferici;

#### Descrizione dell'intervento:

L'azione specifica proposta verte verso uno studio approfondito di tutti i poli scolastici (primari e secondari di primo grado) al fine di poter conoscere la reale domanda di mobilità, quindi poter progettare uno strumento di gestione degli spazi (i percorsi casa-scuola) e dei tempi (l'accompagnamento) delle città dell'ambito. Le azioni specifiche, trattandosi di scuole elementari e medie, sono di fatto di ambito comunale, ma nell'ottica di un raccordo e rete tra i 5 comuni.

Il progetto pilota svolto in occasione dello Studio di Fattibilità ha permesso di sperimentare e dimensionare questa azione più strategica, ponendo già le basi di una fattibilità e riuscita, vista la grande partecipazione dimostrata dalle amministrazioni, dalle famiglie e dai bambini.

Al fine di poter estendere a tutte le scuole quanto sperimentato (sul piedibus), si prevede una forte azione di informazione, comunicazione e sensibilizzazione che passerà attraverso il coinvolgimento diretto delle famiglie dei bambini degli altri istituti non già coinvolti. A questa, sarà affiancata un'azione di formazione ai formatori che, dopo la sperimentazione, saranno in grado di proseguire e ulteriormente diffondere le buone pratiche di spostamento casa-scuola a piedi e in bici.

Obiettivo legato ad una migliore gestione dei tempi sarà la rimodulazione tra gli orari di entrata ed uscita da scuola, al fine di decongestionare le ore di punta ma, l'azione primaria, sarà volta alla riduzione dell'uso dell'auto privata nell'accompagnamento casa-scuola.

#### Risultati attesi:

- creazione di una mappa di percorsi casa-scuola sicuri nei 5 comuni
- spostamento sensibile dall'uso dell'auto (per l'accompagnamento) all'uso dei piedi e della bici
- maggiore sensibilizzazione da parte delle famiglie

#### Target destinatari:

bambini e ragazzi (studenti)  
famiglie e nonni  
Istituti scolastici

**Analisi dei costi:**

<b>Quadro degli investimenti</b>			
	€	quantità	Totale
1. campagna di comunicazione e sensibilizzazione	€ 2.000,00	5	€ 10.000,00
2. studio ed analisi della domanda di mobilità (primaria e sec.primo)	€ 2.000,00	5	€ 10.000,00
3. formazione ai formatori attuatori	€ 1.000,00	5	€ 5.000,00
4. organizzazione e gestione del piedibus/bicibus	€ 5.000,00	5	€ 25.000,00
5. realizzazione opuscolo regolamento e informazioni	€ 2.000,00	5	€ 10.000,00
6. realizzazione materiali e predisposizione segnaletica stradale	€ 3.000,00	5	€ 15.000,00
7. iniziative aperte di condivisione e monitoraggio	€ 1.000,00	5	€ 5.000,00
<b>TOTALE</b>			<b>€ 80.000,00</b>

**Cronoprogramma:**

<b>azione/mese</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. campagna	■	■	■	■								
2. domanda			■	■	■	■						
3. formazione					■	■						
4. organizzazione			■	■	■	■						
5. opuscolo					■	■	■	■				
6. segnaletica					■	■	■	■	■	■		
7. iniziative									■	■	■	■

	<p style="text-align: center;"><b>TITOLO DELL'INTERVENTO</b></p> <p>Rimodulazione dell'offerta di Trasporto Pubblico Locale in funzione della domanda di mobilità scolastica (Scuole secondarie di II° grado).</p>	<p style="text-align: center; font-size: 24pt;"><b>M.2</b></p>
--	--	--

**Area d'intervento:**     **Comune**                       **Ambito**                       **Sovra-ambito**

**Obiettivi:**

- aumento del raggio di influenza dell'offerta formativa degli istituti scolastici;
- aumento della possibilità di scelta formativa da parte delle giovani generazioni del territorio interessato;
- aumento nell'uso del TPL per gli spostamenti sistematici casa-scuola;
- riduzione dell'impatto ambientale e degli inquinanti atmosferici;
- riduzione dell'incidentalità stradale;
- razionalizzazione ed ottimizzazione dei servizi di TPL.

**Descrizione dell'intervento:**

Dall'analisi dell'offerta di TPL tra i Comuni dell'Ambito è emersa la netta separazione dei Comuni in due linee di collegamento ben definite e non trasversalmente comunicanti. L'ulteriore indagine svolta sulla provenienza degli studenti del Liceo "Cartesio" di Triggiano ha evidenziato la difficoltà da parte degli Istituti scolastici nel proporre la propria offerta formativa verso alcuni Comuni dell'Ambito proprio a causa di mancanza di collegamenti di TPL.

E' necessario pertanto completare ed implementare l'analisi della domanda di mobilità scolastica attuale per singolo Istituto e per gli studenti dei Comuni dell'Ambito, attraverso la redazione ed elaborazione di questionari finalizzata alla predisposizione delle linee di desiderio della mobilità extraurbana scolastica.

Procedere all'analisi dettagliata dell'offerta di trasporto tramite la redazione di:

- una base dati della rete delle infrastrutture, con tutte le caratteristiche geometriche, prestazionali e funzionali; la base dati deve consentire un facile accesso alle informazioni e deve poter essere aggiornata in modo semplice; le informazioni contenute nella base dati devono riguardare tutte le infrastrutture di attraversamento dei centri urbani dell'Ambito;
- una base dati della rete dei servizi, comprendente tracciati delle linee, fermate, capolinea, tempi di percorrenza, frequenze ed orari di tutti i servizi di Trasporto Pubblico Locale di interesse di Ambito e Comuni limitrofi relativo alla situazione attuale;
- una base dati della rete di accesso, che comprende tutti quegli elementi infrastrutturali che consentono all'utenza di accedere alla rete dei servizi;

Il progetto, a monte delle fasi di analisi della domanda, dell'offerta e della concertazione, prevede pertanto due tipologie di intervento:

1. la rimodulazione della frequenza e degli orari del servizio di trasporto pubblico, sia ferroviario che su gomma, attraverso una programmazione condivisa tra utenti ed esercenti dei servizi;
2. Realizzazione di un "nuovo" servizio di trasporto su gomma scolastico "ad hoc" per i Comuni attualmente non serviti da TPL. Si prevede, per agevolare l'attivazione di più linee aggiuntive, un incentivo economico, tramite un cofinanziamento da parte dei Comuni dell'Ambito, per le aziende di trasporto pubblico che si impegneranno nel servizio richiesto, che andrà ad aggiungersi ai proventi derivanti dagli abbonamenti degli studenti.

**Risultati attesi:**

- Creazione di linee di trasporto aggiuntive con l'inserimento di n.2 navette di collegamento Valenzano-Triggiano e n.1 navetta di collegamento Adelfia-Valenzano-Triggiano. Servizi modulati sulla domanda scolastica.

- Aumento del livello di servizio del TPL attuale.

**Target destinatari:**

giovani studenti pendolari  
famiglie  
Istituti scolastici

**Analisi dei costi:**

<b>Quadro degli investimenti</b>			
	€	quantità	Totale
1. Analisi della domanda di mobilità scolastica	€ 2.000,00	5	€ 10.000,00
2. Analisi dell'offerta di TPL	€ 1.500,00	5	€ 7.500,00
3. Concertazione e programmazione	€ 5.000,00	1	€ 5.000,00
4. Sperimentazione (1 anno)	€ 100.000,00	1	€ 100.000,00
5. campagna di informazione e sensibilizzazione	€ 10.000,00	1	€ 15.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>1</b>	<b>€ 137.500,00</b>

**Cronoprogramma:**

<b>azione/mese</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Analisi domanda ed offerta																
Elaborazione dei dati																
Concertazione e programmazione																
Sperimentazione																

	<p style="text-align: center;"><b>TITOLO DELL'INTERVENTO</b></p> <p style="text-align: center;">Azioni di Mobility Management Università di Bari / Facoltà di Veterinaria - Comune di Valenzano</p>	<p><b>M.3</b></p>
--	---	-------------------

**Area d'intervento:**     **Comune**                       **Ambito**                       **Sovra-ambito**

**Obiettivi:**

- assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità, con riferimento agli obiettivi di risparmio energetico e riduzione dei costi ambientali, sociali ed economici legati ai sistemi di trasporto;
- influenzare i comportamenti individuali, disincentivando l'uso dell'auto privata in favore di sistemi di trasporto alternativi;
- migliorare l'integrazione, l'interconnessione e l'efficienza economica dei modi di trasporto esistenti;
- promuovere e introdurre modi alternativi di trasporto (car pooling, bici, ecc.) e sviluppare sistemi informativi e di comunicazione.

**Descrizione dell'intervento:**

L'art.3 del Decreto 27 marzo 1998 definisce il ruolo di Enti Pubblici e Imprese per la stesura dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro (PSCL). In particolare è previsto il coinvolgimento di imprese ed enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e con più di 800 addetti complessivi. I decreti ministeriali del 27 marzo 1998 e del 20 dicembre 2000 pongono le basi per lo sviluppo del mobility management al fine di limitare i fenomeni di congestione stradale e le emissioni da traffico. In tale ottica l'Università di Bari, e nello specifico la Facoltà di Veterinaria, con sede in Valenzano, rappresenta un nodo significativo, generante mobilità a livello sovracomunale. Le attività previste per l'attuazione di un progetto di ottimizzazione delle politiche di spostamento consistono in:

- Analisi delle condizioni strutturali aziendali
- Analisi dei sistemi di offerta di trasporto e della accessibilità:
  - rete viaria e deflusso veicolare
  - offerta di parcheggio pubblico
  - capacità e qualità del TPL
  - rete ciclo-pedonale
- Indagini sulla mobilità dei dipendenti ed analisi dei dati
- Indagini sulla mobilità degli utenti ed analisi dei dati
- Redazione dei Piani di spostamento casa-lavoro
- Organizzazione di un servizio di car-pooling per i dipendenti e studenti
- Agevolazioni per la conversione della flotta aziendale con auto a metano
- Incentivi all'utilizzo del TPL per i dipendenti
- Realizzazione di ricoveri per bici ad uso dei dipendenti ed degli utenti
- Creazione di una flotta aziendale di bici
- Ottimizzazione dei servizi di TPL.

**Risultati attesi:**

Modifica delle abitudini di spostamento a favore della mobilità sostenibile per almeno il 20% dei dipendenti;  
Incremento dell'uso del TPL da parte degli studenti per un 30% rispetto all'attuale utilizzo.

**Target destinatari:**

Dipendenti università

Studenti universitari

**Analisi dei costi:**

<b>Quadro degli investimenti</b>			
	€	quantità	Totale
1. indagine su dipendenti, studenti Fac. Veterinaria	€ 8.000,00	1	€ 8.000,00
2. analisi e diffusione risultati / condivisione	€ 2.000,00	1	€ 2.000,00
3. campagna di comunicazione e adesione	€ 5.000,00	1	€ 5.000,00
4. avvio e sperimentazione del car-pooling	€ 5.000,00	1	€ 5.000,00
5. incentivi/agevolazioni TPL	€ 5.000,00	6	€ 30.000,00
6. riconversione/agevolazione parco mezzi di servizio	€ 10.000,00	2	€ 20.000,00
7. cicloposteggi bici / bici aziendale	€ 20.000,00	1	€ 20.000,00
<b>TOTALE</b>			<b>€ 90.000,00</b>

**Cronoprogramma:**

azione/mese	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. indagini	■	■										
2. analisi		■	■									
3. campagna			■	■	■	■						
4. car-pooling				■	■	■	■	■	■	■	■	■
5. TPL				■	■	■	■	■	■	■	■	■
6. parco mezzi				■	■	■	■	■	■	■	■	■
7. bici				■	■	■	■	■	■	■	■	■

	<b>TITOLO DELL'INTERVENTO</b>  Azioni di Mobility Management Ospedale "Fallacara" - Comune di Triggiano	<b>M.4</b>
--	--	------------

Area d'intervento:  Comune  Ambito  Sovra-ambito

**Obiettivi:**

- assicurare il soddisfacimento dei bisogni di mobilità, con riferimento agli obiettivi di risparmio energetico e riduzione dei costi ambientali, sociali ed economici legati ai sistemi di trasporto;
- influenzare i comportamenti individuali, disincentivando l'uso dell'auto privata in favore di sistemi di trasporto alternativi;
- migliorare l'integrazione, l'interconnessione e l'efficienza economica dei modi di trasporto esistenti;
- promuovere e introdurre modi alternativi di trasporto (car pooling, bici, ecc.) e sviluppare sistemi informativi e di comunicazione.

**Descrizione dell'intervento:**

L'art.3 del Decreto 27 marzo 1998 definisce il ruolo di Enti Pubblici e Imprese per la stesura dei Piani di Spostamento Casa-Lavoro (PSCL). In particolare è previsto il coinvolgimento di imprese ed enti pubblici con singole unità locali con più di 300 dipendenti e con più di 800 addetti complessivi. I decreti ministeriali del 27 marzo 1998 e del 20 dicembre 2000 pongono le basi per lo sviluppo del mobility management al fine di limitare i fenomeni di congestione stradale e le emissioni da traffico. In tale ottica l'ospedale "Fallacara" rappresenta un nodo significativo, con oltre 400 dipendenti ed un numero elevato di utenti (fruitori dei servizi sanitari, visite parenti, altro), generante mobilità a livello sovracomunale. Le attività previste per l'attuazione di un progetto di ottimizzazione delle politiche di spostamento consistono in:

- Analisi delle condizioni strutturali aziendali
- Analisi dei sistemi di offerta di trasporto e della accessibilità:
  - rete viaria e deflusso veicolare
  - offerta di parcheggio pubblico
  - capacità e qualità del TPL
  - rete ciclo-pedonale
- Indagini sulla mobilità dei dipendenti ed analisi dei dati
- Indagini sulla mobilità degli utenti ed analisi dei dati
- Redazione dei Piani di spostamento casa-lavoro
- Organizzazione di un servizio di car-pooling per i dipendenti
- Agevolazioni per la conversione della flotta aziendale con auto a metano
- Incentivi all'utilizzo del TPL per i dipendenti
- Realizzazione di ricoveri per bici ad uso dei dipendenti ed degli utenti
- Creazione di una flotta aziendale di bici
- Ottimizzazione dei servizi di TPL.

**Risultati attesi:**

Modifica delle abitudini di spostamento a favore della mobilità sostenibile per almeno il 20% dei dipendenti;  
Incremento dell'uso del TPL da parte degli utenti per un 30% rispetto all'attuale utilizzo.

**Target destinatari:**

Dipendenti ospedale

Utenti ospedale

**Analisi dei costi:**

<b>Quadro degli investimenti</b>			
	€	quantità	Totale
1. indagine su dipendenti, degenti e fruitori Ospedale Fallacara	€ 8.000,00	1	€ 8.000,00
2. analisi e diffusione risultati / condivisione	€ 2.000,00	1	€ 2.000,00
3. campagna di comunicazione e adesione	€ 5.000,00	1	€ 5.000,00
4. avvio e sperimentazione del car-pooling	€ 5.000,00	1	€ 5.000,00
5. incentivi/agevolazioni TPL	€ 5.000,00	6	€ 30.000,00
6. riconversione/agevolazione parco mezzi di servizio	€ 10.000,00	2	€ 20.000,00
7. ciclopoggi bici / bici aziendale	€ 20.000,00	1	€ 20.000,00
<b>TOTALE</b>			<b>€ 90.000,00</b>

**Cronoprogramma:**

<b>azione/mese</b>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. indagini												
2. analisi												
3. campagna												
4. car-pooling												
5. TPL												
6. parco mezzi												
7. bici												



## 8. Allegati

## ALLEGATO 1

### **I numeri dell'indagine sui servizi comunali**



# **STUDIO DI FATTIBILITÀ DEL PIANO DEI TEMPI E DEGLI ORARI DELLE CITTÀ**

Avviso pubblico per il finanziamento di Studi di Fattibilità per la progettazione dei Piani dei Tempi e degli Spazi nelle città pugliesi  
(BURP n. 194 del 3/12/2009)

## **Principali evidenze statistiche AMBITO TERRITORIALE DI TRIGGIANO (Comuni di Triggiano, Adelfia, Capurso, Cellamare, Valenzano)**

### **Profilo delle/dei rispondenti**

I questionari raccolti nell'Ambito Territoriale di Triggiano, mediante campionamento non probabilistico, ammontano a 2.134, con un tasso di risposta pari al 7,2% dei 29.803 nuclei familiari presenti nell'A.T. al 31/12/2008 (fonte: Anagrafi Comunali) e al 2,5% della popolazione residente di A.T (84.387) al 31/12/2010 (fonte: Istat).

La scelta dei luoghi di somministrazione dei questionari ha fortemente orientato il campionamento, intercettando una specifica porzione di popolazione. Si specifica, dunque, che i dati analizzati, nel complesso, possono essere assunti prevalentemente come espressione di una fascia d'età intermedia, coincidente a grandi linee con la popolazione attiva (con figli in età scolare) e che la componente femminile è pari ai  $\frac{3}{4}$  del campione. Per l'analisi di dettaglio – rispetto alla componente di genere e/o al Comune di residenza e altre variabili – i dati sono stati considerati in forma disaggregata.

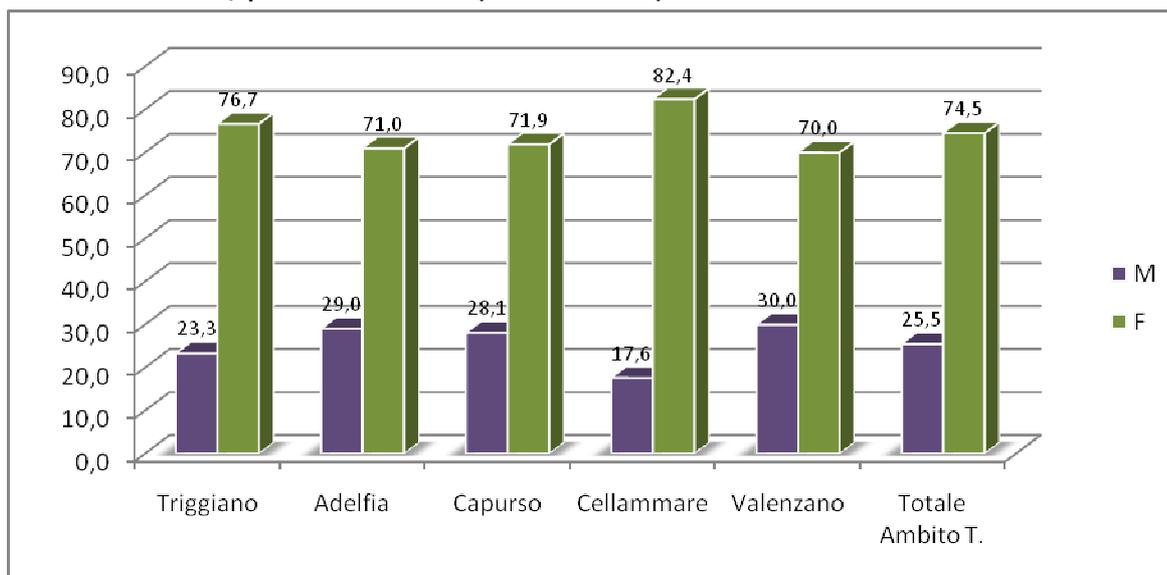
L'universo intercettato è prevalentemente di sesso femminile (74,5%), con lievi oscillazioni da Comune a Comune, che vanno da un minimo del 70%, per Valenzano, a un massimo dell'82,4%, per Cellamare (tav. 1 e graf. 1).

**Tav. 1 – Intervistate/iper sesso e Comune (v.a.)**

<b>Sesso</b>	<b>Triggiano</b>	<b>Adelfia</b>	<b>Capurso</b>	<b>Cellamare</b>	<b>Valenzano</b>	<b>Totale Ambito Territoriale</b>
M	132	98	165	51	54	500
F	435	240	422	239	126	1.462
ND	37	26	58	39	12	172
Tot.	567	338	587	290	180	1.962

(dati non disponibili [ND] =172, casi validi = 1.962)

**Graf. 1 –Intervistate/iper sesso e Comune (% sui casi validi)**



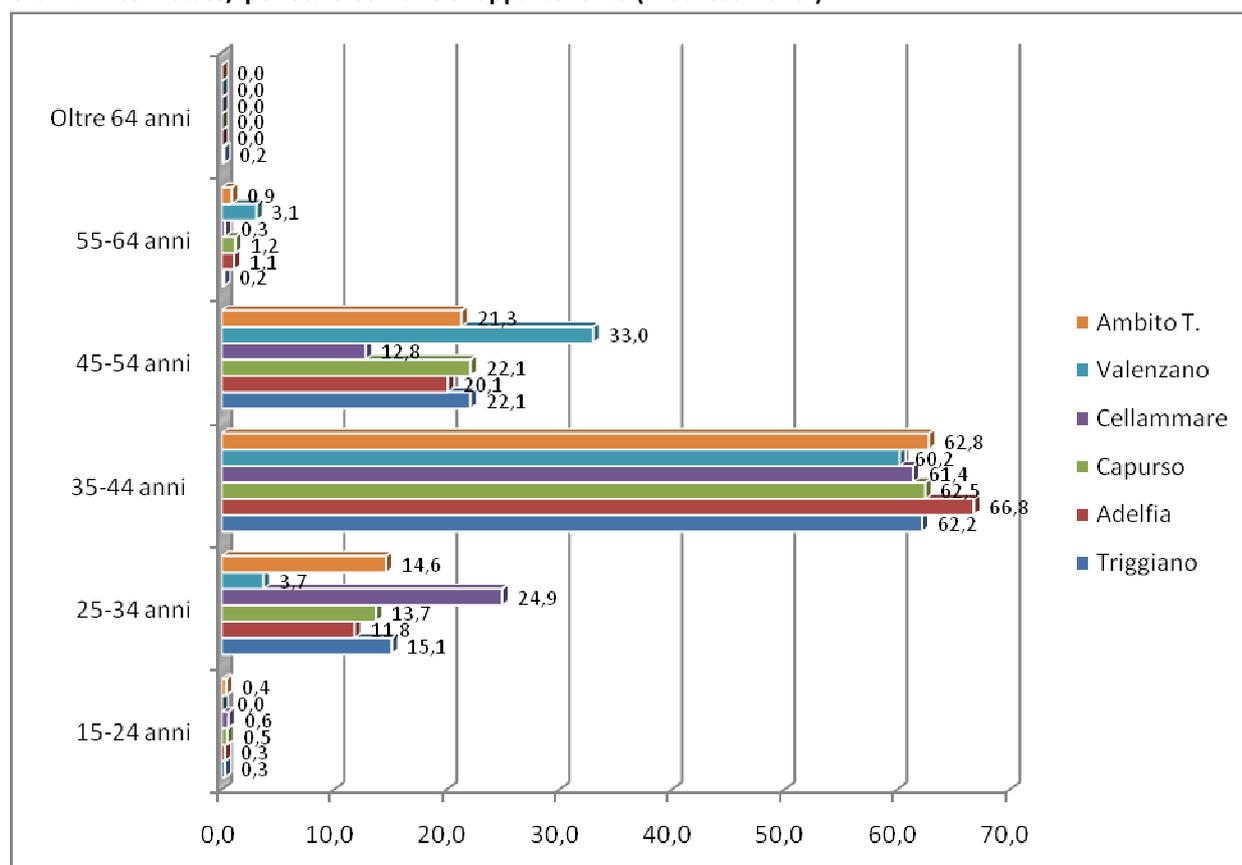
La distribuzione per *età*, tra i rispondenti, mostra una netta prevalenza della fascia 35-44 anni (62,8%), immediatamente seguita dalla fascia 45-54 anni (21,3%) e da quella 25-34 anni (14,6%). Anche su questa variabile si riscontrano lievi differenze da Comune a Comune, con un picco massimo per la fascia dei 35-44enni rilevata ad Adelfia con il 66,8%, contro il 60,2% di Valenzano, dove prevale la fascia dei 45-54enni, al 33%. La fascia dei 25-34enni è invece massima a Cellammare, con il 24,9% (tav. 2 e graf. 2).

**Tav. 2 –Intervistate/i per età e Comune (v.a.)**

Classi di età	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellammare	Valenzano	Totale Ambito T.
15-24 anni	2	1	3	2	0	8
25-34 anni	91	43	88	82	7	311
35-44 anni	375	243	402	202	115	1.337
45-54 anni	133	73	142	42	63	453
55-64 anni	1	4	8	1	6	20
Oltre 64 anni	1	0	0	0	0	1
Tot.	603	364	643	329	191	2.130

(ND = 4, casi validi = 2.130)

**Graf. 2–Intervistate/iper età e Comune di appartenenza (% sui casi validi)**

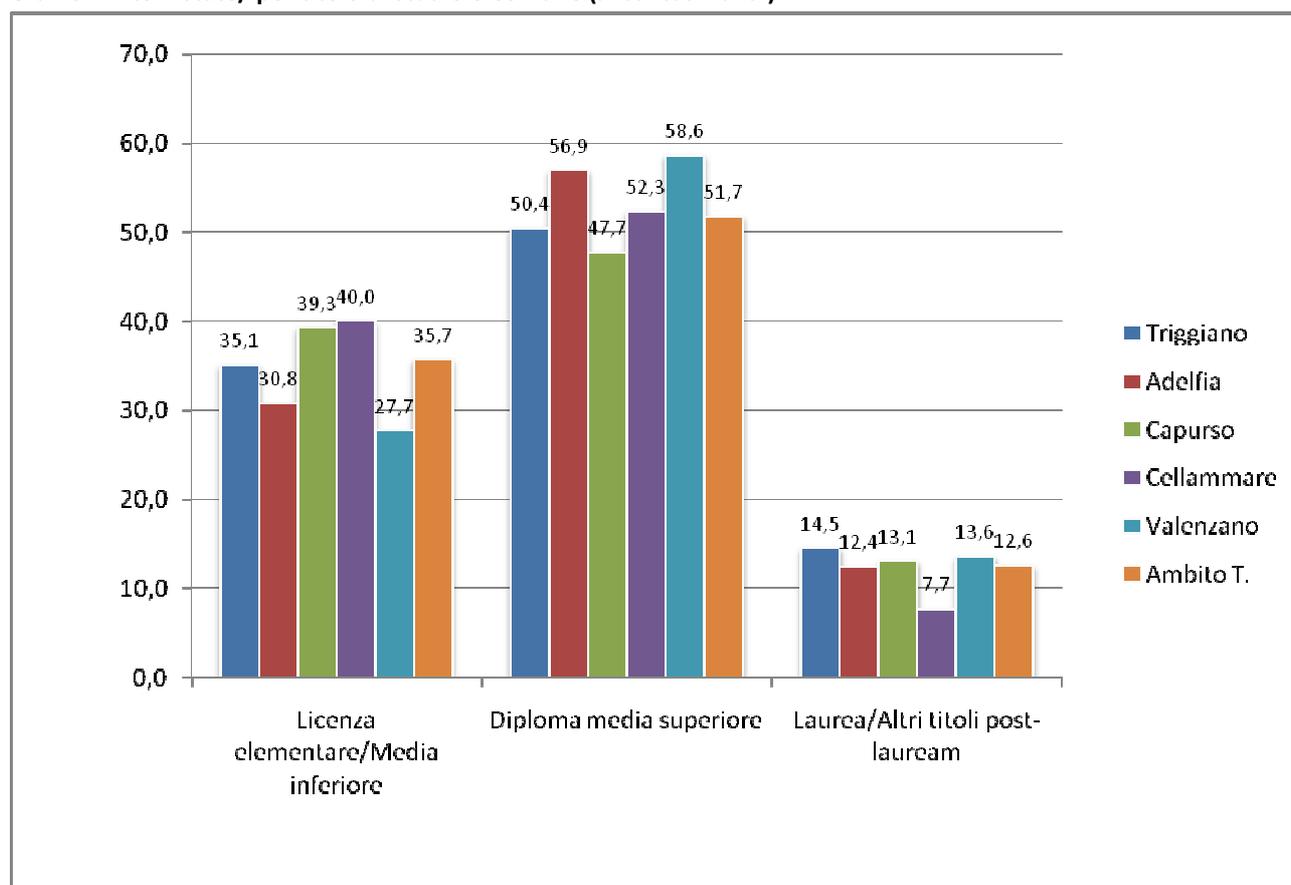


La composizione del campione per *titolo di studio* evidenzia una prevalenza di diplomate/i (51,7% per l’Ambito Territoriale), con una discreta dispersione per i Comuni considerati (min47,7% di Capurso e max 58,6% di Valenzano). Un 35,7% di rispondenti nell’Ambito Territoriale è, invece, in possesso di sola licenza media/elementare (min 27,7% di Valenzano e max 40% di Cellammare), contro un 12,6% con titolo di studio pari o superiore alla laurea (min 7,7% di Cellammare e max 14,5% di Triggiano), con scarti significativi tra singoli Comuni. A Valenzano si registra nel complesso la popolazione più scolarizzata, con il 72,2%, se si sommano diplomati e laureati, mentre Cellammare si colloca ultima, con il 60% (tav. 3 e graf. 3).

**Tav. 3 –Intervistate/iper titolo di studio e Comune (v.a.)**

Titolo di studio	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellammare	Valenzano	Totale Ambito T.
Licenza elementare						
Media inferiore	210	112	252	130	53	757
Diploma media superiore	302	207	306	170	112	1.097
Laurea						
Altri titoli post-lauream	87	45	84	25	26	267
ND	5	0	3	4	1	13
Tot.	604	364	645	329	192	2.134

**Graf. 3 – Intervistate/iper titolo di studio e Comune (% sui casi validi)**



Coerentemente con il profilo intercettato (genitori di bambini in età scolare), gli intervistati e le intervistate risultano essere prevalentemente coniugati/e (media di A.T. 90,2%).

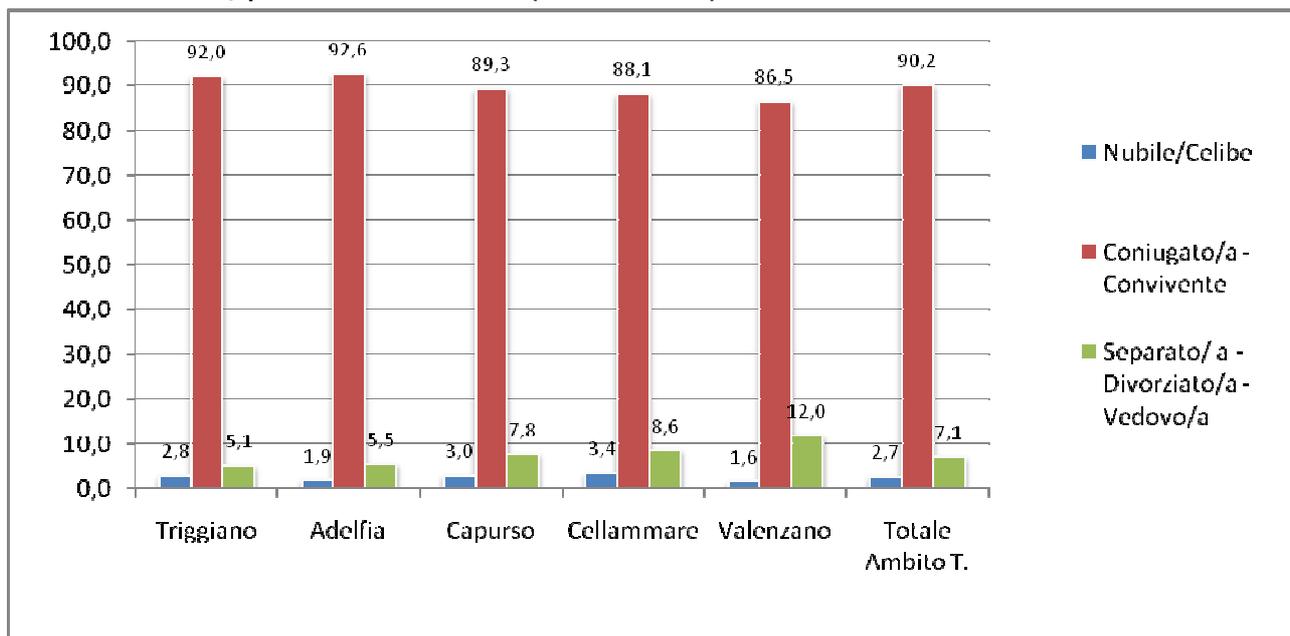
Lo *stato civile per età* mostra una prevalenza netta di coniugati per tutte le fasce d'età, inclusa quella al di sotto dei 24 anni, con un 75% di casi (tav. 4 e graff. 4 e 4 bis).

**Tav. 4 – Intervistate/iper stato civile e Comune (v.a.)**

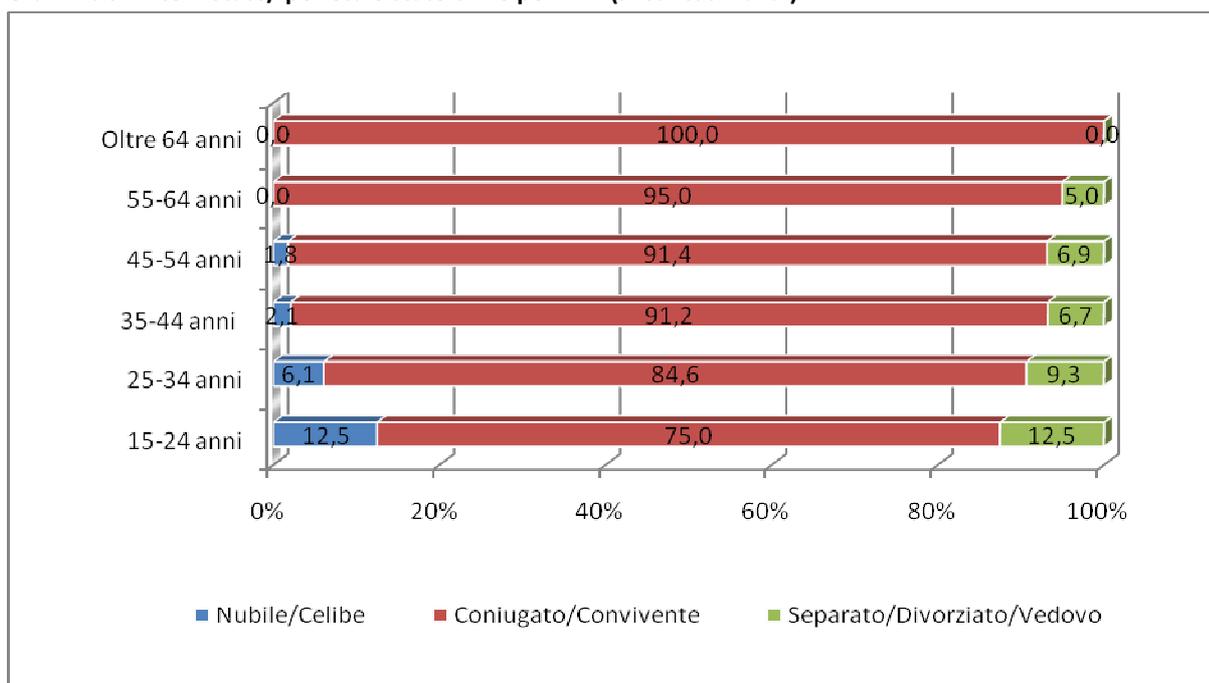
Stato civile	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellammare	Valenzano	Totale Ambito T.
Nubile/Celibe	17	7	19	11	3	57
Coniugato/a - Convivente	555	337	574	288	166	1.920
Separato/ a - Divorziato/a - Vedovo/a	31	20	50	28	23	152
Tot.	603	364	643	327	192	2.129

(ND = 5, casi validi = 2129)

**Graf. 4 –Intervistate/iper stato civile e Comune(% sui casi validi)**



**Graf. 4 bis –Intervistate/iper età e stato civile per A.T. (% sui casi validi)**



L'analisi delle *condizioni lavorative* espresse dal campione nel complesso mostra una prevalenza della categoria delle casalinghe (38%), cui seguono le categorie degli/delle insegnanti e impiegati/e (22,6%), quelle di altri lavoratori/trici dipendenti (15,6%), imprenditori/imprenditrici, libere/i professioniste/i e dirigenti (8,2%), artigiane/i e commercianti (5,7%), braccianti agricoli e 'altre categorie' (0,8%). Cassintegrati/e, disoccupati/e persone in cerca di occupazione si attestano sul 7,8%, pensionati/e sullo 0,5% e, infine, studenti/studentesse su un marginale 0,1% (tavv. 5 e 5 bis e graf. 5).

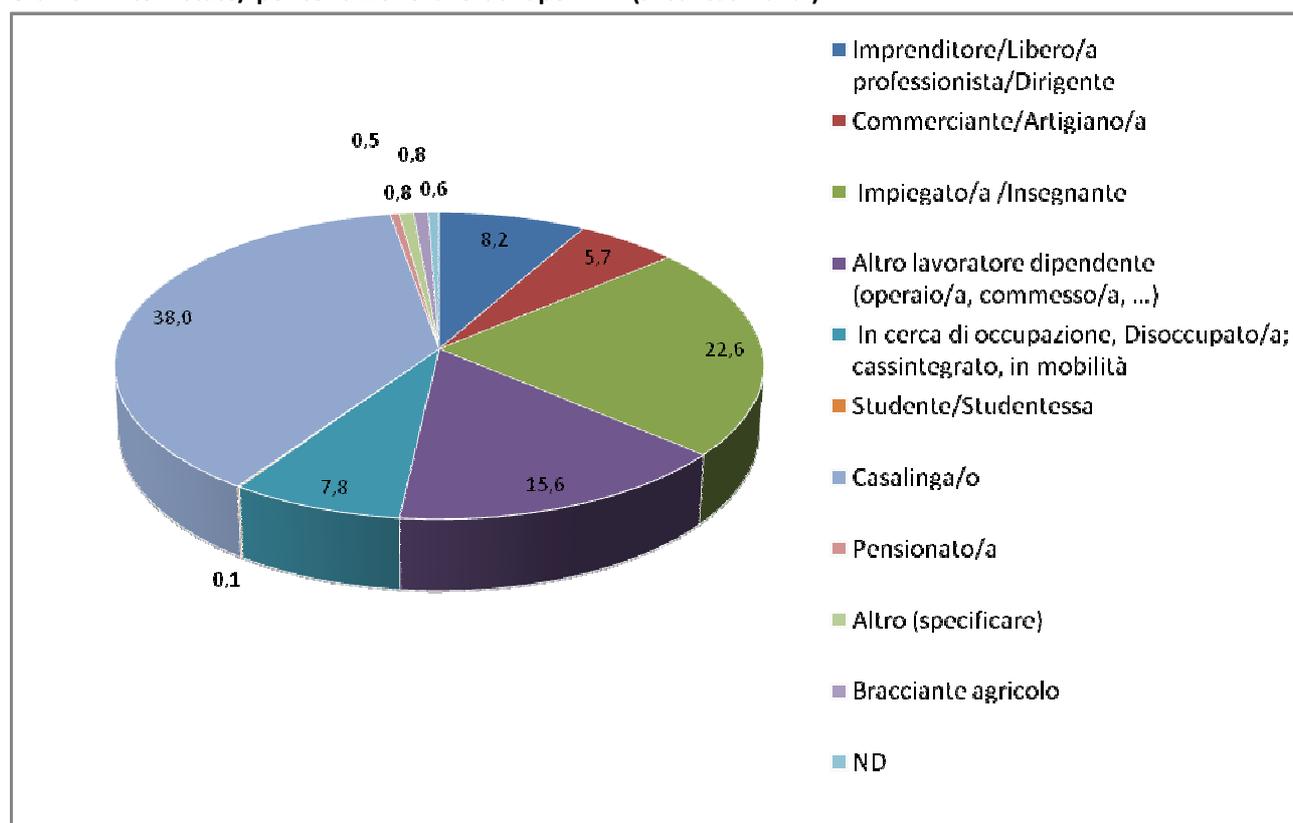
**Tav. 5 – Intervistate/i per condizione lavorativa e Comune (v.a.)**

<b>Professione</b>	<b>Triggiano</b>	<b>Adelfia</b>	<b>Capurso</b>	<b>Cellamare</b>	<b>Valenzano</b>	<b>Totale Ambito T.</b>
Imprenditore Libero/a professionista						
Dirigente	45	30	61	17	20	173
Commerciante						
Artigiano/a	24	17	47	19	14	121
Impiegato/a						
Insegnante	143	93	128	58	58	480
Altro lavoratore dipendente (operaio/a, commesso/a, ...)	80	65	105	52	28	330
In cerca di occupazione Disoccupato/a						
Cassintegrato/a, in mobilità	48	26	47	33	12	166
Studente/Studentessa	1	0	0	0	1	2
Casalinga/o	244	123	243	138	57	805
Pensionato/a	3	4	1	2	1	11
Bracciante agricolo/a	9	1	3	3	0	16
Altro (specificare)	4	3	5	4	1	17
ND	3	2	5	3	0	13
<b>Tot.</b>	<b>604</b>	<b>364</b>	<b>645</b>	<b>329</b>	<b>192</b>	<b>2.134</b>

**Tav. 5bis – Intervistate/i per condizione lavorativa e Comune (% di colonna sui casi validi)**

<b>Professione</b>	<b>Triggiano</b>	<b>Adelfia</b>	<b>Capurso</b>	<b>Cellamare</b>	<b>Valenzano</b>	<b>Totale Ambito T.</b>
Imprenditore Libero/a professionista						
Dirigente	7,5	8,3	9,5	5,2	10,4	8,2
Commerciante						
Artigiano/a	4,0	4,7	7,3	5,8	7,3	5,7
Impiegato/a						
Insegnante	23,8	25,7	20,0	17,8	30,2	22,6
Altro lavoratore dipendente (operaio/a, commesso/a, ...)	13,3	18,0	16,4	16,0	14,6	15,6
In cerca di occupazione Disoccupato/a						
Cassintegrato/a, in mobilità	8,0	7,2	7,3	10,1	6,3	7,8
Studente/Studentessa	0,2	0,0	0,0	0,0	0,5	0,1
Casalinga/o	40,6	34,0	38,0	42,3	29,7	38,0
Pensionato/a	0,5	1,1	0,2	0,6	0,5	0,5
Bracciante agricolo/a	1,5	0,3	0,5	0,9	0,0	0,8
Altro (specificare)	0,7	0,8	0,8	1,2	0,5	0,8
ND	0,5	0,6	0,8	0,9	0,0	0,6

**Graf. 5 – Intervistate/iper condizione lavorativa per A.T. (% sui casi validi)**



Nella media di Ambito Territoriale, il 46% dei nuclei familiari degli/delle intervistati/e è composto da 4 persone, il 23% da 3 persone, il 13,4% da 5 persone. Famiglie mono-personali e nuclei di due persone coprono rispettivamente il 3,4% e il 5,2%. Infine, famiglie con 6 o più persone si attestano su un 3,6% (tav. 6).

La composizione media dei nuclei familiari intercettati è di 3,8 componenti, sia per i valori di Ambito Territoriale, che per i Comuni di Adelfia e Capurso; lo stesso valore scende a 3,7 per Triggiano e Cellammare e a 3,6 per Valenzano.

**Tav. 6 - Composizione nucleo familiare (incluso intervistato) (v.a. e %)**

	Triggiano		Adelfia		Capurso		Cellammare		Valenzano		Totale Ambito T.	
	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%
1 persona	30	5,0	7	1,9	16	2,5	16	4,9	4	2,1	73	3,4
2 persone	43	7,1	11	3,0	26	4,0	20	6,1	11	5,7	111	5,2
3 persone	117	19,4	89	24,5	159	24,7	80	24,3	45	23,4	490	23,0
4 persone	289	47,8	177	48,6	284	44,0	147	44,7	84	43,8	981	46,0
5 persone	74	12,3	46	12,6	98	15,2	39	11,9	29	15,1	286	13,4
6 o più persone	24	4,0	13	3,6	19	2,9	14	4,3	6	3,1	76	3,6
ND	27	4,5	21	5,8	43	6,7	13	4,0	13	6,8	117	5,5
Tot.	604	100,0	364	100,0	645	100,0	329	100,0	192	100,0	2.134	100,0

**Tav. 6 bis–Principali caratteristiche socio-demografiche distinte per sesso - Valori di Ambito T. (v.a. e %)**

	M		F		ND		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
<i>Classi di età</i>								
15-24 anni	0	0,0	8	100,0	0	0,0	8	100,0
25-34 anni	19	6,1	264	84,9	28	9,0	311	100,0
35-44 anni	284	21,2	956	71,5	97	7,3	1.337	100,0
45-54 anni	180	39,7	228	50,3	45	9,9	453	100,0
55-64 anni	17	85,0	2	10,0	1	5,0	20	100,0
Oltre 64 anni	0	0,0	1	100,0	0	0,0	1	100,0
ND	0	0,0	3	75,0	1	25,0	4	100,0
<i>Titolo di studio</i>								
Licenza elementare/media inferiore	151	19,9	536	70,8	70	9,2	757	100,0
Diploma media superiore	269	24,5	759	69,2	69	6,3	1.097	100,0
Laurea/altri titoli post-lauream	76	28,5	160	59,9	31	11,6	267	100,0
ND	4	30,8	7	53,8	2	15,4	13	100,0
<i>Professione</i>								
Imprenditore/Libero/a professionista/Dirigente	83	48,0	77	44,5	13	7,5	173	100,0
Commerciante/Artigiano/a	47	38,8	59	48,8	15	12,4	121	100,0
Impiegato/a /Insegnante	174	36,3	268	55,8	38	7,9	480	100,0
Altro lavoratore dipendente (operaio/a, commesso/a, ...)	143	43,3	162	49,1	25	7,6	330	100,0
In cerca di occupazione, Disoccupato/a; Cassintegrato, in mobilità	31	18,7	122	73,5	13	7,8	166	100,0
Studente/Studentessa	0	0,0	1	50,0	1	50,0	2	100,0
Casalinga/o	3	0,4	738	91,7	64	8,0	805	100,0
Pensionato/a	9	81,8	1	9,1	1	9,1	11	100,0
Altro	3	81,8	13	76,5	1	5,9	17	100,0
Bracciante agricolo/a	4	17,6	12	75,0	0	0,0	16	100,0
ND	3	25,0	9	69,2	1	7,7	13	100,0
<i>Orari di lavoro</i>								
Costanti nell'anno	217	38,0	306	53,6	48	8,4	571	100,0
Variano regolarmente	80	41,0	99	50,8	16	8,2	195	100,0
Variano ma non regolarmente	98	44,1	106	47,7	18	8,1	222	100,0
Sono completamente flessibili	51	39,8	69	53,9	8	6,3	128	100,0
Altro	5	45,5	5	45,5	1	9,1	11	100,0
Non lavoro	43	4,4	862	87,6	79	8,0	984	100,0
ND	6	26,1	15	65,2	2	8,7	23	100,0
<i>Stato civile</i>								
Nubile/Celibe	6	10,5	42	73,7	9	15,8	57	100,0
Coniugato/a - Convivente	485	25,3	1.288	67,1	147	7,7	1.920	100,0
Separato/ a - Divorziato/a - Vedovo/a	8	5,3	129	84,9	15	9,9	152	100,0
ND	1	20,0	3	60,0	1	20,0	5	100,0
<i>Nucleo familiare</i>								
Solo/a	8	11,1	57	79,2	7	9,7	72	100,0
Con altri familiari	469	24,3	1.312	67,8	153	7,9	1.934	100,0
Con altre persone anche non familiari (amici, coabitanti, ecc.)	3	12,0	21	84,0	1	4,0	25	100,0
In comunità (specificare)	0	0,0	1	100,0	0	0,0	1	100,0

ND	20	19,6	71	69,6	11	10,8	102	100,0
----	----	------	----	------	----	------	-----	-------

## Conciliazione tempi di vita-tempi di lavoro

Definita la composizione anagrafica, possiamo ora ad occuparci dei *carichi di lavoro* intrafamiliari e altri aspetti correlati alla *gestione dei tempi*.

Un primo indicatore è costituito dagli *orari di lavoro*, per grado di variabilità (tavv. 7 e 7 bis).

Per un'elevata percentuale di intervistate/i (46,6%) non è rilevabile un tempo-lavoro in senso stretto, coerentemente con la condizione professionale (casalinghe, pensionati/e, disoccupati/e, cassintegrati/e, studenti/esse). Questa porzione di intervistate/i risulta massima nel Comune di Cellamare (53,6%) e minima in quello di Valenzano (37,2%).

Tra coloro che lavorano, il 27% degli/delle intervistati/e dichiara di avere orari costanti nel corso dell'anno: per questa variabile, il valore minimo è rilevato a Cellammare (21,7%) e quello massimo a Valenzano (31,4%). A questa percentuale si aggiungono coloro che seguono un orario di lavoro regolare, benchè soggetto a turnazioni (9,2%): nel complesso, dunque, gli orari risultano 'prevedibili' per un 36,2% del campione.

Un 6,1% degli/delle intervistati/e dichiara di non avere particolari vincoli, potendosi organizzare con flessibilità, secondo le esigenze. Si registra, infine, un 10,5% degli/delle intervistati/e che, al contrario, dichiara di sostenere orari di lavoro variabili, ma non regolari: si tratta della categoria che ha minore possibilità di pianificare il proprio tempo-lavoro e, simmetricamente, il proprio tempo di non lavoro (min 8,4 a Valenzano e max 12,4 a Cellammare).

**Tav. 7– Orari di lavoro per Comune (v.a.)**

Orari di lavoro	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellamare	Valenzano	Totale Ambito T.
Costanti nell'anno	160	113	168	70	60	571
Variano regolarmente (turni settimanali ...)	55	35	55	22	28	195
Variano ma non regolarmente	63	39	64	40	16	222
Sono completamente flessibili (li può definire liberamente)	22	21	53	16	16	128
Altro	2	1	6	2	0	11
Non lavoro	296	153	291	173	71	984
ND	6	2	8	6	1	23
Tot.	604	364	645	329	192	2.134

**Tav. 7 bis –Orari di lavoro per Comune (%di colonna sui casi validi)**

Orari di lavoro	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellamare	Valenzano	Totale Ambito T.
Costanti nell'anno	26,8	31,2	26,4	21,7	31,4	27,0
Variano regolarmente (turni settimanali ...)	9,2	9,7	8,6	6,8	14,7	9,2
Variano ma non regolarmente	10,5	10,8	10,0	12,4	8,4	10,5
Sono completamente flessibili (li può definire liberamente)	3,7	5,8	8,3	5,0	8,4	6,1
Altro	0,3	0,3	0,9	0,6	0,0	0,5

Non lavoro	49,5	42,3	45,7	53,6	37,2	46,6
------------	------	------	------	------	------	------

La composizione per genere mostra un'unica sostanziale differenza, relativa alle percentuali di 'non lavoro', che per la componente femminile raggiungono il 59% contro l'8,6% di quella maschile (tav. 7 ter).

**Tav. 7 ter – Orari di lavoro per sesso (v.a. e %)**

	Costanti nell'anno		Variano regolarmente		Variano ma non regolarm.te		Sono completamente flessibili		Altro		Non lavoro		ND		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
<b>M</b>	217	43,4	80	16,0	98	19,6	51	10,2	5	1,0	43	8,6	6	1,2	500	100,0
<b>F</b>	306	20,9	99	6,8	106	7,3	69	4,7	5	0,3	862	59,0	15	1,0	1462	100,0
<b>ND</b>	48	27,9	16	9,3	18	10,5	8	4,7	1	0,6	79	45,9	2	1,2	172	100,0

Considerando esclusivamente il *sottogruppo dei lavoratori e delle lavoratrici*, le donne più degli uomini mostrano regolarità negli orari di lavoro, che risultano essere costanti nel corso dell'anno per il 51,6% delle intervistate, contro il 47,6% degli intervistati; la tendenza è invertita, seppur in misura minima, sugli orari 'variabili con regolarità', pari al 16,8% e 17,6% dei casi, rispettivamente per donne e uomini. Il massimo di indeterminazione – orari 'variabili non regolarmente' – ricade maggiormente sulla componente maschile (21,6% contro 17,4%). Infine, le donne più degli uomini, dichiarano di avere orari completamente flessibili (liberamente determinati) nell'11,5% dei casi contro il 10,8% (tav. 8).

**Tav. 8 – Orari di lavoro per lavoratori e lavoratrici (% di colonna sui casi validi)**

	Lavoratori		Lavoratrici	
	v.a.	%	v.a.	%
Costanti nell'anno	216	47,6	305	51,6
Variano regolarmente (turni settimanali ...)	80	17,6	99	16,8
Variano ma non regolarmente	98	21,6	103	17,4
Sono completamente flessibili (li può definire liberamente)	49	10,8	68	11,5
Altro	5	1,1	5	0,8
ND	6	1,3	11	1,9
Tot.	454	100,0	591	100,0

Considerando unicamente le donne lavoratrici, si evidenzia una elevata variabilità degli orari per condizione professionale, con il massimo di 'regolarità' per artigiane/commercianti (66,1%) e insegnanti/impiegate (63,8%) e il massimo di 'irregolarità' per le braccianti agricole, se si considerano i valori percentuali (58,3%, v.a.= 7) e per le operaie/commesse, se si vanno a guardare anche i valori assoluti, affatto irrilevanti (23,5%, v.a.= 38). Il massimo grado di 'flessibilità' (intesa come libertà di scelta) si registra, invece, per imprenditrici, libere professioniste e dirigenti (45,5%) (tav. 9).

**Tav. 9–Orari di lavoro per condizione lavorativa, sull’universo femminile- Valori di Ambito Territoriale (v.a. e %)**

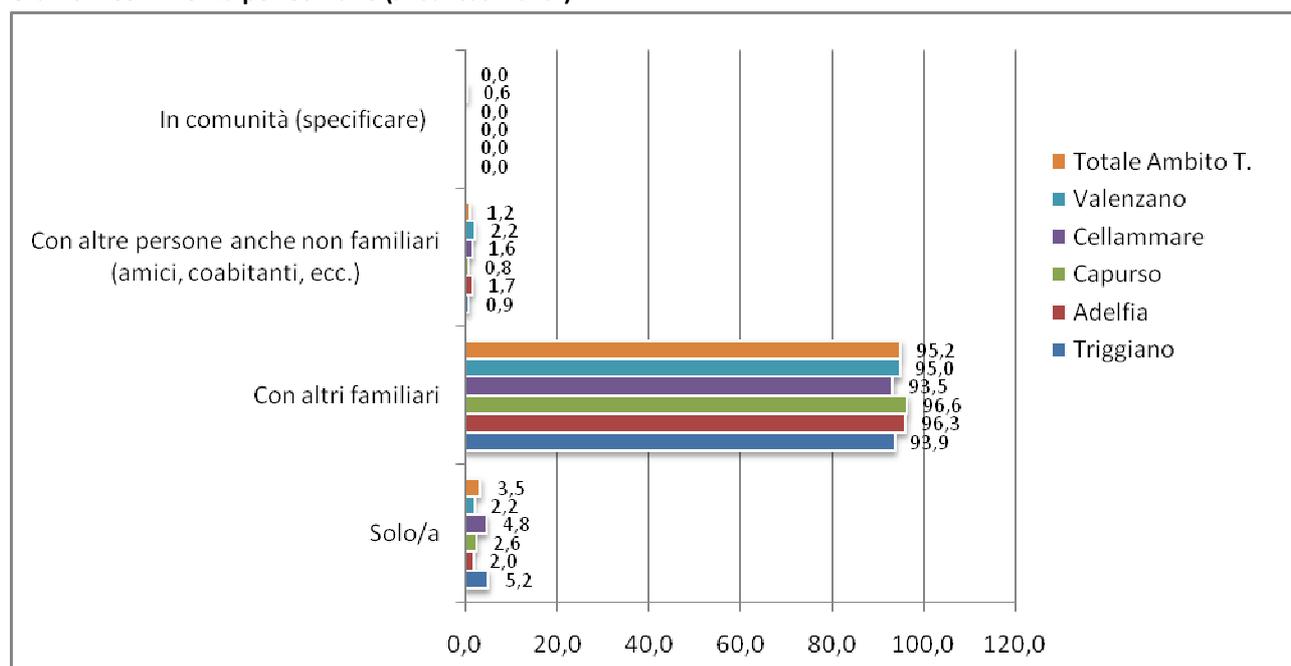
	Costanti nell'anno		Variano regolarmente		Variano ma non regolarmente		Sono completamente flessibili		Altro		ND		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
Imprenditrice Libera professionista Dirigente	19	24,7	6	7,8	14	18,2	35	45,5	2	2,6	1	1,3	77	100
Commercianti Artigiana	39	66,1	0	0,0	5	8,5	14	23,7	0	0,0	1	1,7	59	100
Impiegata Insegnante	171	63,8	52	19,4	33	12,3	6	2,2	2	0,7	4	1,5	268	100
Altra lavoratrice dipendente (operaia, commessa, ...)	69	42,6	41	25,3	38	23,5	8	4,9	1	0,6	5	3,1	162	100
Altro	2	15,4	0	0,0	6	46,2	0	0,0	5	38,5	0	0,0	13	100
Bracciante agricola	5	41,7	0	0,0	7	58,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	12	100
ND	1	11,1	0	0,0	3	33,3	1	11,1	0	0,0	4	44,4	9	100

Oltre alla tipologia e agli orari di lavoro, un altro fattore, non irrilevante rispetto alla disponibilità e gestione del tempo nell’organizzazione della vita quotidiana, è riconducibile alla *convivenza* o meno con altri, che possono essere familiari o non familiari (amici, coabitanti, ecc.): la maggior parte degli/delle intervistati/e dichiara di vivere con altri familiari (95,2%). Soltanto l’1,2% dichiara di vivere con altre persone e il 3,5% solo/a, percentuale che risulta minima ad Adelfia(2%) e massima a Cellamare (4,8%) (tav. 10 e graf. 6).

**Tav. 10 – Convivenza per Comune (v.a.)**

Con chi vive	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellammare	Valenzano	Totale Ambito T.
Solo/a	30	7	16	15	4	72
Con altri familiari	537	334	601	290	172	1.934
Con altre persone anche non familiari (amici, coabitanti, ecc.)	5	6	5	5	4	25
In comunità (specificare)	0	0	0	0	1	1
ND	32	17	23	19	11	102
Tot.	604	364	645	329	192	2.134

**Graf. 6 – Convivenza per Comune (% sui casi validi)**



*Disponibilità e gestione del tempo* sono correlate con molte variabili (reddito, professione, divisione di ruoli e carichi di lavoro, ecc.), ma in questo studio l'attenzione è stata focalizzata sull'aggravio dei carichi di lavoro, in rapporto all'età (bambini/anziani soprattutto se *over 75*) e all'*autosufficienza/non autosufficienza* di familiari accuditi, anche a prescindere dalla convivenza, poiché il lavoro di cura può incidere notevolmente sull'organizzazione della vita quotidiana, pur non riguardando necessariamente un familiare presente nello stesso nucleo/abitazione (si pensi al caso di un genitore anziano, che vive solo, ma necessita di cure o a nonne/i che accudiscono bambini piccoli per gran parte della giornata).

La tav. 11 mostra la rilevanza del lavoro di cura rivolto a questi particolari *target*, nella popolazione intercettata.

Sono 1.116<sup>1</sup> le risposte di coloro che riferiscono di *occuparsi della cura di particolari tipologie di soggetti, a prescindere dalla compresenza nel nucleo familiare, ma con l'esclusione di impegni lavorativi*. Nel complesso, il 21,5% di queste risposte è fornito dagli uomini intervistati e il 70,8% dalle donne intervistate (ND = 7,7%).

Sul totale di Ambito Territoriale, per oltre la metà delle risposte (62%) si tratta persone che dichiarano di occuparsi di bambini d'età compresa tra i 3 e i 10 anni e per l'11,2% di anziani autosufficienti.

Un 21,3% delle stesse risposte (pari a 238) è, invece, riconducibile a più gravosi impegni di cura a favore di bambini 0-3 anni e anziani non autosufficienti; conteggiando anche i disabili – sebbene l'incidenza del lavoro di cura vari in rapporto alla tipologia di disabilità – tale percentuale sale al 26,8% (per un totale di 299 risposte) (tavv. 11 e 11 bis). Una percentuale più ridotta evidenzia

<sup>1</sup> Si fa riferimento ad una domanda del questionario a risposta multipla, che dava l'opportunità ad ogni intervistato di indicare più risposte.

situazioni di *prese in carico multiple* (per almeno due tipologie: bambini di varie fasce d'età, bambini e anziani non autosufficienti, anziani e disabili, ecc.), per un totale di 248 casi tra chi dichiara di impegnarsi nell'assistenza di persone bisognose di cura (21,6% delle risposte date da uomini e 78,4% da donne).

L'analisi di dettaglio territoriale, per questa variabile, evidenzia significative differenze, che rimandano a specifici bisogni: la presenza di anziani non autosufficienti è massima a Valenzano (12,1%) –dove è molto elevata anche la presenza di anziani autosufficienti (25,8%) – e minima a Cellamare (5%); percentuali lievemente più alte di disabilità toccano il territorio di Triggiano (6,6%); la presenza di bambini d'età 0-3 anni incide maggiormente sul territorio di Cellamare (16,2%), così come quella di bambini della fascia 3-10 anni (70,4%) (tav. 11 bis). Probabilmente questi dati rimandano a una struttura di popolazione più o meno anziana, ma ciò che in questa sede interessa sottolineare è la corrispondenza tra la (potenziale) domanda di servizi specialistici e la (reale) offerta (nidi, assistenza domiciliare, ecc.).<sup>2</sup>

**Tav. 11 – Intervistate/i che si occupano di target bisognosi di cure per Comune (risposte multiple) (v.a.)**

	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellamare	Valenzano	Totale Ambito T.
Anziani non auto	32	14	32	9	8	95
Anziani auto	44	19	36	9	17	125
Disabili	20	11	20	6	4	61
Bambini d'età inferiore ai 3 anni	35	23	49	29	7	143
Bambini d'età tra i 3 e i 10 anni	173	147	216	126	30	692
Tot. risposte	304	214	353	179	66	1.116

**Tav. 11 bis – Intervistate/i che si occupano di target bisognosi di cure per Comune (% di colonna su risposte multiple)**

	Triggiano	Adelfia	Capurso	Cellamare	Valenzano	Totale Ambito T.
Anziani non auto	10,5	6,5	9,1	5,0	12,1	8,5
Anziani auto	14,5	8,9	10,2	5,0	25,8	11,2
Disabili	6,6	5,1	5,7	3,4	6,1	5,5
Bambini d'età inferiore ai 3 anni	11,5	10,7	13,9	16,2	10,6	12,8
Bambini d'età tra i 3 e i 10 anni	56,9	68,7	61,2	70,4	45,5	62,0

La tabella 11 ter mostra invece, per la stessa variabile, la distribuzione per sesso, calcolando la percentuale di uomini sul totale degli uomini e la percentuale di donne sul totale delle donne (si ricordi che il forte divario in valori assoluti è riconducibile alla composizione del campione per circa ¼ femminile). Dunque, tra coloro che dichiarano di avere impegni di cura familiari: il 62,9 % degli uomini e il 61,8% delle donne si occupano di bambini di età compresa tra 3 e 10 anni; più elevata tra le donne (14,4% contro l'8,3%) la percentuale di coloro che si occupano di bambini con meno di 3 anni. Ancora: le donne più degli uomini si occupa di anziani non autosufficienti (8,6% contro 7,9%) (tav. 11 ter).

<sup>2</sup>Su tali temi si veda il Report di ricerca *Strutture socio-assistenziali in provincia di Bari* su [www.osservatoriosocialeprovinciaba.it](http://www.osservatoriosocialeprovinciaba.it).

**Tav. 11 ter – Intervistate/i che si occupano di target bisognosi di cure per sesso – Valori di Ambito Territoriale (v.a. e % di colonna)**

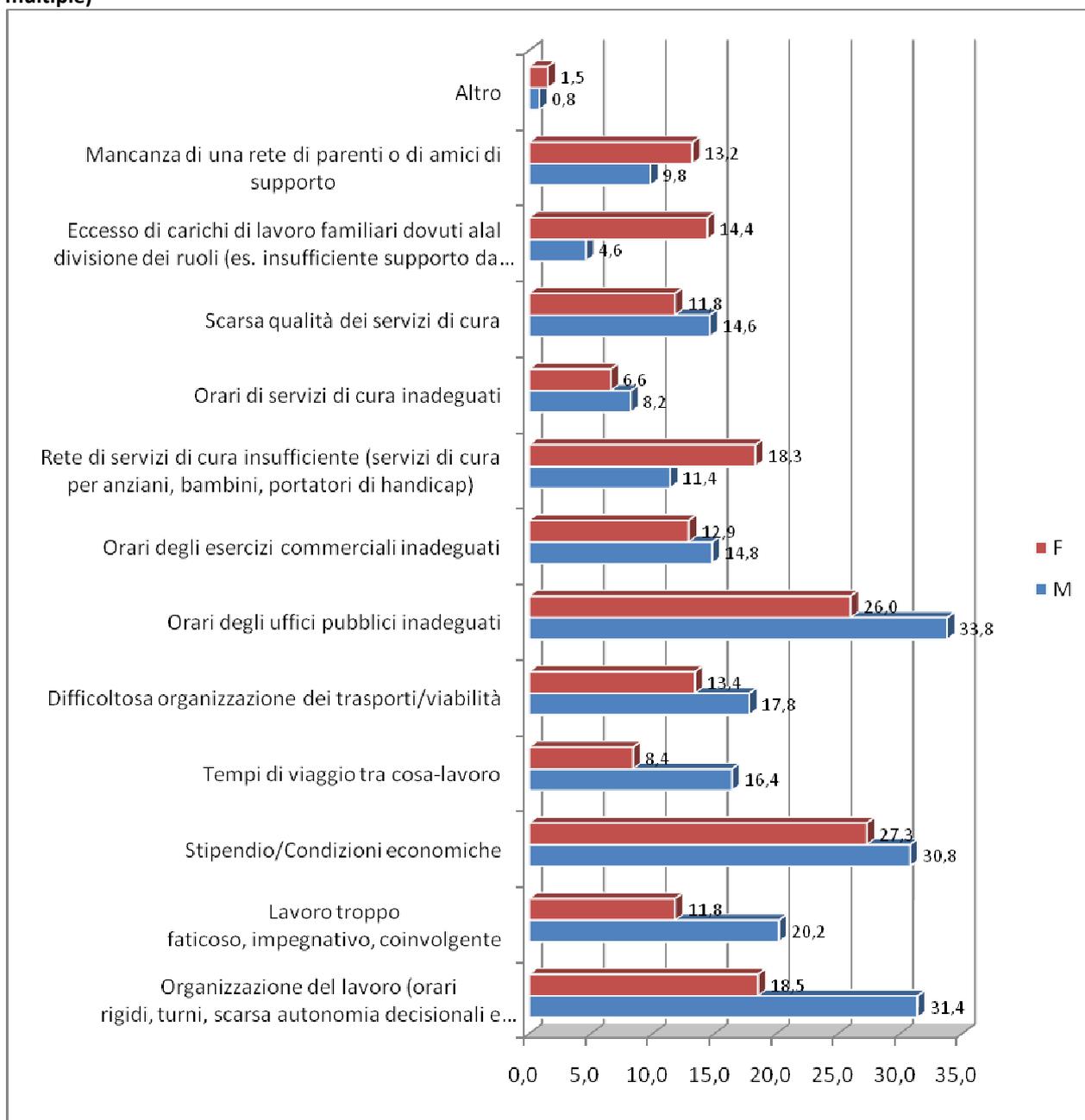
	<b>M</b>		<b>F</b>		<b>ND</b>		<b>Totale</b>	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
<b>Anziani non autosufficienti</b>	19	7,9	68	8,6	8	9,3	95	8,5
<b>Anziani auto</b>	33	13,8	82	10,4	10	11,6	125	11,2
<b>Disabili</b>	17	7,1	38	4,8	6	7,0	61	5,5
<b>Bambini d'età inferiore ai 3 anni</b>	20	8,3	114	14,4	9	10,5	143	12,8
<b>Bambini d'età tra i 3 e i 10 anni</b>	151	62,9	488	61,8	53	61,6	692	62,0

In particolare, sugli aspetti legati alla *conciliazione tempi di vita-lavoro* si è voluto fare un approfondimento, mediante una domanda a risposta multipla. L'analisi di seguito condotta valuta l'incidenza delle risposte per genere.

**Tav. 12 – Maggiori problemi di conciliazione vita/lavoro per sesso – Valori di Ambito Territoriale(v.a. su risposte multiple)**

	<b>M</b>	<b>F</b>	<b>ND</b>
<b>Organizzazione del lavoro (orari rigidi, turni, scarsa autonomia decisionali e organizzativa, ecc.)</b>	157	270	36
<b>Lavoro troppo faticoso, impegnativo, coinvolgente</b>	101	172	23
<b>Stipendio/Condizioni economiche</b>	154	399	47
<b>Tempi di viaggio tra casa-lavoro</b>	82	123	15
<b>Difficoltosa organizzazione dei trasporti/viabilità</b>	89	196	26
<b>Orari degli uffici pubblici inadeguati</b>	169	380	52
<b>Orari degli esercizi commerciali inadeguati</b>	74	189	20
<b>Rete di servizi di cura insufficiente (servizi di cura per anziani, bambini, portatori di handicap)</b>	57	267	26
<b>Orari di servizi di cura inadeguati</b>	41	97	17
<b>Scarsa qualità dei servizi di cura</b>	73	173	19
<b>Eccesso di carichi di lavoro familiari dovuti alla divisione dei ruoli (es. insufficiente supporto da parte del coniuge)</b>	23	211	25
<b>Mancanza di una rete di parenti o di amici di supporto</b>	49	193	23
<b>Altro</b>	4	22	3

**Graf. 7 – Maggiori problemi di conciliazione vita/lavoro per sesso – Valori di Ambito Territoriale (% su risposte multiple)**



Per quello che attiene alle dimensioni direttamente correlate con l'occupazione, gli uomini più delle donne (31,4% contro 18,5%) lamentano fatica per l'organizzazione del lavoro (orari rigidi, turni, scarsa autonomia decisionale, ecc.) e tendono a definire il proprio lavoro troppo faticoso o impegnativo (20,2% contro 11,8%), anche per i tempi di viaggio casa-lavoro (il 16,4% per la componente maschile, contro l'8,4% per quella femminile). La condizione economica rappresenta uno dei problemi più rilevanti, per il 30,8% per gli uomini e per il 27,3% per le donne, per le quali è la principale causa di disagio, tra quelle esplorate (tav. 12 e graf. 7).

La valutazione di aspetti legati ai servizi pubblici tocca in maniera simile uomini e donne per quello che attiene agli orari di apertura degli uffici pubblici, definiti come inadeguati da molte delle

intervistate (26%) e soprattutto degli intervistati (33,8%), per i quali rappresenta il principale problema di conciliazione vita-lavoro. Sui problemi di conciliazione incide un po' meno l'orario degli esercizi commerciali, considerato inadeguato dal 14,8% degli uomini e dal 12,9% delle donne. *Trasporti e viabilità* vengono giudicati difficoltosi dal 17,8% degli uomini, contro il 13,4% delle donne.

Un approfondimento sul tema dei *problemi di conciliazione relativi ai carichi di cura familiare* evidenzia una distribuzione delle risposte significativamente differenziata per sesso.

La *carezza della rete dei servizi di cura* (per bambini, anziani, disabili, ecc.) viene sottolineata dal 18,3% delle donne, contro l'11,4% degli uomini.

Più omogenea la valutazione relativa all'*inadeguatezza degli orari* degli stessi servizi di cura, evidenziata dal 6,6% delle donne e dall'8,2% degli uomini.

La *scarsa qualità* delle prestazioni erogate è invece maggiormente oggetto di critiche da parte della componente maschile (14,6%) rispetto a quella femminile (11,8%).

Uno scarto significativo si rileva relativamente a problemi connessi all'eccesso dei *carichi di lavoro familiare in rapporto alla divisione dei ruoli di genere* (insufficiente supporto da parte del coniuge): il 14,4% delle donne, contro il 4,6% degli uomini, fa riferimento a tale difficoltà. Ancora, un problema più avvertito dalle donne (13,2%) rispetto agli uomini (9,8%) è ravvisabile nella mancanza di una *rete di supporto* (amicale o parentale), che possa in qualche modo alleggerire i carichi, soprattutto in assenza di servizi adeguati.

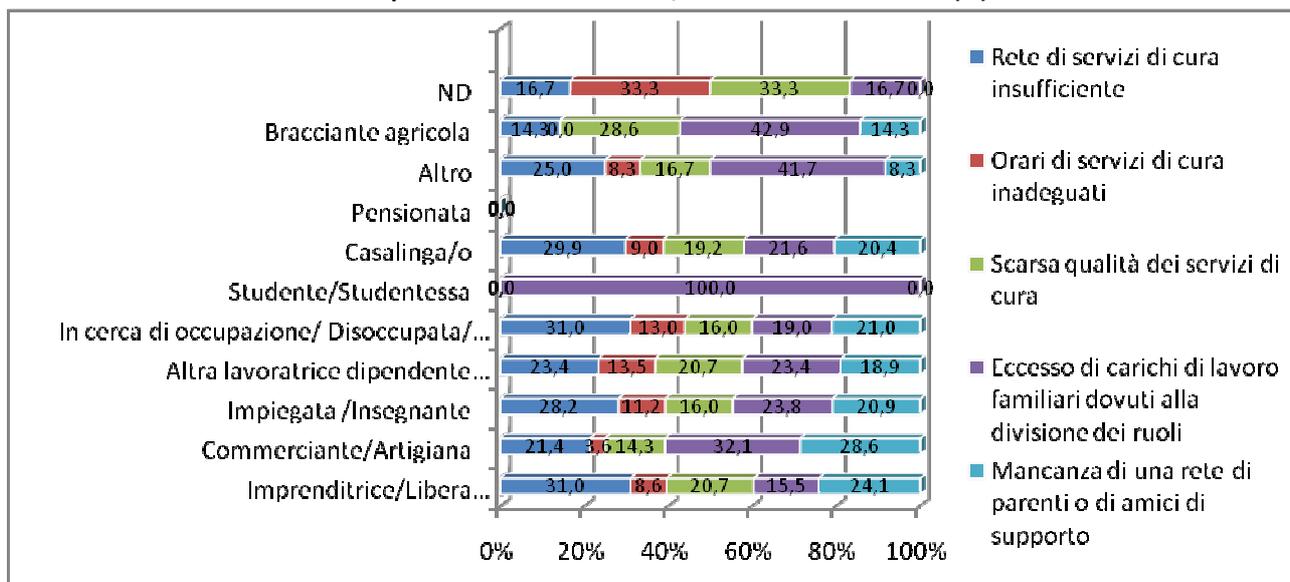
Nel complesso, tutti questi indicatori mostrano che i problemi di conciliazione vita-lavoro hanno una forte connotazione di genere.

Il seguenti grafici mostrano, invece, l'incrocio delle singole variabili considerate – ascrivibili alla macro categoria *conciliazione tempi di vita-tempi di lavoro* – con la condizione professionale e gli orari di lavoro, per il solo universo femminile.

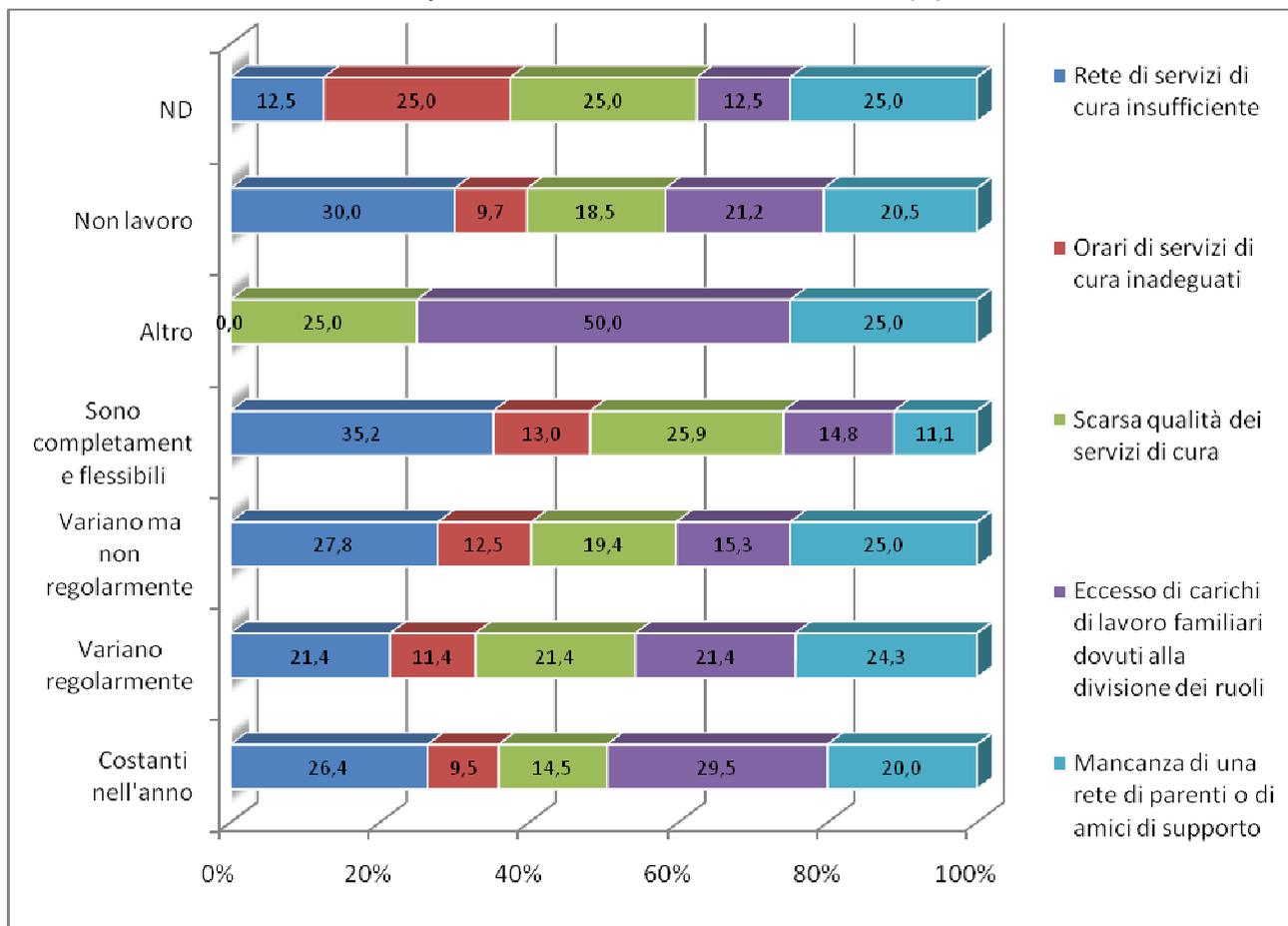
Dall'analisi emergono sì alcune differenze nel sottolineare problemi di conciliazione e fatica per i carichi sostenuti, ma risulta evidente che le principali difficoltà per quasi tutte le categorie sono riconducibili a due macro- aree:

- *servizi di cura inadeguati*, in particolare, per le imprenditrici e libere professioniste (31%), ma anche per le disoccupate/cassintegrate (31%), casalinghe (29,9%), insegnanti e impiegate (28,2%), giudicati *di scarsa qualità* soprattutto da braccianti agricole (28,6%), commesse/ operaie e altre lavoratrici dipendenti (20,7%), soprattutto in assenza di *reti di supporto*;
- *eccesso di carichi in relazione ad una rigida divisione dei ruoli di genere*, in particolare per le braccianti (42,9%), le commercianti e artigiane (32,1%), ma anche molte altre categorie (impiegate, insegnanti, operaie, commesse, casalinghe)(tav. 13, graff. 8 e 8 bis).

**Graf. 8 – Problemi di conciliazione per condizione lavorativa, sull’universo femminile (%)**



**Graf. 8 bis – Problemi di conciliazione per orari di lavoro, sull’universo femminile (%)**



**Tav. 13 - Problemi di conciliazione relativi ai carichi di cura, per condizione lavorativa e orari di lavoro, sull'universo femminile (v.a e % di riga su risposte multiple)**

	Rete di servizi di cura insufficiente		Orari di servizi di cura inadeguati		Scarsa qualità dei servizi di cura		Eccesso di carichi di lavoro familiari dovuti alla divisione dei ruoli		Mancanza di una rete di parenti o di amici di supporto		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
<b>Professione</b>												
Imprenditrice/Libera professionista/Dirigente	18	31,0	5	8,6	12	20,7	9	15,5	14	24,1	58	100,0
Commerciante/Artigiana	6	21,4	1	3,6	4	14,3	9	32,1	8	28,6	28	100,0
Impiegata/Insegnante	58	28,2	23	11,2	33	16,0	49	23,8	43	20,9	206	100,0
Altra lavoratrice dipendente (operaia, commessa, ...)	26	23,4	15	13,5	23	20,7	26	23,4	21	18,9	111	100,0
In cerca di occupazione/Disoccupata/Cassintegrata/In mobilità	31	31,0	13	13,0	16	16,0	19	19,0	21	21,0	100	100,0
Studente/Studentessa	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	100,0	0	0,0	1	100,0
Casalinga	123	29,9	37	9,0	79	19,2	89	21,6	84	20,4	412	100,0
Pensionata	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-
Bracciante agricola	1	14,3	0	0,0	2	28,6	3	42,9	1	14,3	7	100,0
Altro	3	25,0	1	8,3	2	16,7	5	41,7	1	8,3	12	100,0
ND	1	16,7	2	33,3	2	33,3	1	16,7	0	0,0	6	100,0
<b>Orari di lavoro</b>												
Costanti nell'anno	58	26,4	21	9,5	32	14,5	65	29,5	44	20,0	220	100,0
Variano regolarmente	15	21,4	8	11,4	15	21,4	15	21,4	17	24,3	70	100,0
Variano ma non regolarmente	20	27,8	9	12,5	14	19,4	11	15,3	18	25,0	72	100,0
Sono completamente flessibili	19	35,2	7	13,0	14	25,9	8	14,8	6	11,1	54	100,0
Altro	0	0,0	0	0,0	1	25,0	2	50,0	1	25,0	4	100,0
Non lavoro	154	30,0	50	9,7	95	18,5	109	21,2	105	20,5	513	100,0
ND	1	12,5	2	25,0	2	25,0	1	12,5	2	25,0	8	100,0

## Fruizione di Uffici/Servizi pubblici

Tra gli intervistati e le intervistate che nei tre mesi precedenti alla rilevazione dichiarano di essere stati *fruitori di Uffici e Servizi pubblici, per sé o per altri*, particolarmente elevato (per tutti i Comuni) è risultato il flusso presso gli Uffici demografici, sicuramente in parte dovuto alla concomitanza con l'azione di rilevazione del 15° *Censimento generale della popolazione e delle abitazioni*. Per questo *item*, sull'intero Ambito Territoriale, la *fruizione per sé* registra una media del 56%, a cui si aggiunge un 10% di *fruizione per altri*, contro un 34% di *non fruizione*. Il dato risulta particolarmente elevato per il Comune di Cellamare, dove raggiunge il 71,5%.

Viceversa, per tutti i Comuni, risulta essere particolarmente bassa la fruizione del SUAP e dell'Ufficio Casa, per una media complessiva di Ambito Territoriale pari rispettivamente al 3,8% e al 3,6%.

Sugli altri *items* si riscontrano variazioni più accentuate da territorio a territorio.

La fruizione dell'Ufficio Tributi comunali è particolarmente elevata nel Comune di Valenzano (32,3% di fruizione complessiva, per sé o per altri, a fronte del corrispondente 25,9% dell'Ambito Territoriale); quella della Polizia Municipale è massima nel Comune di Capurso (fruizione complessiva al 16,3%, contro il 15,4% dell'Ambito Territoriale); la Segreteria e il Protocollo sono particolarmente frequentati a Triggiano (22,9%, contro il 19,7% dell'Ambito Territoriale); la fruizione degli Uffici della Pubblica Istruzione mostra valori massimi per il Comune di Cellamare (27,7% per sé o per altri, contro una media di Ambito del 22,3%); i Servizi Sociali, infine, sono stati chiamati in causa dal 17,4% dei rispondenti del Comune di Valenzano, contro l'11,6% della media di Ambito Territoriale.

Complessivamente, nell'80,5% delle risposte fornite per l'Ambito Territoriale, si indica una *non fruizione* di Servizi e Uffici pubblici per il periodo indicato (valore minimo pari al 79% per Cellamare e valore massimo all'81,8% a Triggiano) (tav. 14).

L'analisi delle risposte in base al sesso di appartenenza mostra un quadro disomogeneo. Se per Uffici demografici, SUAP e Ufficio casa si rilevano valori non dissimili, i dati relativi alla fruizione di altri Uffici evidenziano alcune variazioni, probabilmente in parte riconducibili alla condizione professionale dei/delle rispondenti (tav. 14 bis).

Risulta infatti evidente, per quanto su valori assoluti molto contenuti, che ad esempio del SUAP usufruiscano prevalentemente artigiani/commercianti o imprenditori o che all'Ufficio Pubblica Istruzione si rivolgano per lo più impiegati e insegnanti. Una richiesta di Servizi Sociali proviene invece prevalentemente da cassintegrati/disoccupati (tav. 14 ter).

**Tav. 14 - Fruizione Uffici pubblici per tipologia di servizio e Comune (% di rigasu risposte multiple)**

	Triggiano			Adelfia			Capurso			Cellamare			Valenzano			Totale Ambito T.		
	Per sé	Per altri	Non usufruito	Per sé	Per altri	Non usufruito	Per sé	Per altri	Non usufruito	Per sé	Per altri	Non usufruito	Per sé	Per altri	Non usufruito	Per sé	Per altri	Non usufruito
Uff. demografici	51,7	15,5	32,9	52,1	13,1	34,8	57,0	9,1	34,0	63,5	8,0	28,5	47,3	10,8	41,9	56,0	10,0	34,0
Tributi comunali	16,2	3,7	80,0	19,7	6,2	74,1	16,9	5,0	78,1	28,1	1,8	70,1	25,7	6,6	67,7	21,1	4,8	74,1
Polizia Municipale	7,4	3,7	88,8	13,1	1,3	85,6	12,4	3,9	83,7	12,4	2,2	85,4	10,8	4,2	85,0	12,4	3,0	84,7
SUAP	0,6	1,0	98,4	2,0	1,0	97,0	3,5	1,1	95,4	1,8	1,5	96,7	3,0	0,6	96,4	2,7	1,1	96,2
Segreteria, Protocollo	19,4	3,5	77,1	9,8	4,3	85,9	15,4	6,9	77,7	15,0	7,7	77,4	11,4	5,4	83,2	13,5	6,2	80,3
Urbanistica, Edilizia	3,1	1,4	95,5	6,6	2,0	91,5	5,8	1,9	92,4	4,4	1,1	94,5	3,6	2,4	94,0	5,4	1,8	92,8
Pubblica Istruzione	12,1	8,6	79,3	14,4	9,2	76,4	9,3	9,1	81,6	15,3	12,4	72,3	15,0	9,0	76,0	12,5	9,8	77,7
Ufficio casa	2,9	0,8	96,3	3,3	0,0	96,7	2,8	0,7	96,5	2,9	0,7	96,4	3,0	1,2	95,8	3,0	0,6	96,4
Servizi Sociali	8,8	3,3	87,9	7,5	3,0	89,5	8,0	2,8	89,2	9,1	1,5	89,4	11,4	6,0	82,6	8,6	3,0	88,5
Tot.	13,6	4,6	81,8	14,3	4,4	81,3	14,6	4,5	81,0	17,0	4,1	79,0	14,6	5,1	80,3	15,0	4,5	80,5

**Tav. 14 bis - Fruizione Uffici pubblici per tipologia di servizio e sesso (% su risposte multiple)**

	Uff. demografici		Tributi comunali		Polizia Municipale		SUAP		Segreteria, Protocollo		Urbanistica, Edilizia		Pubblica Istruzione		Ufficio casa		Servizi Sociali		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
M	292	37,5	124	15,9	86	11,0	16	2,1	75	9,6	46	5,9	79	10,1	18	2,3	43	5,5	779	100,0
F	807	38,8	282	13,6	151	7,3	40	1,9	260	12,5	63	3,0	285	13,7	44	2,1	149	7,2	2.081	100,0
ND	92	40,0	29	12,6	17	7,4	1	0,4	35	15,2	6	2,6	29	12,6	3	1,3	18	7,8	230	100,0

Tav. 14ter - Fruizione Uffici pubblici per condizione lavorativa(v.a. e % su risposte multiple)

	Uff. demografici		Tributi comunali		Polizia Municipale		SUAP		Segreteria, Protocollo		Urbanistica, Edilizia		Pubblica Istruzione		Ufficio casa		Servizi Sociali		Totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
<b>Imprenditore/Libero/a professionista/Dirigente</b>	95	30,3	48	15,3	37	11,8	13	4,1	35	11,1	30	9,6	35	11,1	7	2,2	14	4,5	314	100,0
<b>Commerciante/Artigiano/a</b>	69	31,2	29	13,1	28	12,7	15	6,8	28	12,7	11	5,0	24	10,9	7	3,2	10	4,5	221	100,0
<b>Impiegato/a /Insegnante</b>	288	39,2	108	14,7	68	9,3	7	1,0	73	9,9	32	4,4	113	15,4	15	2,0	31	4,2	735	100,0
<b>Altro lavoratore dipendente (operaio/a, commesso/a, ...)</b>	184	39,8	73	15,8	40	8,7	5	1,1	53	11,5	11	2,4	53	11,5	11	2,4	32	6,9	462	100,0
<b>In cerca di occupazione, Disoccupato/a; cassintegrato, in mobilità</b>	93	34,2	41	15,1	15	5,5	7	2,6	35	12,9	7	2,6	32	11,8	9	3,3	33	12,1	272	100,0
<b>Studente/Studentessa</b>	2	33,3	2	33,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	2	33,3	0	0,0	0	0,0	6	100,0
<b>Casalinga/o</b>	431	42,6	126	12,5	59	5,8	10	1,0	141	13,9	21	2,1	125	12,4	15	1,5	84	8,3	1012	100,0
<b>Pensionato/a</b>	5	50,0	3	30,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	1	10,0	0	0,0	0	0,0	1	10,0	10	100,0
<b>Bracciante agricolo</b>	8	47,1	2	11,8	1	5,9	0	0,0	2	11,8	0	0,0	1	5,9	0	0,0	3	17,6	17	100,0
<b>Altro</b>	9	45,0	2	10,0	1	5,0	0	0,0	2	10,0	1	5,0	4	20,0	0	0,0	1	5,0	20	100,0
<b>ND</b>	7	33,3	1	4,8	5	23,8	0	0,0	1	4,8	1	4,8	4	19,0	1	4,8	1	4,8	21	100,0

**Tav. 15 - Livello di soddisfazione per Comune (v.a. e % di riga)**

	Triggiano					Adelfia					Capurso					Cellamare					Valenzano					Totale Ambito T.				
	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	v.a.	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	v.a.	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	v.a.	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	v.a.	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	v.a.	Molto	Abbastanza	Poco	Per nulla	v.a.
	%	%	%	%		%	%	%	%		%	%	%	%		%	%	%	%		%	%	%	%		%	%	%	%	
Orario giornaliero di apertura/chiusura	8,3	51,9	35,6	4,2	567	9,4	46,2	34,1	10,3	340	9,4	55,8	29,8	4,9	607	6,3	45,9	38,1	9,7	318	8,2	56,0	30,2	5,5	182	8,5	51,5	33,5	6,5	2.014
Giorni di apertura degli uffici/servizi	7,8	55,1	32,4	4,7	550	8,8	51,4	32,5	7,3	329	10,5	57,2	29,2	3,2	593	6,5	47,9	34,9	10,7	307	11,7	58,1	26,3	3,9	179	8,9	54,2	31,3	5,6	1.958
Tempi di attesa	7,0	43,0	34,4	15,7	561	5,3	36,0	36,3	22,4	339	8,6	46,3	32,9	12,2	605	9,0	48,0	31,0	12,0	300	4,6	47,7	30,5	17,2	174	7,3	44,0	33,4	15,4	1.979
Facilità di accesso alla struttura (collegam. e parcheggio)	4,8	16,9	37,3	40,9	557	4,7	21,1	35,2	39,0	341	9,2	31,4	37,1	22,3	601	9,8	52,1	28,5	9,5	305	4,0	40,7	39,0	16,4	177	6,8	29,6	35,7	27,9	1.981
Facilità di accesso agli uffici (barriere architett.)	8,3	54,1	26,0	11,6	551	6,9	47,1	29,4	16,5	333	17,7	61,6	16,2	4,6	593	12,2	57,9	22,4	7,6	304	14,9	68,4	14,4	2,3	174	12,1	57,0	22,0	8,8	1.955
Facilità di trovare all'interno della struttura i vari uffici/servizi (segnaletica interna)	6,7	45,5	36,6	11,2	554	6,3	38,3	41,0	14,4	334	11,1	52,2	29,5	7,2	596	7,3	54,5	30,6	7,6	301	7,3	63,3	26,6	2,8	177	8,1	49,3	33,4	9,2	1.962

Oltre alla fruizione è stato rilevato il livello di *soddisfazione degli utenti* su aspetti concernenti l'organizzazione spaziale e temporale degli Uffici e Servizi Pubblici (tav. 15).

Una prima valutazione espressa dagli intervistati e dalle intervistate riguarda l'*orario giornaliero di apertura/chiusura degli Uffici pubblici*. La media di Ambito Territoriale evidenzia una concentrazione delle risposte su 'abbastanza soddisfatto' (51,5%), seguito tuttavia da un significativo 33,5% di risposte su 'poco soddisfatto' (valore che nel caso di Cellamare sale al 38,1%, sfiorando il 48% se si considerano anche gli intervistati totalmente insoddisfatti). Complessivamente, con il 6,5% di utenti 'per nulla soddisfatti', ben il 40% dei rispondenti esprime insoddisfazione, a fronte di un 60% di coloro che si esprimono positivamente.

Rispetto alle *giornate di apertura*, la soddisfazione sale, seppur di poco, attestandosi su un 63,1%, con un 36,9% di risposte negative da non sottovalutare (31,3% poco soddisfatto, 5,6% per niente). Anche in questo caso, gli intervistati che esprimono le posizioni più critiche fanno riferimento a Cellamare (34,9% 'poco soddisfatto' e 10,7% 'per niente', per un complessivo 45,6%); le percentuali più basse vengono, invece, espresse dagli utenti di Valenzano (30,2%), tra i quali si rileva un 69,8% di soddisfatti.

I *tempi d'attesa* risultano abbastanza critici, poiché complessivamente insoddisfacenti per il 48,8% degli intervistati e delle intervistate (con un 15,4% di 'per niente soddisfatti'). Questo disagio tocca in particolare il Comune di Adelfia, con il 58,7% di valutazioni negative.

Più critica l'*area dell'accessibilità relativa a collegamenti e parcheggi*, che evidenzia complessivamente soltanto un 36,4% di risposte positive, a fronte di un 35,7% di utenti 'poco soddisfatti' e un preoccupante 27,9% di utenti 'totalmente insoddisfatti'. Tali percentuali si mostrano particolarmente allarmanti per Triggiano con il 37,3% di 'poco soddisfatti' e il 40,9% di 'per niente soddisfatti' (per un complessivo 78,2% di insoddisfatti); una situazione molto simile si riscontra a Capurso, con il 35,2% di 'poco soddisfatti' e il 39% di 'per niente soddisfatti', con una percentuale complessiva di insoddisfatti che supera il 74%.

Per quello che concerne l'*accessibilità degli Uffici/ servizi pubblici in relazione a scale, ascensori, barriere architettoniche*, la percentuale di soddisfatti torna ad attestarsi su valori più che sufficienti, con un complessivo 69,1%. Non sembra tuttavia trascurabile il restante 30,8% di insoddisfatti, che nel caso di Adelfia sale al 45,9%.

Valutazioni non pienamente sufficienti per la *segnaletica interna*, considerata 'molto soddisfacente' o 'abbastanza soddisfacente' rispettivamente dall'8,1% e dal 49,3% dei/delle rispondenti, per un totale del 57,4%. Su questo *item*, valori massimi di soddisfazione vengono espressi per Valenzano (70,6%) e valori minimi per Adelfia (44,6%).

Si sono, infine, raccolte *proposte per il cambiamento di orario degli Uffici pubblici/Servizi*, potendo esprimere al massimo due preferenze (tav. 16).

Al primo posto, per tutti i Comuni, si colloca la proposta di prevedere l'*apertura pomeridiana per più giorni*, con una media di risposte pari al 27,2% sull'Ambito Territoriale; segue l'*apertura al sabato*, con il 21,4% di risposte.

Al terzo posto, nella media di Ambito Territoriale (14,1%) e per i Comuni di Capurso e Valenzano si colloca la proposta di *apertura serale almeno una volta a settimana (fino alle 21)*.

Sul *prolungamento degli orari d'apertura* (al terzo posto per Adelfia e Cellamare) e la *proposta di orario continuato* (al terzo posto per Triggiano) i diversi Comuni si esprimono favorevolmente in percentuali variabili, con una media di Ambito pari rispettivamente al 13% e all'11,2%.

Solo lo 0,4% sostiene che non sia necessario *alcun cambiamento*, percentuale che precipita a zero nel caso di Triggiano.

**Tav. 16 - Proposte per il cambiamento degli orari dei Servizi per Comune (v.a. totali su 1^ e 2^ risposta e %)**

	Triggiano		Adelfia		Capurso		Cellamare		Valenzano		Totale Ambito T.	
	v.a. TOT	% sul tot. risposte	v.a. TOT	% sul tot. risposte	v.a. TOT	% sul tot. risposte	v.a. TOT	% sul tot. risposte	v.a. TOT	% sul tot. risposte	v.a. TOT	% sul tot. risposte
Apertura pomeridiana per più giorni	261	28,9	147	26,7	259	26,4	132	26,3	79	27,8	878	27,2
Apertura al sabato	174	19,2	119	21,6	202	20,6	123	24,5	71	25,0	689	21,4
Apertura serale almeno una volta la settimana (fino alle 21:00)	127	14,0	78	14,2	150	15,3	63	12,5	37	13,0	455	14,1
Prolungare gli orari di apertura	116	12,0	80	14,5	119	12,1	68	13,5	35	12,3	418	13,0
Orario continuato (senza pausa pranzo)	132	14,6	47	8,5	114	11,6	34	6,8	33	11,6	360	11,2
Altro	4	0,4	6	1,1	14	1,4	2	0,4	1	0,4	27	0,8
Nessun cambiamento: vanno bene così	0	0,0	4	0,7	2	0,2	2	0,4	4	1,4	12	0,4
ND	90	10,0	70	12,7	122	12,4	78	15,5	24	8,5	384	11,9
Tot.	904	100,0	551	100,0	982	100,0	502	100,0	284	100,0	3223	100,0

Leggermente diverso l'ordine di preferenza espresso dalla sola componente femminile, che dopo l'apertura pomeridiana per più giorni a settimana e l'apertura al sabato indica l'orario continuato (tav. 16 bis).

**Tav. 16 bis - Proposte per il cambiamento degli orari dei Servizi, sull'universo femminile – Valori di Ambito Territoriale(v.a. totali su 1^ e 2^ risposta e %)**

	v.a. TOT	% sul tot. risposte date
Apertura pomeridiana per più giorni	255	28,4
Apertura al sabato	201	22,4
Orario continuato (senza pausa pranzo)	139	15,5
Apertura serale almeno una volta la settimana (fino alle 21:00)	120	13,3
Prolungare gli orari di apertura	116	12,9
Altro	4	0,4
Nessun cambiamento: vanno bene così	6	0,7
ND	58	6,5
<b>Tot.</b>	<b>899</b>	<b>100,0</b>

L'organizzazione degli orari di apertura di Uffici pubblici e Servizi sembra essere, dunque, un nodo cruciale dell'organizzazione di vita quotidiana, tanto che l'85,2% degli intervistati e l'82% delle intervistate, dichiara di aver dovuto *rinunciare alla fruizione a causa della chiusura pomeridiana* (dato massimo a Triggiano con l'89,3% e minimo a Capurso con l'81,8%) (tavv. 17 e 17 bis).

**Tav. 17 - Rinuncia fruizione uffici/servizi per chiusura pomeridiana (v.a. e % su casi validi)**

	Triggiano		Adelfia		Capurso		Cellamare		Valenzano		Totale Ambito Territoriale	
	v.a	%	v.a	%								
Sì	527	89,3	304	86,1	512	81,8	269	83,5	162	85,3	1.774	85,2
No	63	10,7	49	13,9	114	18,2	53	16,5	28	14,7	307	14,8
ND	14		11		19		7		2		53	
<b>Tot.</b>	<b>604</b>		<b>364</b>		<b>645</b>		<b>329</b>		<b>192</b>		<b>2.134</b>	

La distribuzione per età non mostra valori particolarmente significativi, anche per il numero esiguo di rispondenti *under 24* e *over 64*.

L'analisi per professioni mostra particolari difficoltà per commessi/e, operai/e all'87,6%, seguiti da liberi professionisti e dirigenti al 86,1% e impiegati/e, insegnanti all'85,4%.

Rispetto all'organizzazione dell'orario di lavoro, il problema sussiste sia per coloro che hanno orari che variano regolarmente (88,7%), sia per chi ha orari del tutto irregolari, ma non liberamente scelti (87,8%), sia per coloro che hanno orari fissi nel corso dell'anno, ma evidentemente inconciliabili con quelli degli Uffici pubblici (85,3%).

**Tav. 17bis - Rinuncia fruizione uffici/servizi per chiusura pomeridiana**

	Sì		No		ND	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
<b>Sesso</b>						
M	428	85,6	59	11,8	13	2,6
F	1.199	82,0	226	15,5	37	2,5
ND	147	85,5	22	12,8	3	1,7
<b>Classi di età</b>						
15-24 anni	8	100,0	0	0,0	0	0,0
25-34 anni	259	83,3	41	13,2	11	3,5
35-44 anni	1.114	83,3	198	14,8	25	1,9
45-54 anni	374	82,6	63	13,9	16	3,5
55-64 anni	15	75,0	4	20,0	1	5,0
oltre 64 anni	1	100,0	0	0,0	0	0,0
ND	3	75,0	1	25,0	0	0,0
<b>Professione</b>						
Imprenditore/Libero/a professionista/Dirigente	149	86,1	21	12,1	3	1,7
Commerciante/Artigiano/a	102	84,3	15	12,4	4	3,3
Impiegato/a /Insegnante	410	85,4	64	13,3	6	1,3
Altro lavoratore dipendente (operaio/a, commesso/a, ...)	289	87,6	34	10,3	7	2,1
In cerca di occupazione, Disoccupato/a; Cassintegrato, In mobilità	127	76,5	26	15,7	13	7,8
Studente/Studentessa	1	50,0	1	50,0	0	0,0
Casalinga/o	647	80,4	141	17,5	17	2,1
Pensionato/a	11	100,0	0	0,0	0	0,0
Altro	14	82,4	2	11,8	1	5,9
Bracciante agricolo	13	81,3	2	12,5	1	6,3
ND	11	84,6	1	7,7	1	7,7
<b>Orari di lavoro</b>						
Costanti nell'anno	487	85,3	71	12,4	13	2,3
Variano regolarmente	173	88,7	18	9,2	4	2,1
Variano ma non regolarmente	195	87,8	26	11,7	1	0,5
Sono completamente flessibili	106	82,8	20	15,6	2	1,6
Altro	9	81,8	2	18,2	0	0,0
Non lavoro	786	79,9	168	17,1	30	3,0
ND	18	78,3	2	8,7	3	13,0

Si sono voluti esplorare, infine, *grado di conoscenza e fruizione dei servizi on-line* (tavv. 18, 18 bis e 18 ter).

Nella media di Ambito, il 56,8% dei/delle rispondenti *dichiara di conoscere il sito web* del Comune. Dall'analisi di dettaglio emerge che tale valore è massimo per Capurso (64,6%) e minimo per Adelfia (51%).

**Tav. 18 - Conoscenza sito web del Comune (v.a. e % su casi validi)**

	Triggiano		Adelfia		Capurso		Cellamare		Valenzano		Totale Ambito Territoriale	
	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%
Sì	320	54,3	181	51,0	408	64,6	166	51,9	110	57,9	1.185	56,8
No	269	45,7	174	49,0	224	35,4	154	48,1	80	42,1	901	43,2
ND	15		9		13		9		2		48	
Tot.	604		364		645		329		192		2.134	
Tot. Casi validi	589	100,0	355	100,0	632	100,0	320	100,0	190	100,0	2.086	100,0

La percentuale di *fruttori* scende al 45,9% (valore massimo a Valenzano con il 51,4% e minimo ad Adelfia con il 38%).

**Tav. 18 bis – Uso del sito web del Comune (v.a. e % su casi validi)**

	Triggiano		Adelfia		Capurso		Cellamare		Valenzano		Totale Ambito Territoriale	
	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%
Sì	149	47,6	68	38,0	196	48,5	67	41,4	56	51,4	536	45,9
No	164	52,4	111	62,0	208	51,5	95	58,6	53	48,6	631	54,1
ND	22		11		17		13		3		66	
Tot.	335		190		421		175		112		1.233	
Tot. Casi validi	313	100,0	179	100,0	404	100,0	162	100,0	109	100,0	1.167	100,0

Quanto al *giudizio* espresso in merito al sito, la maggior parte delle risposte si concentra nell'area della sufficienza (76%), a fronte di un 11,7% di valutazioni negative (min 7,5% a Capurso e max 18,2% ad Adelfia) e un 12,3% di pareri positivi (min 6,6% a Valenzano e max 17,6% a Capurso).

**Tav. 18 ter – Giudizio sul sito web del Comune (v.a. e % su casi validi)**

	Triggiano		Adelfia		Capurso		Cellamare		Valenzano		Totale Ambito Territoriale	
	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%	v.a	%
Insufficiente	37	12,1	31	18,2	29	7,5	17	10,8	18	17,0	132	11,7
Sufficiente	237	77,7	125	73,5	289	74,9	123	77,8	81	76,4	855	76,0
Buono	31	10,2	14	8,2	68	17,6	18	11,4	7	6,6	138	12,3
ND	30		20		35		17		6		108	
Tot.	335		190		421		175		112		1233	
Tot. casi validi	305	100,0	170	100,0	386	100,0	158	100,0	106	100,0	1125	100,0

## Proposte

Nell'ultima sezione del questionario, mediante una domanda aperta, si sono voluti interpellare gli intervistati e le intervistate circa possibili proposte per migliorare l'offerta e l'erogazione dei Servizi Pubblici, ma anche l'organizzazione degli spazi e dei tempi delle città (tav. 19).

Per la componente femminile sono 341 le risposte registrate, contro le 145 della componente maschile: si è dunque espresso il 23,3% delle intervistate e il 29% degli intervistati.

Le proposte così ottenute sono state successivamente aggregate sulla base di macro-indicatori concettuali e distinte per sesso e Comune.

Come si evince dalla tavola 19, alcuni degli indicatori risultano essere trasversali ai *generi* e alle *realità locali*, mentre altri mostrano un'elevata specificità su una o entrambe le variabili, seppure collocabili in più ampie categorie comuni, qui denominate *aree*.

Alcune risposte ad un livello di elevata genericità (es: 'implementare gli orari', 'avere servizi efficienti', 'migliorare i trasporti', ecc.) non sono state riportate in questa forma, perché poco traducibili in interventi operativi. Al contrario, si è tentato di organizzare le informazioni in maniera sufficientemente dettagliata da poterne ricavare indicazioni.

Dall'analisi risulta evidente una maggiore concentrazione di risposte su alcuni macro-indicatori:

- implementazione della rete urbana (frequenza e orari);
- informatizzazione degli Uffici pubblici e disponibilità di servizi on-line;
- implementazione della competenza tecnica e relazionale del personale;
- flessibilizzazione degli orari e delle giornate di apertura/chiusura degli Uffici pubblici;
- flessibilizzazione/liberalizzazione o turnazione degli orari e delle giornate di apertura/chiusura degli esercizi commerciali;

Per la componente femminile, e in particolare per le donne lavoratrici, la domanda espressa si orienta anche su:

- implementazione di servizi domiciliari;
- implementazione di servizi per l'infanzia.

<b>Legenda:</b>
√= variabile presente per M
√= variabile presente per F

Tav. 19 – Proposte emerse per sesso e Comune

Area	Proposte	Triggiano		Adelfia		Capurso		Cellammare		Valenzano	
		M	F	M	F	M	F	M	F	M	F
Trasporti e viabilità	• Implementazione mezzi pubblici (frequenza e orari serali) (Adelfia: bus elettrico cittadino)	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
	• Implementazione collegamenti con paesi limitrofi	√					√		√		
	• Collegamenti con polo ospedaliero (Triggiano-Ospedale Di Venere)	√									
	• Migliore collegamento (anche serale) di zone periferiche (Valenzano-Lamie; Capurso e Adelfia: collegamenti con zona industriale) e più fermate			√		√	√			√	√
	• Trasporto pubblico domenicale				√	√	√	√	√		
	• Agenzia collegata a FS (Capurso) / apertura biglietteria (Adelfia)			√			√				
	• Collegamento bus con centro commerciale (da Capurso a Auchan di Casamassima)						√				
	• Scuolabus/ trasporto urbano per studenti (Valenzano: fermate scuolabus con capannine)	√	√	√		√	√		√	√	
	• Trasporto urbano per anziani		√								
	• Strade pedonali										
• Piste ciclabili e bici						√					

	a noleggio (Capurso)/ rastrelliere bici (Adelfia)											
	• Controllo traffico (Capurso: sostituzione semafori con rotatorie)	✓				✓	✓					
	• Cura della segnaletica stradale orizzontale/ verticale e dei marciapiedi	✓	✓				✓					
	• Migliore viabilità e riparazione del manto stradale per strade dissestate		✓				✓	✓				
Ambiente urbano, accessibilità, servizi	• Migliore logistica/ allocazione Uffici e Servizi pubblici	✓	✓									
	• Parcheggi (Capurso e Adelfia: bus navetta e aree di sosta nei pressi degli uffici comunali, disco orario)	✓	✓	✓	✓	✓	✓				✓	
	• Parcheggi riservati in prossimità delle scuole						✓		✓			
	• Abbattimento barriere architettoniche (Triggiano: scale al comando vigili urbani; Adelfia: uffici comunali privi di ascensori)	✓	✓		✓	✓						
	• Parchi pubblici con aree per bambini	✓					✓		✓			
	• Aree riservate a cani			✓								
	• No passaggio a livello in paese (Triggiano)		✓									
	• Strutture sportive			✓	✓	✓			✓			
	• Cura bagni palazzetto sport				✓							
	• Maggiore pulizia delle strade		✓		✓		✓			✓		
	• Migliore illuminazione (Adelfia:				✓		✓					

	illuminazione parco)											
	• Più servizi e interventi sulle periferie					√					√	
	• Riqualificazione centro storico				√							
	• Cinema e strutture per il tempo libero				√							
Sicurezza	• Controllo del traffico (Triggiano: presenza vigili in prossimità delle scuole in orario di entrata/uscita)		√	√								
	• Maggiore presenza delle forze dell'ordine/vigilanza a luoghi pubblici			√	√		√	√				
Uffici e servizi pubblici	• Informatizzazione dei servizi e servizi on-line h24 (moduli e certificati)	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
	• Consegna documenti a domicilio	√	√									
	• Implementazione personale e/o maggiore cortesia e professionalità per aumentare efficienza ed efficacia e ridurre i tempi di erogazione dei servizi	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
	• Implementazione Uffici/sportelli (Triggiano e Capurso: più Uffici postali; Cellammare: farmacia; Adelfia: sportello del cittadino)		√		√		√	√	√			
	Orari e giornate di apertura											
	• Aperture serali	√	√				√					√
	• Orari continuati	√	√			√	√		√	√	√	
	• Orari prolungati	√	√	√	√		√	√	√	√		
	• Anticipo orari di apertura	√	√		√	√	√					√
	• Aperture pomeridiane infrasettimanali	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apertura degli Uffici pubblici al sabato mattina (almeno 1-2 volte al mese)</li> </ul>		✓		✓	✓	✓			✓	✓
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apertura prolungata biblioteca</li> </ul>										
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orari dei Servizi pubblici sanitari più flessibili e ampi (Cellammare: pediatria; Capurso: medici di base)</li> </ul>					✓			✓		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orari farmacie più flessibili e ampi (notturni, domenicali, ecc.)</li> </ul>	✓					✓	✓	✓	✓	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apertura prolungata/ pomeridiana per Comune, Poste e ASL</li> </ul>		✓		✓			✓			
Esercizi commerciali	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apertura domenicale (anche solo metà giornata)</li> </ul>	✓	✓		✓	✓	✓				
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apertura giovedì pomeriggio</li> </ul>				✓						✓
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Posticipo orari di chiusura/estensione e orari di apertura</li> </ul>				✓	✓	✓		✓		✓
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Orari continuati</li> </ul>	✓	✓	✓	✓		✓	✓			✓
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acquisti online in supermercati e consegna a domicilio</li> </ul>	✓									
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anticipo orari di apertura (mattina/pom)</li> </ul>				✓		✓		✓		✓
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apertura di nuovi negozi (Capurso: centro commerciale zona 167; piccoli negozietti)</li> </ul>					✓	✓	✓	✓		
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chiusura domenicale dei Centri commerciali per tutelare le relazioni familiari</li> </ul>				✓						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Regolamentazione orari esercizi commerciali</li> </ul>					✓					
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Liberalizzazione</li> </ul>						✓	✓			✓

	degli orari con turnazioni										
<b>Diritti di cittadinanza</b>	• Diritto al lavoro/supporto nella ricerca			✓				✓			
	• Segretariato sociale				✓						
	• Servizi a domicilio/ cure domiciliari	✓	✓			✓	✓		✓	✓	✓
	• Nidi/sezioni primavera		✓		✓		✓				
	• Tempo prolungato scuola primaria		✓		✓				✓		
	• Mensa scolastica e attività pomeridiane				✓		✓				
	• Servizi per il tempo libero e la custodia dei bambini (Triggiano: anche post-scuola in attesa genitori)	✓	✓		✓		✓	✓	✓		
	• Servizi per anziani		✓						✓		
	• Servizi per famiglie con disabili o persone ammalate		✓								
	• Primo soccorso				✓						
	• Stato di manutenzione e pulizia delle scuole pubbliche (Capurso: manca riscaldamento; Adelfia: disinfestazioni)		✓		✓		✓				
	• Riduzione costo trasporti pubblici			✓	✓						
<b>Comunicazione</b>	• Cartellonistica servizi comunali	✓									
	• Numero verde per reclami	✓									
	• Sondaggi rivolti ai cittadini					✓					
	• Totem telematici	✓									
	• Wireless				✓						
	• Web point	✓									
<b>Altro</b>	• Raccolta differenziata più efficiente (Valenzano: differenziata a domicilio)				✓	✓				✓	
	• Buoni mensa (anche scolastici)					✓	✓	✓			

	<ul style="list-style-type: none"><li>• Rete fognaria</li></ul>					v	v				
--	---	--	--	--	--	---	---	--	--	--	--

## **ALLEGATO 2**

# **Questionario indagine sui servizi sociali**





**STUDIO DI FATTIBILITÀ DEL PIANO DEI TEMPI E DEGLI ORARI  
DELLE CITTÀ.**

Avviso pubblico per il finanziamento di Studi di Fattibilità per la progettazione dei Piani dei Tempi e degli Spazi nelle città pugliesi (BURP n. 194 del 3/12/2009)

**Ricerca sui bisogni di conciliazione delle famiglie in relazione agli orari di apertura degli Uffici Comunali e degli esercizi commerciali**

Gentile signora/signore,

la ricerca costituisce una parte di un più ampio progetto, finanziato ai Comuni dall'Assessorato al Welfare della Regione Puglia, facente capo alle **politiche di conciliazione tra tempi di vita e tempi di lavoro dei cittadini**.

In particolare mediante l'indagine si intende rilevare il gradi di soddisfazione rispetto all'accessibilità e alla fruibilità dei servizi erogati dagli uffici comunali, anche in relazione alle esigenze dettate dai tempi di vita e di lavoro delle famiglie residenti in questo Comune. Inoltre, il progetto intende monitorare anche il livello di gradimento rispetto agli orari di apertura degli esercizi commerciali.

Partendo dai bisogni delle famiglie, il progetto mira a sperimentare modalità e strumenti che favoriscano l'accesso e l'utilizzo dei servizi cittadini, in relazione alle differenti esigenze di vita quotidiana delle persone.

I dati della ricerca sono raccolti attraverso la somministrazione di un questionario auto-compilato dai genitori dei bambini che frequentano alcune scuole del campione di indagine.

Il questionario si compone di quattro sezioni:

- presentazione del nucleo familiare e informazioni sui tempi di lavoro;
- i tempi e l'accessibilità degli uffici/servizi comunali e degli esercizi commerciali;
- problemi nella conciliazione dei tempi di vita e di lavoro delle famiglie;
- osservazioni e suggerimenti.

Vi ringraziamo fin d'ora per il tempo che vorrete dedicare alla compilazione del seguente questionario.

Vi preghiamo di rispondere al questionario seguendo queste indicazioni:

- ponete una X in corrispondenza della vostra risposta sul simbolo indicato a sinistra;
- nel caso in cui abbiate più figli iscritti alla scuola elementare e/o media, compilate un solo questionario;
- indicate di seguito **chi compila il questionario (madre/padre):**

.....

## PRESENTAZIONE

### 1. Lei è:

1 Maschio

2 Femmina

### 2. Qual è la Sua età?

- 1 anni 15-24
- 2 anni 25-34
- 3 anni 35-44
- 4 anni 45-54
- 5 anni 55-64
- 6 anni oltre 64

### 3. Qual è il Suo titolo di studio?

- 1 licenza elementare/media inferiore
- 2 diploma media superiore
- 3 laurea/altri titoli post-lauream

### 4. Qual è la Sua professione?

- 1 imprenditore/ libero/a professionista/ dirigente
- 2 commerciante/ artigiano/a
- 3 impiegato/a / insegnante
- 4 altro lavoratore dipendente (operaio/a, commesso/a, ...)
- 5 in cerca di occupazione/ disoccupato/a
- 6 studente/studentessa
- 7 casalinga/o
- 8 pensionato/a
- 9 altro (specificare) \_\_\_\_\_

### 5. Se lavora, come sono i suoi orari di lavoro?

- 1 Costanti nell'anno
- 2 Variano regolarmente (turni settimanali ...)
- 3 Variano ma non regolarmente
- 4 Sono completamente flessibili (li può definire liberamente)
- 5 Altro \_\_\_\_\_

### 6. Qual è il Suo stato civile:

- 1 nubile/celebe
- 2 coniugato/a - convivente
- 3 separato/ a - divorziato/a - vedovo/a

### 7. Con chi vive?

- 1 Solo/a
- 2 Con altri familiari
- 3 Con altre persone anche non familiari (amici, coabitanti, ecc.)
- 4 In comunità (specificare) \_\_\_\_\_

**8. Altri componenti del nucleo familiare e/o altri conviventi o coabitanti** [specificare numero]

- 1 0-3 anni non compiuti n° \_\_\_
- 2 3-5 anni n° \_\_\_
- 3 6-10 anni n° \_\_\_
- 4 11-14 anni n° \_\_\_
- 5 15-17 anni n° \_\_\_
- 6 18-25 anni n° \_\_\_
- 7 26-55 anni n° \_\_\_
- 8 56-65 anni n° \_\_\_
- 9 66-75 anni n° \_\_\_
- 10 >75 anni n° \_\_\_

**9. In casa sono presenti:** [possibile indicare più risposte]

- 1 anziani non autosufficienti
- 2 anziani autosufficienti
- 3 persone con disabilità

**10. Anche a prescindere dalla compresenza nel nucleo familiare, con l'esclusione di impegni lavorativi, Lei si occupa di:** [possibile indicare più risposte]

- 1 anziani non autosufficienti
- 2 anziani autosufficienti
- 3 persone con disabilità
- 4 bambini d'età inferiore ai 3 anni
- 5 bambini d'età compresa tra i 3 e i 10 anni

**TEMPI E ACCESSIBILITA' DEGLI UFFICI/SERVIZI COMUNALI**

**11. Presso quale di questi uffici e servizi comunali si è recata/o, per sé o per altri, negli ultimi tre mesi?**

	PER SE'	PER ALTRI	NON USUFRUITO
1. Uff. demografici (Anagrafe, Stato Civile, ecc.)			
2. Tributi comunali			
3. Polizia Municipale			
4. SUAP (autorizzazioni commercio, artigianato ecc.)			
5. Segreteria, protocollo			
6. Urbanistica, edilizia			
7. Pubblica Istruzione			
8 Ufficio casa			
9. Servizi Sociali			

**12. Con quale frequenza generalmente Lei utilizza gli Uffici Comunali?** [indicare una sola risposta]

- 1 È la prima volta
- 2 Tutti i giorni
- 3 Due/tre volte la settimana
- 4 Due/tre volte al mese
- 5 Due/tre volte all'anno
- 6 Meno di una volta all'anno

**13. Lei si è recato/a negli Uffici Comunali per:** [indicare max due risposte]

- 1 Per motivi personali
- 2 Per conto di familiari
- 3 Per conto di amici/conoscenti
- 4 Per conto dell'azienda/ente per cui lavora
- 5 Altro motivo (specificare) \_\_\_\_\_



**23. Se sì, le è mai capitato di usarlo?**

1 Sì

2 No

**24. Sarebbe interessato/a all'istituzione di un servizio on-line per:** *[indicare max due risposte]*

1 Richiedere informazioni

2 Stampare moduli e certificati

3 Effettuare pagamenti

4 Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**25. Sarebbe interessato/a all'istituzione di un servizio telefonico di ordinazione dei certificati anagrafici e di stato civile, con la consegna degli stessi a casa o sul luogo di lavoro, nella stessa giornata o entro il giorno successivo?**

1 Sì

2 No

3 Non so

**26. Se sì, è un servizio che pagherebbe?**

1 Sì

2 No

3 Non so

**27. Sarebbe interessato/a all'istituzione di sportelli automatici per il rilascio dei certificati anagrafici, installati in banche/poste/tabaccherie?**

1 Sì

2 No

3 Non so

**28. Ritieni rispondenti alle sue esigenze gli orari di apertura degli esercizi commerciali?**

1 Sì

2 No

## PROBLEMI DI CONCILIAZIONE

**29. Potrebbe indicare, sulla base della sua esperienza, quali sono tra le voci riportate di seguito quelle che causano maggiori problemi nella conciliazione tempi di vita-tempi di lavoro?**

*[possibile indicare più risposte]*

1. Organizzazione del lavoro (orari rigidi, turni, scarsa autonomia decisionale e organizzativa, ecc)

2. Lavoro troppo faticoso, impegnativo, coinvolgente

3. Stipendio/condizioni economiche

4. Tempi di viaggio tra casa-lavoro

5. Difficoltosa organizzazione dei trasporti/viabilità

6. Orari degli uffici pubblici inadeguati

7. Orari degli esercizi commerciali inadeguati

8. Rete di servizi di cura insufficiente (servizi di cura per anziani, bambini, portatori di handicap)

9. Orari di servizi di cura inadeguati

10. Scarsa qualità dei servizi di cura

11. Eccesso di carichi di lavoro familiari dovuti alla divisione dei ruoli (es. insufficiente supporto da parte del coniuge)

12. Mancanza di una rete di parenti o di amici di supporto

13. Altro (specificare) \_\_\_\_\_

## OSSERVAZIONI E SUGGERIMENTI

**30. Sue osservazioni e suggerimenti per migliorare l'erogazione di Servizi pubblici e commerciali in questo Comune (orari, logistica, trasporti, servizio a domicilio, servizi on-line, servizi complementari, ecc.)**

---

---

---

**GRAZIE PER LA SUA COLLABORAZIONE**

## ALLEGATO 3

# Questionario indagine di mobilità (dipendenti uffici comunali)





Comune di Triggiano



Comune di Adelfia



Comune di Capurso



Comune di Cellamare



Comune di Valenzano

## QUESTIONARIO PER I DIPENDENTI "PERCORSI CASA – LAVORO"

PROGETTO "T x T – Tempo per Tutti" - AVVISO PUBBLICO Finanziamento di Studi di fattibilità per la progettazione dei Piani dei Tempi e degli Spazi nelle città pugliesi.

(I dati raccolti saranno trattati nel rispetto del D Lsg 196/03 sulla "Privacy" e utilizzati unicamente per i fini attinenti all'indagine sopra indicata, nel rispetto di quanto stabilito dalla legge citata)

Comune di \_\_\_\_\_

### Sezione 1: Caratteristiche dello spostamento casa-lavoro

**D.1 Abitualmente quale mezzo di trasporto utilizzi per compiere il tragitto casa-lavoro?**

Scrivere nella casella il numero corrispondente al mezzo utilizzato, che trovi nella lista sottostante.

Se nel corso dello stesso spostamento utilizzi più di una modalità (ad es. autovettura+autobus, oppure treno+autobus) si prega di indicarne la sequenza

1°                      2°                      3°

- |                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| 1. A piedi        | 5. Bus Extra urbano    |
| 2. Bicicletta     | 6. Treno               |
| 3. Moto/motociclo | 7. Automobile          |
| 4. Autobus urbano | 8. Altro (spec. _____) |

**D.2 Nel percorso di ritorno abitualmente utilizzi gli stessi mezzi dell'andata?**

Scrivere nella casella il numero corrispondente al mezzo utilizzato, che trovi nella lista sottostante.

Se nel corso dello stesso spostamento utilizzi più di una modalità (ad es. autovettura+autobus, oppure treno+autobus) si prega di indicarne la sequenza

- Sì \_\_\_\_\_
- No \_\_\_\_\_                      Se no, quale mezzo utilizzi?

1°                      2°                      3°

- |                   |                        |
|-------------------|------------------------|
| 5. A piedi        | 5. Bus Extra urbano    |
| 6. Bicicletta     | 6. Treno               |
| 7. Moto/motociclo | 7. Automobile          |
| 8. Autobus urbano | 8. Altro (spec. _____) |

ATTIVITÀ GESTITA DA





Comune di Triggiano



Comune di Adelfia



Comune di Capurso



Comune di Cellamare



Comune di Valenzano

**D.3 Nel periodo estivo utilizzi gli stessi mezzi di trasporto di quello invernale?**

- Sì (sempre)
- Sì, ma a volte uso
- No, uso altri mezzi

Indicare quali (max 2):

- A piedi
- Bicicletta
- Moto/motociclo
- Autobus urbano
- Bus Extra urbano
- Treno
- Automobile
- Altro (spec. \_\_\_\_\_)

**D.4 Quanto dista il tuo domicilio dalla tua sede di lavoro? Km: \_\_\_\_\_**

**D.5 Quanto tempo impieghi complessivamente per compiere lo spostamento casa-lavoro?**

Andata: \_\_\_\_\_ min.

Ritorno: \_\_\_\_\_ min.

**D.6 Per quale motivo hai scelto di utilizzare il mezzo con cui compi il tragitto casa- lavoro? (Indicarne max 3)**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Alternativa meno stressante | <input type="checkbox"/> Mancanza di alternative                     |
| <input type="checkbox"/> Benessere fisico            | <input type="checkbox"/> Attività extralavorative                    |
| <input type="checkbox"/> Tempo di viaggio            | <input type="checkbox"/> Servizio di Trasporto Pubblico non adeguato |
| <input type="checkbox"/> Comfort                     | <input type="checkbox"/> Economicità                                 |
| <input type="checkbox"/> Assenza di mezzi pubblici   | <input type="checkbox"/> Difficoltà di parcheggio                    |
| <input type="checkbox"/> Rispetto dell'ambiente      | <input type="checkbox"/> Sicurezza                                   |
| <input type="checkbox"/> Accompagnamento di persone  | <input type="checkbox"/> Mancanza di percorsi ciclabili              |
| <input type="checkbox"/> Autonomia di movimento      | <input type="checkbox"/> Altro(spec. _____)                          |

**D.7 Mensilmente quali spese sostieni e quanto spendi per compiere lo spostamento casa-lavoro-casa?**

- |   |         |
|---|---------|
| <input type="checkbox"/> Costo mezzi pubblici   | _____ € |
| <input type="checkbox"/> Costo parcheggi        | _____ € |
| <input type="checkbox"/> Costo autovetture/moto | _____ € |
| <input type="checkbox"/> Altro (spec. _____)    | _____ € |

**D.8 Ritieni che ci siano problemi di parcheggio in prossimità della tua sede di lavoro?**

- Sì
- No
- Non saprei

ATTIVITÀ GESTITA DA



elaborazioni!

Info e contatti:  
[www.elaborazioni.org](http://www.elaborazioni.org)  
[info@elaborazioni.org](mailto:info@elaborazioni.org)  
 080.9645262 - 340.6869063



Comune di Triggiano



Comune di Adelfia



Comune di Capurso



Comune di Cellamare



Comune di Valenzano

**D.9 Esprimi un giudizio sull'offerta di trasporto pubblico a tua disposizione per recarti a lavoro**

	Buono	Sufficiente	Insufficiente	Scarso
Comfort	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Affidabilità	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tempo di viaggio	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Informazione (orari, linee, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vicinanza delle fermate	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Adeguatezza delle tariffe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Sezione 2: Caratteristiche attività lavorativa**

**D.10 Che tipo di contratto hai?**

- Part-time
- Full time
- A turnazione
- Altro (spec. \_\_\_\_\_)

**D.11 Abitualmente in ambito cittadino compi spostamenti di lavoro?**

- No
- Sì, utilizzando un mezzo proprio
- Sì, utilizzando un mezzo aziendale
- Sì, utilizzando il trasporto pubblico
- Sì, utilizzando altri mezzi

**Sezione 3: Profilo dipendente**

**Sesso:**

M

F

**Età:**

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> meno di 20 anni | <input type="checkbox"/> 41 – 45 anni  |
| <input type="checkbox"/> 20 – 25 anni    | <input type="checkbox"/> 46 – 50 anni  |
| <input type="checkbox"/> 26 – 30 anni    | <input type="checkbox"/> 51 – 55 anni  |
| <input type="checkbox"/> 31 - 35 anni    | <input type="checkbox"/> 56 – 60 anni  |
| <input type="checkbox"/> 36 – 40 anni    | <input type="checkbox"/> oltre 60 anni |

**Indirizzo di partenza al mattino:**

via/piazza \_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_ Città \_\_\_\_\_

Quartiere \_\_\_\_\_

ATTIVITÀ GESTITA DA



elaborazioni!org

Info e contatti:

www.elaborazioni.org  
info@elaborazioni.org  
080.9645262 - 340.6869063



Comune di  
Triggiano



Comune di  
Adelfia



Comune di  
Capurso



Comune di  
Cellamare



Comune di  
Valenzano

**Qualifica professionale:**

A

B

C

D

Dirigente

**SE PER RECARTI A LAVORO UTILIZZI L'AUTOMOBILE O LA MOTO/CICLOMOTORE  
TI INVITIAMO A CONTINUARE DI SEGUITO LA COMPILAZIONE DEL QUESTIONARIO (SEZIONE 4); ALTRIMENTI TI  
RINGRAZIAMO PER LA COLLABORAZIONE!!!**

**Osservazioni e suggerimenti:**

---

---

---

---

---

ATTIVITÀ GESTITA DA



elaborazioni.org

Info e contatti:

[www.elaborazioni.org](http://www.elaborazioni.org)  
[info@elaborazioni.org](mailto:info@elaborazioni.org)  
080.9645262 - 340.6869063

**Riservato a coloro che generalmente utilizzano  
l'automobile o la moto/ciclomotore per recarsi a lavoro**

**Sezione 4: Caratteristiche degli utenti dell'automobile e della moto/ciclomotore**

**D.12 Con quale mezzo ti sposti?**

- automobile  
 moto/ciclomotore

**D.13 Il mezzo con cui ti rechi a lavoro lo utilizzi:**

- Come conducente  
 Come passeggero (passa alla domanda 12)

**D.14 Abitualmente dove parcheggi quando arrivi a lavoro?**

- Su strada gratuitamente  
 Preso un garage a pagamento  
 Su strada a pagamento  
 Altro (spec. \_\_\_\_\_)  
 Presso un parcheggio dedicato

**D.15 Il percorso che fai per raggiungere la tua sede di lavoro è vincolato? (ad es. per accompagnare/riprendere bambini a scuola, accompagnare il coniuge a lavoro o altro)**

Percorso di andata:  <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No	Percorso di ritorno:  <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No
---	--

**D.16 Saresti disposto ad utilizzare navette aziendali organizzate dal datore di lavoro?**

- Sì  
 No  
 Non saprei

**D.17 Saresti disposto ad utilizzare il Trasporto Pubblico (TP) per andare a lavoro?**

- No

- Sì

Se si verificasse la seguente condizione:  
(indicarne max 2)

- Il tempo di spostamento fosse paragonabile a quello attuale  
 Gli orari del TP coincidessero meglio con i miei orari di lavoro  
 La sosta delle auto/motociclo fosse a pagamento  
 Fossero introdotte forme di integrazione tariffaria tra i diversi servizi di TP  
 L'acquisto del titolo di viaggio o dell'abbonamento al TP mi permettesse di usufruire di sconti o convenzioni particolari  
 Se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti  
 Altro (spec. \_\_\_\_\_)

ATTIVITÀ GESTITA DA





**D.18 Saresti disposto ad utilizzare il CAR POOLING (condividere il viaggio in auto con altri colleghi - come conducente o passeggero- dividendo i costi)?**

No

Si

Se si verificasse la seguente condizione (indicarne max 2):

- Disponibilità di un sistema che mi mettesse in contatto con chi fa il mio stesso percorso nelle stesse ore
- La sosta delle auto/motocicli fosse a pagamento
- Se durante le ore di lavoro potessi usufruire di mezzi aziendali per eventuali spostamenti
- Il tempo di spostamento non fosse superiore di 5/10 minuti rispetto a quello attuale
- Altro (spec. \_\_\_\_\_)

**D.19 Saresti disposto a utilizzare la BICICLETTA per andare a lavoro?**

No

Si

Se si verificasse la seguente condizione: (indicarne max 2)

- Ci fossero piste ciclabili migliori e più sicure
- Fossero disponibili ricoveri sicuri per le biciclette
- Potessi usufruire di agevolazioni per l'assicurazione del mezzo
- Potessi utilizzare per gli spostamenti di lavoro mezzi forniti dalla mia azienda
- Potessi usufruire di convenzioni per l'acquisto dell'equipaggiamento
- Potessi usufruire di sconti per assicurare il mezzo contro il furto
- La sosta fosse a pagamento
- Fosse predisposto/aumentato il numero di postazione e mezzi bike sharing
- Altro (spec. \_\_\_\_\_)

**Grazie per la collaborazione!**

ATTIVITÀ GESTITA DA

## **ALLEGATO 4**

# **Questionario indagine di mobilità (scuole primarie)**



## QUESTIONARIO PER LA FAMIGLIA "PERCORSI SICURI CASA – SCUOLA"

PROGETTO "T x T – Tempo per Tutti" - AVVISO PUBBLICO Finanziamento di Studi di fattibilità per la progettazione dei Piani dei Tempi e degli Spazi nelle città pugliesi.

(I dati raccolti saranno trattati nel rispetto del D Lsg 196/03 sulla "Privacy" e utilizzati unicamente per i fini attinenti all'indagine sopra indicata, nel rispetto di quanto stabilito dalla legge citata)

### 1. CHI ACCOMPAGNA ABITUALMENTE SUO FIGLIO/A A SCUOLA?

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Nessuno          | <input type="checkbox"/> Un compagno di scuola |
| <input type="checkbox"/> Madre/Padre      | <input type="checkbox"/> Un conoscente         |
| <input type="checkbox"/> Nonno/a          | <input type="checkbox"/> Altro                 |
| <input type="checkbox"/> Zio/a            | (Specificare _____)                            |
| <input type="checkbox"/> Fratello/Sorella |  |

### 2. DOVE SI RECA L'ACCOMPAGNATORE DOPO AVER LASCIATO SUO FIGLIO/A A SCUOLA?

- Torna a casa
- Va al lavoro
- Svolge attività di svago
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

### 3. IN CHE MODO SUO FIGLIO/A COMPIE IL TRAGITTO CASA-SCUOLA?

- A piedi
- In automobile
- Mezzo pubblico
- Scuola bus
- Bicicletta
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

### 4. NEL PERCORSO DI RITORNO SUO FIGLIO/A COMPIE IL TRAGITTO ALLO STESSO MODO DELL'ANDATA?

- SI  NO

### 5. PER QUALE MOTIVO UTILIZZA LA MODALITA' DI SPOSTAMENTO INDICATA?

- Il tragitto è lungo
- Il tragitto è breve
- Il percorso presenta dei pericoli
- C'è molto traffico
- Il/la bambino/a è ancora troppo piccolo/a
- Altro (specificare \_\_\_\_\_)

### 6. SUL PIANO DELLA VIABILITÀ, RITIENE CHE LA ZONA IN CUI VIVE SIA A MISURA DI BAMBINO?

- SI  NO

ATTIVITÀ GESTITA DA

**7. QUANTO TEMPO IMPIEGA PER COMPIERE IL TRAGITTO CASA-SCUOLA?**

Andata: \_\_\_\_\_ minuti

Ritorno: \_\_\_\_\_ minuti

**8. QUANTO DISTA LA SCUOLA DA CASA? \_\_\_\_\_ metri**

**9. NEL CASO IN CUI FOSSERO DISPONIBILI DEI SERVIZI, CHE PERMETTESSERO AI BAMBINI DI ANDARE A SCUOLA IN MODO SICURO E PROTETTO, SAREBBE DISPOSTO A FARLI UTILIZZARE A SUO FIGLIO/A?**

SI

NO

**10. SAREBBE DISPONIBILE A PARTECIPARE AD INCONTRI SUL TEMA DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE CON ESPERTI DI SETTORE, QUALI VIGILI URBANI, PEDIATRI, RAPPRESENTANTI DI ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE, ETC?**

SI

NO

**11. PENSA DI ESSERE INFORMATO SULLE TEMATICHE RIGUARDANTI L'AMBIENTE, L'INQUINAMENTO E IL TRAFFICO?**

SI

NO

**12. INFORMAZIONI GENERALI DELL'INTERVISTATO**

Ruolo	Anno di nascita	Titolo di studio
<input type="checkbox"/> madre	_____	<input type="checkbox"/> Licenza elementare
<input type="checkbox"/> padre		<input type="checkbox"/> Licenza media
<input type="checkbox"/> Altro		<input type="checkbox"/> Licenza superiore/diploma
(Specificare _____)		<input type="checkbox"/> Laurea
_____ )		<input type="checkbox"/> Altro (Specificare _____)

Quanti figli ha? \_\_\_\_\_

**13. INFORMAZIONI GENERALI SULL'ALUNNO**

Classe	Anno di nascita	Sesso
_____	_____	<input type="checkbox"/> M
		<input type="checkbox"/> F

**14. INDIRIZZO DI PARTENZA AL MATTINO DEL PERCORSO CASA-SCUOLA DI SUO FIGLIO/A**

via/piazza \_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_ Città \_\_\_\_\_

**Si ringrazia per la collaborazione!**

ATTIVITÀ GESTITA DA

## **ALLEGATO 5**

# **Questionario indagine di mobilità (scuola di Cellamare / monitoraggio)**



## QUESTIONARIO PER LA FAMIGLIA "PERCORSI SICURI CASA – SCUOLA"

PROGETTO "T x T – Tempo per Tutti" - AVVISO PUBBLICO Finanziamento di Studi di fattibilità per la progettazione dei Piani dei Tempi e degli Spazi nelle città pugliesi.

(I dati raccolti saranno trattati nel rispetto del D Lsg 196/03 sulla "Privacy" e utilizzati unicamente per i fini attinenti all'indagine sopra indicata, nel rispetto di quanto stabilito dalla legge citata)

### 1. CHI ACCOMPAGNA ABITUALMENTE SUO FIGLIO/A A SCUOLA?

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Nessuno          | <input type="checkbox"/> Un compagno di scuola                 |
| <input type="checkbox"/> Madre/Padre      | <input type="checkbox"/> Un conoscente                         |
| <input type="checkbox"/> Nonno/a          | <input type="checkbox"/> I volontari del "Cellibus" (piedibus) |
| <input type="checkbox"/> Zio/a            | <input type="checkbox"/> Altro                                 |
| <input type="checkbox"/> Fratello/Sorella | (Specificare _____)  |

*Se ha risposto "I volontari del Cellibus" la invitiamo a proseguire il questionario dalla domanda n. 8, altrimenti può continuare la compilazione di seguito con la domanda n.2*

### 2. DOVE SI RECA L'ACCOMPAGNATORE DOPO AVER LASCIATO SUO FIGLIO/A A SCUOLA?

- |   |                                |
|---|--------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Torna a casa             | <input type="checkbox"/> Altro |
| <input type="checkbox"/> Va al lavoro             | (specificare _____)            |
| <input type="checkbox"/> Svolge attività di svago | _____)                         |

### 3. IN CHE MODO SUO FIGLIO/A COMPIE IL TRAGITTO CASA-SCUOLA?

- |   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> A piedi        | <input type="checkbox"/> Bicicletta |
| <input type="checkbox"/> In automobile  | <input type="checkbox"/> Altro      |
| <input type="checkbox"/> Mezzo pubblico | (specificare _____)                 |
| <input type="checkbox"/> Scuola bus     | _____)                              |

### 4. NEL PERCORSO DI RITORNO SUO FIGLIO/A COMPIE IL TRAGITTO ALLO STESSO MODO DELL'ANDATA?

- SI  NO

### 5. PER QUALE MOTIVO UTILIZZA LA MODALITÀ DI SPOSTAMENTO INDICATA?

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Il tragitto è lungo               | <input type="checkbox"/> C'è molto traffico                        |
| <input type="checkbox"/> Il tragitto è breve               | <input type="checkbox"/> Il/la bambino/a è ancora troppo piccolo/a |
| <input type="checkbox"/> Il percorso presenta dei pericoli | <input type="checkbox"/> Altro (specificare _____)                 |

### 6. SA CHE È ATTIVO IL SERVIZIO DI PIEDIBUS (un sistema per andare a scuola a piedi, organizzato con l'aiuto di genitori ed accompagnatori che prevede linee ed orari ben precisi)?

- SI  NO

### 7. SE SÌ, PERCHÉ NON LO UTILIZZA?

- |  |  |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Il tragitto non è comodo          | <input type="checkbox"/> Gli zaini sono troppo pesanti             |
| <input type="checkbox"/> L'orario non è comodo             | <input type="checkbox"/> Il/la bambino/a è ancora troppo piccolo/a |
| <input type="checkbox"/> Non lo trovo utile                | <input type="checkbox"/> Altro                                     |
| <input type="checkbox"/> Il percorso presenta dei pericoli | (specificare _____)  |





**8. PER IMPLEMENTARE IL PIEDIBUS, DAREBBE VOLONTARIAMENTE LA SUA DISPONIBILITÀ PER ACCOMPAGNARE?**

- SI  NO

**9. SUL PIANO DELLA VIABILITÀ, RITIENE CHE LA ZONA IN CUI VIVE SIA A MISURA DI BAMBINO?**

- SI  NO

**10. QUANTO TEMPO IMPIEGA PER COMPIERE IL TRAGITTO CASA-SCUOLA?**

Andata: \_\_\_\_\_ minuti Ritorno: \_\_\_\_\_ minuti

**11. QUANTO DISTA LA SCUOLA DA CASA? \_\_\_\_\_ metri**

**12. NEL CASO IN CUI FOSSERO DISPONIBILI DEI SERVIZI, CHE PERMETTESSERO AI BAMBINI DI ANDARE A SCUOLA IN MODO SICURO E PROTETTO, SAREBBE DISPOSTO A FARLI UTILIZZARE A SUO FIGLIO/A?**

- SI  NO

**13. SAREBBE DISPONIBILE A PARTECIPARE AD INCONTRI SUL TEMA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE CON ESPERTI DI SETTORE, QUALI VIGILI URBANI, PEDIATRI, RAPPRESENTANTI DI ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE, ETC?**

- SI  NO

**14. PENSA DI ESSERE INFORMATO SULLE TEMATICHE RIGUARDANTI L'AMBIENTE, L'INQUINAMENTO E IL TRAFFICO?**

- SI  NO

**15. INFORMAZIONI GENERALI DELL'INTERVISTATO**

Ruolo	Anno di nascita	Titolo di studio
<input type="checkbox"/> madre	_____	<input type="checkbox"/> Licenza elementare
<input type="checkbox"/> padre		<input type="checkbox"/> Licenza media
<input type="checkbox"/> Altro		<input type="checkbox"/> Licenza superiore/diploma
(Specificare _____)		<input type="checkbox"/> Laurea
_____)		<input type="checkbox"/> Altro (Specificare _____)

Quanti figli ha? \_\_\_\_\_

**16. INFORMAZIONI GENERALI SULL'ALUNNO**

Classe / Sezione	Anno di nascita	Sesso
_____	_____	<input type="checkbox"/> M
		<input type="checkbox"/> F

**17. INDIRIZZO DI PARTENZA AL MATTINO DEL PERCORSO CASA-SCUOLA DI SUO FIGLIO/A**

via/piazza \_\_\_\_\_

CAP \_\_\_\_\_ Città \_\_\_\_\_

**Si ringrazia per la collaborazione!**

