



Regione Puglia



PUGLIA  
SOCIALE  
Assessorato alla Solidarietà  
della Regione Puglia



Comune di Foggia



CIAT

# Studio di fattibilità dei Tempi e degli Spazi della città di Foggia

Piano Territo-  
riale dei Tem-  
pi e degli  
Spazi della  
città di Fog-  
gia  
PTTS

---

[Studio di fattibilità]

I

[Digitare qui il sunto del documento. Di norma è una breve sintesi del contenuto del documento. [Digitare qui il sunto del documento. Di norma è una breve sintesi del contenuto del documento.]

**indice**

<b>INDICE</b> .....	<b>3</b>
<b>LE POLITICHE TEMPORALI E DI GENERE</b> .....	<b>5</b>
QUADRO LEGISLATIVO NAZIONALE E REGIONALE .....	6
<b>LA CITTA' E IL TERRITORIO</b> .....	<b>12</b>
GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE.....	12
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO –PTU –.....	14
PIANO STRATEGICO DI AREA VASTA /PUMAV – CAPITANATA 2020 – .	19
DOCUMENTO STRATEGICO PER LE ATTIVITA' PRODUTTIVE –	
DoSAP – .....	22
DOCUMENTO PROGRAMMATICO DELLA RIGENERAZIONE	
URBANA .....	23
IL PIANO SOCIALE DI ZONA .....	24
PROGRAMMA DELLE ATTIVITA' TERRITORIALI – PAT –.....	27
IL PIANO DELLA SALUTE DELLA CITTA' DI FOGGIA - PSFG- ..	28
PROGETTO "CITTA' SANE" .....	30
<b>ASPETTO SOCIO ECONOMICO</b> .....	<b>31</b>
<b>GLI OBIETTIVI DEL PIANO</b> .....	<b>35</b>
COSTRUZIONE DEL PARTENARIATO .....	37
L'UFFICIO PROGETTO (PTTS).....	40
I PORTATORI DI INTERESSE .....	41
LA PERCEZIONE DEI PARTNER.....	42
<b>ANALISI PRELIMINARI: I QUESTIONARI</b> .....	<b>46</b>
QUESTIONARIO 1 .....	46
QUESTIONARIO 2 .....	47
QUESTIONARIO 3.....	48
QUESTIONARIO 4.....	50
QUESTIONARIO 5.....	52
QUESTIONARIO 6.....	53
<b>ASSE STRATEGICO: "FOGGIA OPEN"</b> .....	<b>55</b>
<b>ASSE STRATEGICO: "FOGGIA FACILE"</b> .....	<b>59</b>
<b>ASSE STRATEGICO:"FOGGIA FLUIDA"</b> .....	<b>62</b>
<b>IL GOVERNO DEL PIANO</b> .....	<b>65</b>
LE STRUTTURE TECNICO-OPERATIVE .....	65
LA COMUNICAZIONE .....	68
LE STRUTTURE DI PARTECIPAZIONE.....	70
<b>ANALISI QUESTIONARI</b> .....	<b>71</b>
ANALISI QUESTIONARIO 1.....	71
ANALISI QUESTIONARIO 2.....	93
ANALISI QUESTIONARIO 3.....	107
ANALISI QUESTIONARIO 4.....	121
ANALISI QUESTIONARIO 5.....	134

ANALISI QUESTIONARIO 6.....	144
<b>IL CONTRIBUTO DELL'ORDINE DEGLI ARCHITETTI .....</b>	<b>147</b>
<b>LE SCHEDE TECNICHE .....</b>	<b>153</b>
ASSE STRATEGICO "FOGGIA OPEN" .....	153
ORARI DELLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE .....	153
<i>LA GIORNATA DEL CITTADINO</i> .....	155
<i>"Banca delle ore"</i> .....	156
<i>Protocollo d'intesa tra enti</i> .....	157
<i>Ufficio PTTS</i> .....	158
ASSE STRATEGICO "FOGGIA FACILE" .....	159
I TEMPI DELLA SCUOLA.....	159
<i>"ScuolAmica"</i> .....	160
<i>Voucher sociali</i> .....	163
<i>Consulta Cittadina</i> .....	164
ASSE STRATEGICO "FOGGIA FLUIDA" .....	165
LA MOBILITÀ E LA VIABILITÀ.....	165
<i>Campagne di sensibilizzazione</i> .....	167
<i>Percorsi sicuri casa-scuola</i> .....	168
<i>Taxi "day&amp;night"</i> .....	170
<b>LA RILEVAZIONE DEL TRAFFICO NELL'AREA TARGET .....</b>	<b>171</b>
IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE.....	171
<b>IL TRAFFICO IN TEMPO REALE .....</b>	<b>177</b>
<b>IL PROGETTO: .....</b>	<b>182</b>
<b>"INSIEME PER MIGLIORARE IL NOSTRO TEMPO" .....</b>	<b>182</b>
<b>I TEMPI DELLO STUDIO DI FATTIBILITA' .....</b>	<b>184</b>

## LE POLITICHE TEMPORALI E DI GENERE

Lo sviluppo della società contemporanea nei suoi aspetti socio-economici ha portato ad un cambiamento profondo dei ritmi di vita, di lavoro, degli orari e ad un incremento della presenza delle donne nel mercato del lavoro. La scena lavorativa cosiddetta tradizionale subisce una radicale trasformazione ed ai nuovi nuclei familiari si impongono diverse modalità di gestione organizzativa, dei tempi, degli spazi. Una pluralità di soggetti contribuisce sì alla ricchezza del Paese ma esprime anche nuovi bisogni sociali, nuove esigenze, diverse aspettative di qualità e benessere di vita.

Oggi il tempo per sé s'interseca, essendo compresso e compromesso, con i tempi "socialmente" definiti ed imposti dai ritmi lavorativi. Da una parte, quindi, la flessibilità ed aticipità dei propri tempi e, dall'altra la rigidità e standardizzazione dei tempi sociali e lavorativi che creano un vero e proprio cortocircuito dove il nuovo tempo sembra "non avere tempo", tutto è consumato da ritmi frenetici, dispersione e dilatazione degli impegni, scarso adeguamento dei meccanismi di lavoro agli sperati differenti stili di vita. Il tempo sembra non avere più un'unità di misura comune, da un lato è diviso, dall'altro contratto, dilazionato, sempre poco, mal organizzato, in un certo senso speso male e non in modo efficace.

Il territorio urbano è il vero laboratorio esperienziale di questo tempo "nomade", luogo fisico di scambio, incontro, ma anche conflitto, in cui i percorsi e le traiettorie degli uomini e delle donne s'inseguono e s'intrecciano, ora in modo passeggero e transitorio, ora in modo duraturo e consolidato.

Da questa rappresentazione appare chiaro come il tema del tempo sia estremamente rilevante nel nuovo disegno degli equilibri sociali degli individui e della collettività, e che se inteso come risorsa può essere investito, scambiato, moltiplicato, autogovernato. Questo significa riflettere sulle modalità di movimento degli individui tra luoghi e tempi

diversi, sulle pratiche collettive relative all'uso del tempo/spazio sociale all'interno della comunità, sulle diverse caratteristiche delle componenti sociali che convivono o s'incrociano nella città, sulle esigenze specifiche di cui sono portatori i generi, le generazioni e le culture. E' una riflessione di ampio respiro che incrocia visioni, piani e dinamiche molteplici e che mette in gioco soggetti e responsabilità diverse.

Pertanto le amministrazioni comunali sono chiamate a farsi carico del governo del tempo, comprendendo appieno la complessità di tale fenomeno e pianificare le politiche territoriali per intervenire sulla realtà del vivere urbano, sperimentando nuovi nessi tra spazio e tempo, tra orari e organizzazione del territorio e dei servizi, implementando politiche temporali che favoriscano l'armonizzazione e la conciliazione dei tempi familiari, del lavoro, della cura di sé, migliorando l'uso spaziale e temporale della città

## Quadro legislativo nazionale e regionale

La legislazione italiana, che trova il suo fondamento nella Costituzione, oltre ad aver recepito nel tempo le varie direttive europee in tema di pari opportunità tra uomini e donne con una particolare attenzione al mercato del lavoro, nei primi anni '70 si è preoccupata di tutelare le donne anzitutto in quanto lavoratrici e madri. Le leggi 1294/71 – tutela delle lavoratrici madri – e 903/77 – parità tra uomini e donne in materia di lavoro – hanno anche sollevato e posto il divieto di discriminazione.

Negli anni, poi, l'evoluzione legislativa ha incrociato anche altre e diverse aree d'interesse intervenendo anche sugli aspetti sociali, culturali ed economici di respiro più ampio.

E' con l'art. 36, terzo comma della legge 142/1990 -"Ordinamento delle Autonomie locali" – che si riconosce per la prima volta la rilevanza

del tempo sociale e dell'organizzazione degli orari della città. La legge attribuisce al Sindaco competenze sul coordinamento degli orari dei servizi pubblici, dell'artigianato, della pubblica amministrazione, degli esercizi commerciali al fine di armonizzare le esigenze complessive dei cittadini, utenti e lavoratori.

La legge 241 del 7 agosto 1990, art. 2, comma 2, "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" recepisce il tema del tempo come strettamente legato ai diritti di cittadinanza e ad un nuovo rapporto fra le amministrazioni e i cittadini, introducendo l'obbligo di espletare il procedimento amministrativo in un tempo breve e definito, chiaramente indicato su ogni atto.

La legge 125 del 10 aprile 1991, art. 1, comma 2, lettera e) "Azioni positive per la realizzazione della parità uomo-donna nel lavoro" individua il tempo come un fattore sociale che determina condizioni di pari opportunità fra i cittadini e individua nella "riorganizzazione del lavoro, delle condizioni e del tempo di lavoro" la via per favorire un miglior equilibrio fra responsabilità familiari e professionali e una più equa ripartizione di compiti fra i due sessi.

L'art. 5 del D.lgs. 3 febbraio 1993 n. 29 "Razionalizzazione dell'organizzazione delle Amministrazioni Pubbliche e revisione della disciplina in materia di pubblico impiego, a norma dell'art. 2 della **Legge 23 ottobre 1992 n. 421**", e successive modifiche, pone, fra i criteri generali cui deve ispirarsi la riorganizzazione delle Pubbliche Amministrazioni "l'armonizzazione degli orari di servizio degli uffici e di lavoro con le esigenze dell'utenza e con gli orari delle Amministrazioni Pubbliche dei paesi della Comunità Europea, nonché con quelli del lavoro privato".

La Legge 285/1997 "Disposizioni per la promozione di diritti e di opportunità per l'infanzia e l'adolescenza" promuove interventi "a livello centrale e locale per favorire la promozione dei diritti, la qualità della vita, lo sviluppo, la realizzazione individuale e la socializzazione dell'infanzia e dell'adolescenza", prevedendo anche la sperimentazione di servizi socio-educativi flessibili per la prima infanzia e delineando una visione innovativa della qualità del tempo dei bambini e degli adolescenti in stretta relazione ai diritti e alla vivibilità dello spazio urbano.

Il D.Lgs n. 114 del 31 marzo 1998, art. 11 "Riforma della disciplina relativa al settore del commercio, a norma dell'art. 4, comma 4 della legge 15 Marzo 1997 n. 59", introduce ampi margini di liberalizzazione negli orari delle attività commerciali, demandando ai Comuni la loro regolamentazione a livello locale.

Il Decreto 27 marzo 1998 del Ministero dell'Ambiente sulla mobilità sostenibile nelle aree urbane, istituisce la figura del *mobility manager* il cui compito è quello di ottimizzare dei "pacchetti di mobilità" per gli spostamenti casa-lavoro del personale dipendente di strutture produttive commerciali ed amministrative con più di 300 addetti e le imprese con più unità locali nella stessa città che complessivamente superino gli 800 addetti, con la finalità di ridurre il ricorso all'impiego del mezzo di trasporto privato a favore di dispositivi multi-mobilità.

Il DPR n 275 del 1999 "Regolamento recante norme in materia di Autonomia delle istituzioni scolastiche ai sensi dell'art. 21 della legge 15 marzo 1999 n° 59 assegna alle singole scuole l'autorità per la regolazione dei tempi dell'insegnamento. A tal fine le istituzioni scolastiche possono adottare tutte le forme di flessibilità che ritengono opportune.



Il Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n° 267, art. 50, comma 7, Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali rende obbligatorio per il Sindaco, il compito di coordinare e riorganizzare "sulla base degli indirizzi espressi dal Consiglio Comunale e nell'ambito dei criteri eventualmente indicati dalla Regione, gli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi e dei servizi pubblici, nonché, d'intesa con i responsabili territorialmente competenti delle Amministrazioni interessate, gli orari di apertura al pubblico degli uffici pubblici localizzati nel territorio, al fine di armonizzare l'espletamento dei servizi con le esigenze complessive e generali degli utenti".

L'approvazione della Legge 8 marzo 2000, n. 53 "Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e per il coordinamento dei tempi delle città" apre una nuova fase, che – proprio a partire dal processo di confronto ed elaborazione sul tema della qualità del tempo iniziato negli anni '80 su impulso del pensiero delle donne e diffusosi attraverso i movimenti sociali, l'ambito accademico, le culture politiche ed amministrative - coniuga le questioni della conciliazione tra responsabilità familiari e responsabilità lavorativa e dell'equa ripartizione delle responsabilità tra uomini e donne. Al Capo 7, "Tempi della città", la Legge regola, infatti, i compiti delle amministrazioni locali, Regioni (art. 22) e Comuni (art. 23), in materia di coordinamento degli orari urbani (art. 26) e di promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale (art. 27), rendendo obbligatorio per i Comuni con più di 30.000 abitanti la predisposizione di *Piani Territoriali degli orari* (art. 24), l'istituzione di strutture dedicate quali gli *Uffici Tempi* e la creazione di tavoli di concertazione (art. 25) delle istituzioni cittadine per l'attuazione dei progetti, sostenuti da un Fondo nazionale per l'armonizzazione dei tempi urbani (art. 27).

All'art. 24 della Legge 53 a proposito del *Piano territoriale degli orari* si legge:

*“... strumento unitario per finalità ed indirizzi, articolato in progetti, anche sperimentali, relativi al funzionamento dei diversi sistemi orari dei servizi urbani e alla loro graduale armonizzazione e coordinamento...  
I comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti sono tenuti ad individuare un responsabile cui è assegnata la competenza in materia di tempi ed orari e che partecipa alla conferenza dei dirigenti, ai sensi della legge 8 giugno 1990, n. 142, e successive modificazioni...  
Nell'elaborazione del piano si tiene conto degli effetti sul traffico, sull'inquinamento e sulla qualità della vita cittadina degli orari di lavoro pubblici e privati, degli orari di apertura al pubblico dei servizi pubblici e privati, degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, delle attività commerciali, ferme restando le disposizioni degli articoli da 11 a 13 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 114, nonché delle istituzioni formative, culturali e del tempo libero”.*

Facendo riferimento alla legge 53/00 e rilevato che la legge rinvia alle competenze regionali la definizione di norme per il coordinamento da parte dei Comuni degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche, nonché la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale la Regione Puglia ha approvato la Legge Regionale n.7/2007 “Norme per le politiche di genere e i servizi di conciliazione vita-lavoro in Puglia”.

Con la precedente L.R. 19/2006 “Disciplina del sistema integrato dei servizi sociali per la dignità ed il benessere delle donne e degli uomini di Puglia”, la Regione Puglia programma, coordina e assicura sul territorio un sistema integrato d'interventi e servizi sociali per le persone, le famiglie e i nuclei di persone, al fine di garantire la qualità della vita, le pari opportunità, la non discriminazione e i diritti di cittadinanza. All' art. 28 (Conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e armonizzazione dei tempi delle città) la Regione promuove iniziative sperimentali per favorire la stipula di accordi tra le organizzazioni imprenditoriali e le

organizzazioni sindacali e i soggetti del privato sociale, che consentano forme di articolazione dell'attività lavorativa capaci di sostenere la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, anche in attuazione della legge 8 marzo 2000, n. 53.

## LA CITTA' E IL TERRITORIO

### Gli strumenti di programmazione

A monte della stesura dello studio di fattibilità per la redazione del Piano territoriale dei Tempi e degli Spazi vi è lo studio conoscitivo del territorio di riferimento, la geografia, gli aspetti socio-economici che lo caratterizzano.

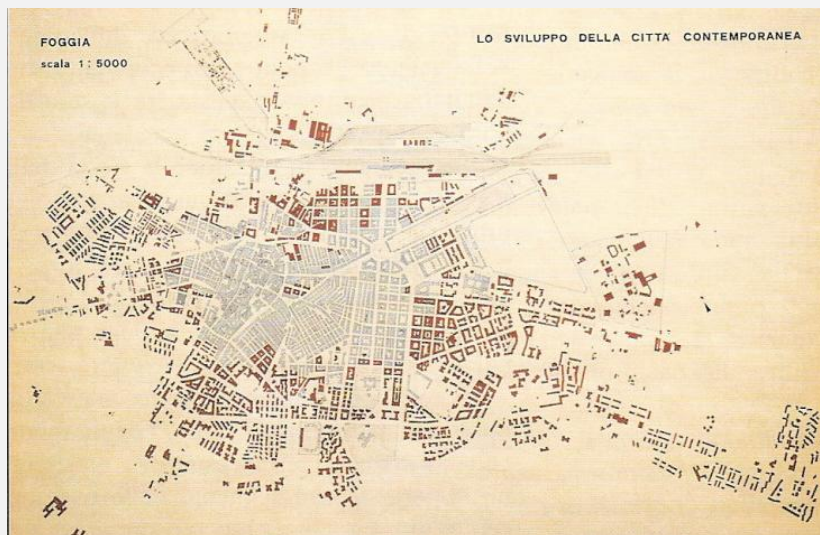
Lo studio oltre che contenere elementi di coerenza con gli altri piani e gli strumenti di programmazione comunale, deve fungere da contributo e supporto ma anche da collante degli stessi, poiché gli aspetti temporali non possono prescindere da quelli spaziali, e dunque l'integrazione tra gli strumenti di pianificazione già esistenti ma anche quelli in itinere dovrebbero giungere a realizzare quello che potremmo definire un unicum disciplinare.

L'obiettivo di costruire un progetto di territorio obbliga a ricercare le tracce nel passato della formazione del territorio e della città. Foggia è stata sempre una città aperta sul territorio fin dall'epoca in cui era nodo della rete tratturale che si estendeva tra Abruzzo, Molise e Puglia. Il capoluogo dauno aveva un ruolo di primaria importanza, era la sede della dogana dei flussi commerciali, e i tratturi costituivano una vera e propria rete infrastrutturale a supporto della transumanza.

Le vie della transumanza hanno avuto una parte rilevante nella costruzione urbana delle città e di Foggia in particolare. È sufficiente osservarne la planimetria per accorgersene. Dal centro storico alle espansioni settecentesche, dalla villa comunale alle geometrie urbane di fine ottocento, tutte risentono in modo evidente, del sedime dei vari tratturi, tratturelli e bracci che convergevano sulla città.

Dal punto di vista delle regole per lo sviluppo urbano e territoriale, vediamo la città consolidata caratterizzata da una maglia ortogonale, una maglia precisa per forma e dimensioni. La città d'espansione entro la circonvallazione del piano Rutelli-Vitale, che comprende il quar-

tiere CEP a sud, l'Arco sud, il Quartiere Camporeale ed il Quartiere Biccari.



1976 - in grigio il preesistente, in rosso l'espansione della città in seguito al PRG Rutelli "Storia di Foggia in età moderna" - a cura di Saverio Russo

Nel 1992 il Comune di Foggia ha adottato il piano regolatore dell'architetto Leonardo Benevolo. Gli interventi più significativi del piano hanno riguardato i tessuti storici, con l'elaborazione di una disciplina di livello particolareggiato e il settore residenziale, con la progettazione di un grande piano di zona ex legge 167/62. Sono seguite tutte una serie di varianti urbanistiche che – negli anni – hanno fatto saltare le previsioni del Piano Benevolo.

Nel 2005 si avvia la redazione del Documento Programmatico Preliminare al Piano Urbanistico Generale- come previsto dalla Legge urbanistica regionale 20/2001- firmata dall'architetto Francesco Karrer. Il PUG, come scrive lo stesso Karrer, dovrà ricercare integrazione sostanziale con altre pianificazioni a contenuto spaziale esplicito ed implicito. In particolare: Piano commerciale; Piano Urbano del traffico; Piano energetico comunale; Piano di disinquinamento acustico; Piano Urbano Generale dei Servizi nel Sottosuolo; Piano dei Rifiuti Solidi Urbani; Piano di protezione civile; Agenda 21 Locale. L'architetto Karrer cita anche altre pianificazioni utili come spie di problemi, di indivi-

duazione di risorse, di indicazione di prospettive. In altre parole un piano che serva per costruire una politica urbana di qualità che includa anche – e lo stesso Karrer lo cita come auspicio – il piano dei tempi e degli orari. Appare evidente dunque come la pianificazione urbanistica ed il PTTS possano avere finalità comuni e possano, in un certo senso, interferire. L'eventuale interferenza dovrebbe, comunque, essere governata e condivisa da tecnici e amministratori di diversi uffici. A livello teorico, infatti, la regolazione degli orari, soprattutto pubblici, e la costruzione urbanistica della città definiscono l'organizzazione spazio-temporale della vita urbana e, questo, appare evidente nelle pratiche di vita dei cittadini.

#### Piano generale del traffico urbano –PTU –

La città di Foggia è stata una delle prime città del Sud Italia a dotarsi di uno strumento complessivo di pianificazione della mobilità pubblica e privata. La costruzione del piano è avvenuta attraverso campagne di rilievo appositamente organizzate che hanno consentito di acquisire il quadro di domanda-offerta utile per la progettazione degli interventi. Il monitoraggio è stato articolato sul rilievo dei flussi di traffico in prossimità di incroci, accessi alla città e sulle interviste ai cittadini, allo scopo di evidenziarne le preferenze e le scelte in tema di mobilità.

Obiettivi fondamentali del Piano generale del traffico urbano sono: la **mobilità sostenibile**, la **qualità urbana** e la **sicurezza stradale**.

Nella realtà foggiana, l'uso spinto dell'automobile privata, anche per piccoli spostamenti, unita anche a scarse politiche di disincentivazione di questo mezzo di trasporto ha generato uno stato di disordine che si riflette sulle condizioni ambientali e di qualità urbana. A tale scopo il Piano prevede una "riappropriazione degli spazi", quali strade di quartiere, strade pedonali, piazze e marciapiedi, e la considerazione delle esigenze da parte di gruppi particolarmente a rischio come le persone

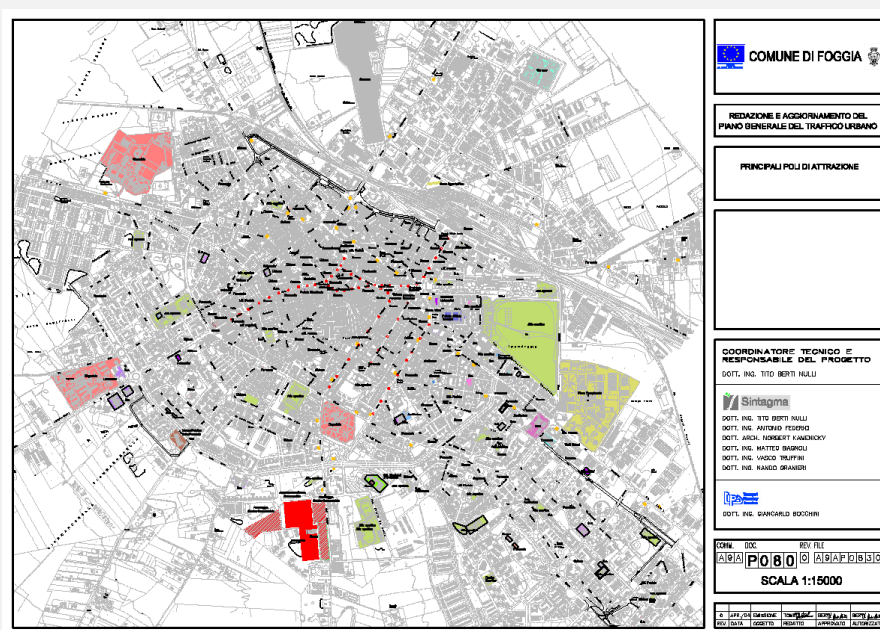
anziane e i bambini. Per una maggiore sicurezza stradale il Piano prevede provvedimenti di "traffic calming", in alternativa ai semafori, quali la creazione di rotonde, di controviali, di zone di stacco, dossi e pavimentazione delle superfici stradali in prossimità degli attraversamenti pedonali; la realizzazione di piazze da destinare all'uso esclusivo dei cittadini-pedoni.

La protezione delle aree centrali a carattere storico viene perseguita attraverso un potenziamento delle aree pedonali e delle ZTL e con la nuova proposta di viabilità tangenziale definita "la nuova Michelangelo", finalizzata ad ottenere la decongestione delle aree urbane con particolare riferimento al centro storico e al miglioramento delle condizioni di circolazione nel continuo urbano in modo da ottenere velocità più regolari. Il Piano attribuisce al nodo della stazione il ruolo di "nuova porta cittadina" per la sua collocazione baricentrica rispetto alle principali direttrici di penetrazione, e valorizza, attrezzandolo, il nodo di scambio della stazione con interventi nella mobilità privata (parcheggi) e pubblica (nuovi terminal urbani ed extraurbani) in connessione con i sistemi pedonali. Per quanto concerne il sistema di pista ciclabile, per la città di Foggia è previsto un grande anello di distribuzione strutturato lungo l'asse di Viale Michelangelo, nella direttrice sud, con penetrazioni all'area storica e di generalizzata attrazione imperniati su: via Galliani, via Guglielmi, Corso Roma, viale Mazzini, via Pellico, via Vittime Civili. E' anche previsto un collegamento ciclabile tra l'area urbana e il Santuario dell'Incoronata. Infine il Piano prevede un nuovo sistema della sosta configurato in modo da individuare delle aree da destinare alla mobilità coordinata tra il sistema di pubblico trasporto e quello privato, distinguendo per ciascun parcheggio il tipo di utenza soddisfabile: "parcheggi di scambio" per gli utenti abituali, "parcheggi di relazione" per gli utenti occasionali, "parcheggi pertinenti" per i residenti.

Ebbene, in un quadro ben chiaro e definito degli obiettivi da raggiungere e dalle scelte progettuali da realizzare, il **Piano dei tempi e degli**

**spazi** ben si sposa con le linee previste dal PGTU, ponendosi come valore aggiunto e potenziamento di alcuni punti forza delle stesse previsioni, e dando maggiore attenzione agli aspetti temporali della mobilità e agli spazi fisici quali poli attrattori dell'ambiente costruito.

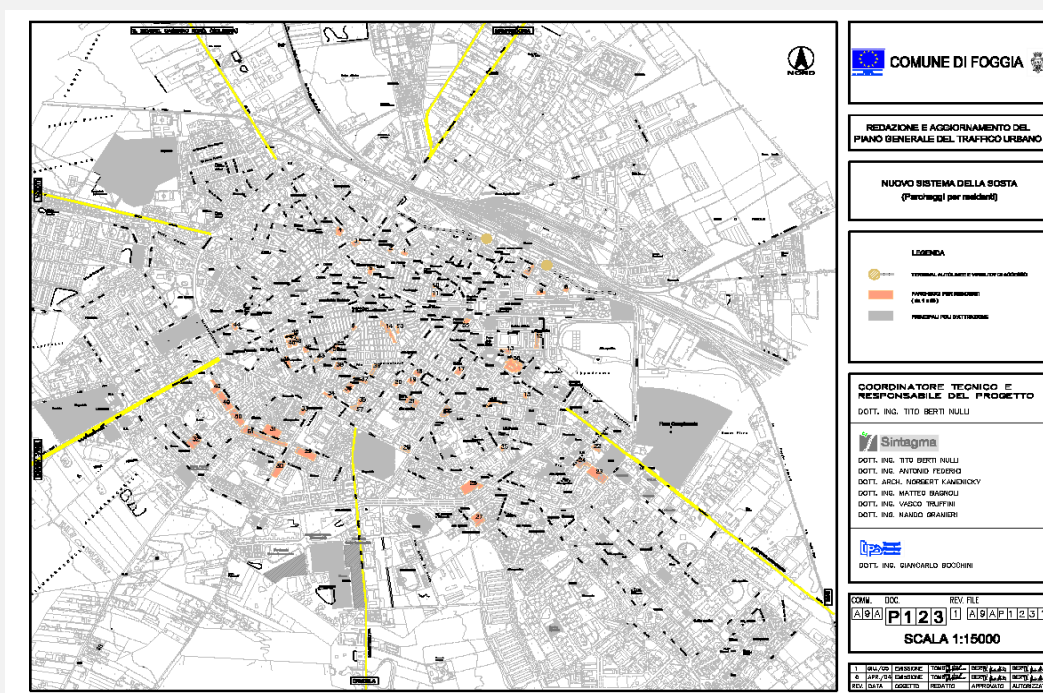
Di seguito sono riportati alcuni allegati del DPP - Documento Programmatico Preliminare – che illustrano graficamente le azioni perseguite dal PGTU.



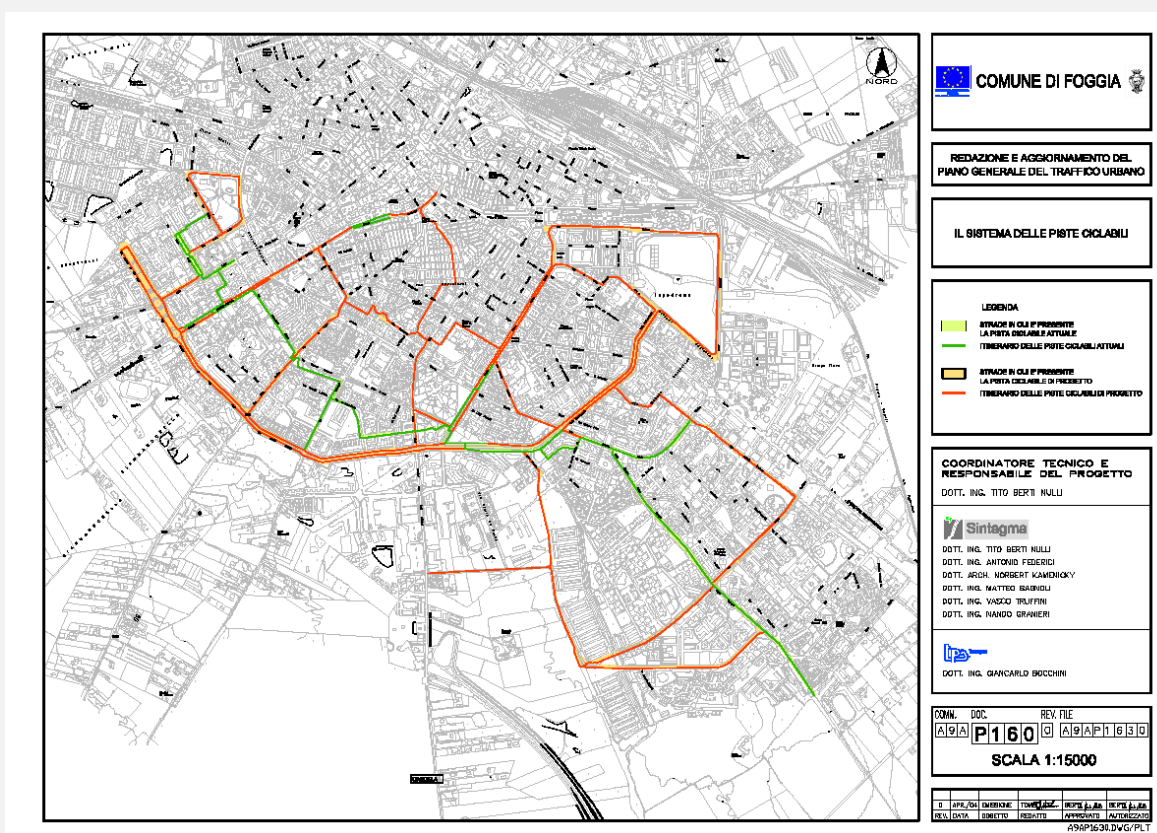
Tav. 1 Principali poli di attrazione







Tav. 4 Nuovo sistema della sosta (parcheggi per residenti)



Tav. 5 Sistema delle piste ciclabili

## Piano strategico di area vasta /PUMAV – Capitanata 2020 –

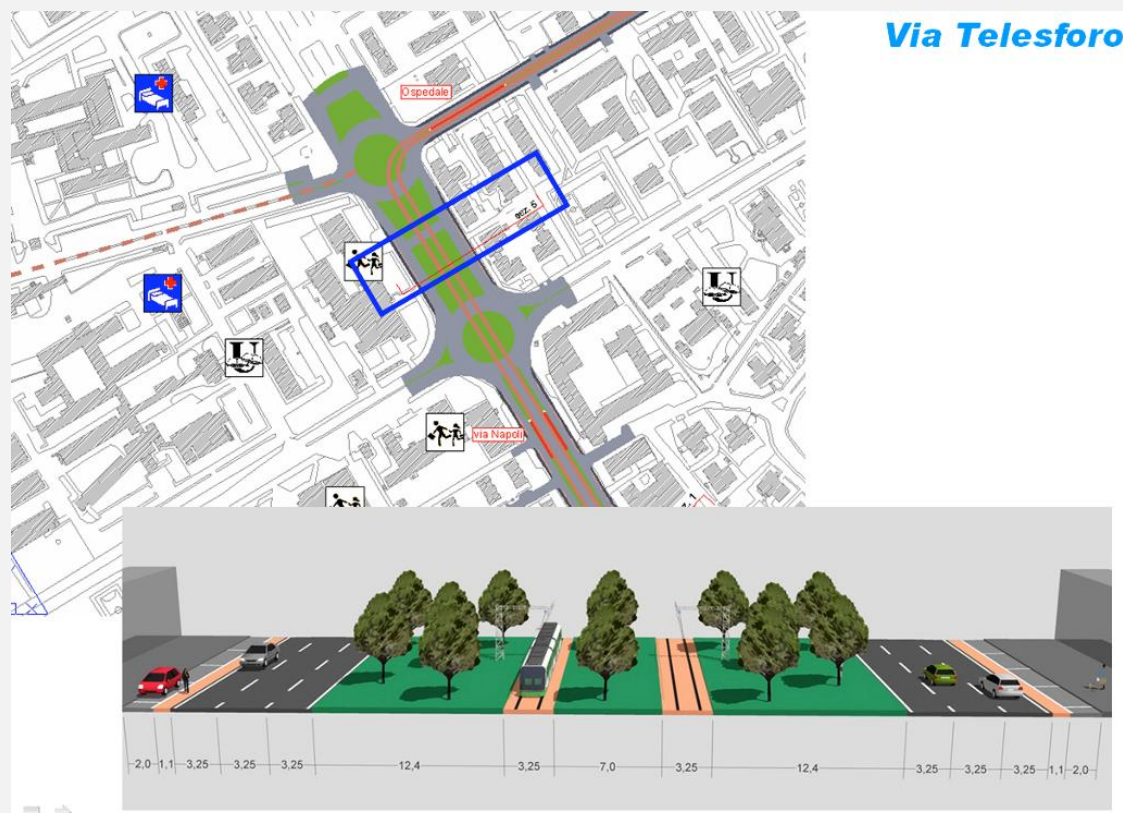
Il Piano Strategico è un documento di programmazione che, per la sua migliore efficacia, prevede la costante collaborazione tra tutte le forze sociali che agiscono sul territorio. La visione strategica è sintetizzata in due parole: innovare e connettere. Innovare significa avere la capacità di progettare il futuro introducendo sistemi e metodi nuovi. Connettere significa unire insieme ma anche porre in relazione, in rapporto. Il Piano Strategico si riferisce all'area vasta, un'area territoriale che si caratterizza per un'interdipendenza economica, sociale e territoriale, che coinvolge una popolazione di oltre 541.000 abitanti, spalmata su 32 comuni con il coinvolgimento dell'Ente Parco Nazionale del Gargano, della Comunità montana del Gargano, e della Provincia di Foggia.

All'interno del Piano Strategico si inserisce il Piano Urbano di Mobilità di Area Vasta -PUMAV-, i cui principali obiettivi sono: collegare la città di Foggia con l'intero territorio provinciale, rinnovando l'impulso all'“apertura all'esterno” della città; garantire adeguati standard di accessibilità alla rete multimodale; realizzare una rete portante di trasporto pubblico urbano fondata su una piena integrazione con la rete del trasporto pubblico locale; realizzare un sistema di parcheggi in grado di migliorare la qualità urbana ed ambientale nelle aree centrali e in corrispondenza delle polarità principali, con tipologie di soluzione calibrate rispetto alle differenti componenti di domanda da servire: parcheggi di interscambio per sosta lunga, di relazione per sosta breve, pertinenti per residenti. Nella relazione generale al PUMAV, oltre ad essere evidenziata per il trasporto pubblico locale urbano la carenza di corsie preferenziali che ostacola la regolare marcia dei mezzi, si ipotizza l'attivazione del servizio di car sharing su più aree, compreso in futuro la zona aeroportuale, ed in merito alla rete urbana del treno-tram si delinea la struttura di una rete che potrebbe essere sviluppata per fasi individuando tre possibili estensioni che consentirebbero dapprima di





scolastici superiori, nonché aree ad alta densità abitativa e di servizi già consolidate e di potenziale espansione.



#### Piano urbano della Mobilità di Area Vasta - relazione generale

Raggiunta la rotatoria di Viale Pinto, il tracciato piega lungo il viale, all'imbocco del quale si prevede di localizzare una fermata a servizio del complesso ospedaliero e della facoltà di Agraria. Più avanti lungo via Pinto un'altra fermata potrà servire gli utenti del palazzetto e della piscina comunale.

L'estrema sintesi con cui si è accennato alla programmazione di Area Vasta non esaurisce l'efficacia dello strumento in merito alla conciliazione dei tempi. L'Asse V "Reti e collegamenti per la mobilità" tra gli orientamenti strategici vuole favorire nuove modalità organizzative dei sistemi di trasporto in relazione ai tempi delle città e rispetto alle politiche di conciliazione vita-lavoro oltre che promuovere e sperimentare forme flessibili di trasporto pubblico-privato con particolare attenzione

ai bisogni delle donne e per la corretta fruizione dei servizi (istruzione, formazione, lavoro e servizi di cura). L'Asse VII "Competitività e attrattività delle Città e dei sistemi urbani" tra gli orientamenti strategici vuole promuovere infrastrutture civili adeguate ai bisogni femminili e maschili in grado di favorire forme di conciliazione vita-lavoro; adeguare la mobilità ai bisogni di vita e di lavoro di donne e uomini e di soggetti diversamente abili; favorire l'adozione di piani sostenibili per gli spazi e i tempi delle città; migliorare l'accessibilità ai servizi.

## DOCUMENTO STRATEGICO PER LE ATTIVITA' PRODUTTIVE – DoSAP –

In uno scenario attuale in cui le città sono sottoposte a profondi cambiamenti le politiche urbane assumono ruoli diversi e differenti, promuovendo ad esempio sia la qualità dei progetti urbanistici e di innovazione, sia la coesione sociale, sia il governo delle relazioni tra le diverse funzioni economiche e sociali.

Il Documento Strategico per le Aree Produttive (DoSAP) si configura come un modello integrato di progettazione, il cui scopo è di rispondere alle nuove domande sulle esigenze sviluppo economico locale, riconversione e riutilizzazione di parti della città che hanno perso la loro funzione, qualità delle città (intesa come qualità ambientale, dei servizi e dei tempi di organizzazione e fruizione), soluzioni per i fenomeni di inclusione sociale e di povertà e per i processi di isolamento degli individui e delle famiglie.

Il Do.S.A.P. – nell'area target di questo studio – riporta l'indicazione di una possibile localizzazione di tutta una serie di produzioni e servizi lungo la tangenziale sud per assicurare il decentramento di funzioni facilmente raggiungibili dal centro cittadino, anche per alleggerire l'impatto del centro commerciale Mongolfiera come pure di tutti gli altri insediamenti produttivi, commerciali, per il tempo libero sorti sia lungo

v.le degli Aviatori sia in confluenza con la tangenziale nord-ovest. Negli scenari, l'ipotesi più immediata è quella di proporre un Parco della Produzione che partendo dallo svincolo della superstrada Foggia-Candela giunge fino alla SS. 90, per Napoli.

A quanto finora descritto, si aggiunge, l'area dei complessi (ex produttivi) di via Bari sviluppatasi in modo disordinato e che subisce la strozzatura viaria di ingresso in città, rappresentata dal cavalcavia ferroviario.

## DOCUMENTO PROGRAMMATICO DELLA RIGENERAZIONE URBANA

Il 15 giugno 2011, il Consiglio comunale di Foggia ha approvato il **Documento programmatico della rigenerazione urbana**, perimetrando l'ambito entro cui avviare le procedure per la realizzazione di Programmi integrati di rigenerazione urbana istituiti dalla Legge regionale 29 luglio 2008, n.21 "Norme per la rigenerazione urbana". Un Documento programmatico della rigenerazione urbana era già stato portato all'attenzione del Consiglio comunale nel 2009, e l'anno seguente alcuni elementi dello stesso emersero proprio nel percorso di copianificazione del PUG, che suggerì una diversa impostazione del Documento programmatico della rigenerazione urbana. In questo modo, l'Amministrazione ha definito gli ambiti d'intervento in un'unica soluzione, dai cosiddetti Quartieri Settecenteschi alla zona della Stazione, dagli accessi di Via Manfredonia e Via San Severo alle zone tra Corso Roma e via Giacomo Matteotti, fino al Villaggio Artigiani.

Il piano si carica di contenuti suggestivi e culturali, come la creazione di un "parco lineare" che richiama il piano dei tratturi, il restauro conservativo e riqualificazione della Chiesa delle Croci, il restauro del Piano delle fosse, l'area dismessa dei silos, e di contenuti innovativi come la creazione del nuovo terminal intermodale dove si attesterebbe il Treno-Tram e il progetto di InfoMobility e Sicurezza dei Passeg-

geri, che prevede una serie di interventi per l'ottimizzazione del sistema di trasporto pubblico e viario della città, attraverso sistema di videosorveglianza a bordo dei mezzi di trasporto, sistema di informazione ai passeggeri via SMS e pannelli elettronici informatizzati, sistema di interfaccia verso nuove paline informative.

E anche se il Piano non fa riferimento esplicito al Piano dei Tempi e degli Spazi della città di Foggia, nonostante il pressante invito dell'Anci, si può estrapolare l'intento a voler migliorare la vita dei cittadini, dei city users e dei turisti, con l'attivazione di nuovi servizi di informatizzazione per trasporto pubblico, l'introduzione di nuovi sistemi di mobilità e la collocazione di nuove funzioni sociali. Si resta, comunque, in attesa dell'accesso ai finanziamenti regionali per l'attuazione.

In coerenza con gli obiettivi del Documento, l'Amministrazione ha adottato la **Carta della Rigenerazione urbana**, sul modello proposto dall'AUDIS (Associazione delle Aree Urbane Dimesse), che fissa un decalogo della qualità: urbana, urbanistica, architettonica, dello spazio pubblico, sociale, economica, ambientale, energetica, culturale e paesaggistica e propone che la riorganizzazione territoriale coinvolga sempre più partnership pubblico-privato per raggiungere una maggiore coesione sociale ed economica e che ogni singolo intervento comprenda la sua capacità di integrazione fisica, sociale ed economica con il contesto urbano e che sia duraturo nel tempo.

Rif. «Piano integrato di rigenerazione urbana del Comune di Foggia "Rigenerare lungo la memoria"»

## IL PIANO SOCIALE DI ZONA

Il Piano Sociale di Zona è lo strumento principale per la costruzione di un sistema integrato di interventi e servizi sociali e socio-sanitari. La programmazione tiene conto di quanto emerge dalla lettura dei bisogni sociali, ma anche di strategie, priorità e obiettivi individuati dai



soggetti istituzionali pure in raccordo e con il coinvolgimento degli attori sociali, e mira al governo delle risorse destinate ai servizi rivolti alla persona. La prospettiva del lavoro da svolgere è calibrata su tre anni.

La programmazione del Piano Sociale di Zona in vigore nella città di Foggia intende rafforzare il modello di welfare che, partendo dal principio della centralità dei diritti alla persona, riconosciuta nella sua globalità, unicità, irripetibilità, mira a realizzare una concreta coesione sociale, anche attraverso l'inclusione delle fasce più deboli, e alla tutela e alla garanzia dei diritti di cittadinanza. Un welfare che abbraccia le stagioni della vita e di genere capace di intervenire e supportare - con un'offerta diffusa e specializzata di opportunità e servizi tutte le fasi della vita, con particolare riferimento alla nascita, all'infanzia, alla genitorialità, alle difficoltà socioeconomiche, alla terza e quarta età e alla disabilità, garantendo competenze e opportunità alle fasce di persone svantaggiate e vulnerabili, ed agevolando l'inserimento di queste persone nella società civile.

Un servizio alle famiglie che attiva servizi territoriali, domiciliari e intermedi capaci di riconoscere e supportare le responsabilità familiari, promuovendo altresì la conciliazione dei tempi di lavoro e di cura. La strategia di conciliazione si fonda su una gestione innovativa delle dinamiche sociali, familiari e culturali strettamente interconnesse con quelle economiche, territoriali, ambientali. In questa prospettiva le politiche di conciliazione assumono una valenza marcatamente microeconomica rispetto alla capacità di un sistema di generare reddito ed occupazione oltre a diventare un potente moltiplicatore dello sviluppo. Analizzando il tema della conciliazione, il Piano sociale di Zona, adotta un approccio multifattoriale, che chiama in causa lo stile di vita, le condizioni in cui si esplicano le attività lavorative e la gestione dello spazio e del tempo libero. Pertanto, l'armonizzazione dei tempi assume una notevole importanza per lo sviluppo e la crescita sociale ed economica della città, poiché strettamente connesso sono al nodo

dell'occupazione, all'indipendenza delle donne, con particolare riguardo al settore dei servizi alla persona.

Undici le aree della progettazione di dettaglio: Area Responsabilità familiari, Area Minori, Area Anziani, Area Disabilità, Area Dipendenze, Area Salute Mentale, Area Abuso e Maltrattamento, Area Contrasto alla povertà, Area Immigrazione, Area Welfare d'accesso, Area Funzionamento Ufficio di Piano.

Tra i progetti dell'Area Minori si ha ad esempio il Centro Polivalente "Officina dei bambini", i cui obiettivi sono la promozione e la partecipazione ad esperienze ed attività ludico, educative, sportive e la creazione di relazioni interpersonali positive attraverso le attività ludico ricreative e laboratori.

Tra i progetti dell' "Area Contrasto alla povertà" vi è il contributo sociale per l'integrazione al reddito di famiglie numerose a favore di soggetti in condizioni economiche e familiari particolarmente fragili, ovvero famiglie più numerose, con almeno 4 figli minori conviventi attraverso l'erogazione di contributi economici e/o voucher sociali. Infine nell' "area Welfare d'accesso" è stata prevista la Porta Unica di Accesso (PUA) quale strumento in grado di offrire al cittadino una vasta gamma di opportunità per accedere alle prestazioni socio-sanitarie, il cui processo organizzativo viene realizzato e gestito dal Comune e dalla ASL. Il servizio è organizzato attraverso una serie di sportelli front-office sia comunali che del Distretto Socio Sanitario n. 1 e 2 dell' A.S.L. FG dislocati sull'intero territorio della città, intesi come punti di contatto con l'utenza che forniscono informazioni, consegnano la modulistica quale l'autocertificazione e il formulario di richiesta di assistenza da inviare all'Ufficio di Protocollo, quale recepimento unitario della domanda dei servizi socio-sanitari a gestione integrata e partecipata. Il servizio, inoltre, prevede un'attività di back-office che si occupa di tutti gli adempimenti necessari per ottenere ulteriori informazioni, compila la scheda sociale del nucleo familiare e/o formula la diagnosi e per la parte sanitaria compila la scheda SVAMA da inviare

all'Unità Valutativa Multidimensionale, ove richiesto. La P.U.A. deve inoltre raccogliere i reclami e i suggerimenti oltre a monitorare la domanda e mantenere stretti contatti con l'Ufficio di Piano.

#### PROGRAMMA DELLE ATTIVITA' TERRITORIALI – PAT –

Il Piano regionale di Salute 2008-2010, approvato con Legge regionale 19 settembre 2008 n. 23, fornisce gli indirizzi e le regole di governo del Sistema Sanitario Regionale, cui devono riferirsi i compiti di programmazione sanitaria e socio sanitaria territoriale delle Aziende Sanitarie Locali «tramite una serie di interventi finalizzati prioritariamente a rafforzare le sinergie interistituzionali, superando nella chiarezza logiche

Settoriali e visioni di breve periodo e puntando ad una maggiore coesione delle politiche nei territori». Al fine di consentire una programmazione condivisa, partecipata, unitaria e coerente riguardo ai bisogni socio-sanitari del territorio, il Piano di salute chiama le ASL ed i Comuni ad operare «per raccordare la loro azione programmatori, in particolare per gli aspetti sociali del Piano di Zona con gli aspetti socio-sanitari del Programma delle Attività Territoriali del distretto (PAT), in modo da assumere con decisione contestuale gli impegni finanziari, ma anche di risorse umane, necessari per sostenere il costo delle prestazioni integrate, avendo condiviso anche quel sistema di regole necessario a disciplinare in dettaglio l'erogazione delle prestazioni».

Tra gli obiettivi e le azioni evidenziate vi è quello della riduzione dei tempi (e delle liste) d'attesa costituisce uno degli obiettivi prioritari della legislazione e pianificazione, statale e regionale, rispondendo sia al principio etico d'equità degli accessi alle occasioni di assistenza e sia a quello di qualità degli esiti di qualsiasi attività, azione e prestazione.

## IL PIANO DELLA SALUTE DELLA CITTA' DI FOGGIA - PSFG-

Il Piano di Salute, elaborato dal Comune di Foggia, sulle indicazioni contenute nel *progetto OMS*, costituisce un atto di programmazione delle politiche del territorio che rispondono concretamente ai bisogni reali delle persone in materia di salute, in grado di individuare linee e obiettivi concreti per lo sviluppo sostenibile sotto il profilo socio-sanitario, includendo valutazioni etiche, sociali, assistenziali, ambientali, culturali, economiche e tecniche. Il piano della Salute della città di Foggia rappresenta il punto di partenza di un lungo percorso attivato con l'elaborazione del *Profilo della Salute della città*, che ha visto la presenza attiva di tutti gli organismi presenti sul territorio al fine di migliorare gli stili di vita della popolazione, nel rispetto dell'equità e della sostenibilità, sviluppando azioni intersettoriali e di partecipazione della comunità.

Dieci sono le macroaree d' intervento: ambiente, popolazione e politiche abitative, fenomeni migratori, anziani, formazione professionale, dispersione scolastica, trasporti, educazione stradale, inquinamento acustico, mezzi di informazione.

Tra queste, per una maggior raccordo con le linee del PTTS, sono da porre all'attenzione l'area dei Trasporti e dell'Educazione stradale. Infatti, nello stesso Piano della Salute si evidenziano azioni per migliorare la mobilità urbana riassunte nei seguenti punti:

- Integrazione della progettazione urbana con la pianificazione dei trasporti, in un'ottica di riqualificazione della città e dei suoi servizi;
- Sviluppo di un piano che tenga conto della progressiva attuazione degli interventi previsti, rispetto alle diverse modalità di trasporto e delle loro interazioni;
- Utilizzo di tecnologie innovative per il supporto alla gestione del sistema della mobilità;

- Estensione delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità ciclo-pedonale, realizzando l'integrazione con le altre modalità di trasporto, eliminando le barriere architettoniche ed i punti critici per la sicurezza dei pedoni e ciclisti, ed incentivare forme di mobilità sistematica "lenta" (scuola-lavoro).

A quest'ultimo punto si aggancia il **progetto "Pedibus"** messo a punto dal Comune di Foggia con la collaborazione della facoltà di Scienze della Formazione dell'Università di Foggia, la rete "Città Educativa" e la scuola statale primaria e dell'infanzia "San Giovanni Bosco". Il progetto, ha coinvolto 28 alunni delle classi 4° e 5° elementare dell'istituto foggiano per un totale di 7 settimane, e ha visto protagoniste le mamme che, munite di cappellino e casacca di riconoscimento, hanno "guidato" i più piccoli verso la scuola. Diversi sono stati gli obiettivi raggiunti: la sicurezza, la socializzazione tra i bimbi, il minore inquinamento per la città, l'educazione al movimento per contrastare il forte tasso di obesità dei piccoli.

Nell'ambito dell'educazione stradale sono state realizzate numerose iniziative a cura del comando di Polizia Municipale al fine di far conoscere ai ragazzi l'importanza del rispetto del Codice della Strada. Ai bambini delle scuole, sono state date lezioni teoriche sulla corretta fruizione della strada e dei principali segnali stradali conclusesi con una passeggiata per le vie cittadine. Ai ragazzi che si accingevano a conseguire il patentino, sono state mostrate le regole del Codice della strada, attraverso tecniche di comunicazione innovativa ed una metodologia di informazione corretta ed esaustiva.

## PROGETTO "CITTA' SANE"

La città di Foggia ha aderito all'Associazione Città Sane ed oggi ricopre il ruolo della vicepresidenza rappresentando il Sud d'Italia. Il progetto Città Sane è promosso dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e nasce per aiutare le città ad interpretare oggettivamente le tre parole chiave che sono: salute a tutto campo, benessere del singolo come benessere della comunità e ruolo della città come promotrice di salute. I temi su cui si concentrano le varie attività sono: fumo, alcool, alimentazione, cuore, diritti, terza età, aids, sicurezza, prevenzione, coesione sociale, benessere fisico, mobilità, diversamente abili, salute mentale, infanzia, adolescenti, disagio, solidarietà sociale e tutto quello che incide ed influenza uno stato di salute inteso non solo a livello medico/sanitario, ma anche sociale, psichico, fisico e relazionale.

Far parte della Rete, quindi, per la città di Foggia vuol dire lavorare per migliorare lo stato di salute della propria città, acquisendo e condividendo strumenti, idee e progetti che siano di stimolo all'attività quotidiana; significa, inoltre, far parte di un network che valorizza l'apporto di ogni componente e lo condivide con gli altri, che premia le esperienze positive sviluppate a livello locale, dà loro visibilità, e le utilizza per incrementare il know-how comune, per arricchire il patrimonio che è della Rete ma anche di ogni singolo Comune che ne fa parte.

Foggia, nel 2011, ha ospitato il meeting nazionale della rete Città Sane. Quella è stata l'occasione, tra l'altro, per presentare il progetto voluto dal Comune di Foggia per l'assegnazione delle borse per l'inserimento lavorativo dei disabili psichici.

## **ASPETTO SOCIO ECONOMICO**

La città di Foggia si estende su una superficie di 505,9 Km quadrati e fa registrare, nell'anno 2010, 152.959 cittadini residenti (Istat). La popolazione residente si riduce di 280 unità rispetto l'anno 2009 a causa della differenza tra saldo migratorio e saldo naturale. La dinamica demografica è stata caratterizzata da un decremento della popolazione e da un saldo migratorio negativo costante nel tempo rispetto al resto della Puglia.

Foggia ha subito un progressivo invecchiamento della popolazione con una percentuale di anziani maggiore di 80 anni pari a 4,97, %, tale fenomeno ha portato a problemi di tipo assistenziale, dal momento che le persone che vivono da sole hanno una maggiore esigenza di attuazione di specifiche politiche di welfare. Questa necessità risulta mitigata dai fenomeni migratori, cittadini di origine balcanica (Albania, Jugoslavia e Macedonia), che usufruendo di permessi di soggiorno per motivi di lavoro, si prendono cura delle persone anziane non autosufficienti.

La popolazione straniera residente al 1° gennaio 2010 è di 3.857 unità, pari al 2,52% dell'intera popolazione (Istat). Questo dato conferma un andamento di crescita costante nel tempo.

La Città si caratterizza per la consistente presenza della popolazione in età centrale (fascia d'età 39-49 anni)

Confrontando i dati 2001/2008 emerge un aumento del numero delle famiglie (in totale sono 7.767) ed un incremento costante delle famiglie con un solo componente, anche single.

E' cresciuta sia l'età al primo matrimonio delle donne (30 anni) che degli uomini (35 anni). La quota dei matrimoni successivi al primo è in aumento e si attesta sul 5%. Cresce anche la quota di coppie che non scelgono la comunione dei beni al momento del matrimonio.

L'età della donna alla nascita dei figli è di 30.8 anni, per gli uomini è di 34.6 anni, come effetto della posticipazione dell'uscita dei giovani dalla famiglia di origine.

Si è modificata, ma lievemente, la distribuzione dei carichi di lavoro familiare. Ancora oggi, seppur in presenza di una donna che lavora ed in assenza di figli il carico si attesta al 71,7 sulle donne. Nel caso la donna, poi, sia anche madre il carico raggiunge percentuali che sfiorano l'80%.

La presenza, ormai da oltre dieci anni, dell'Università ha dinamizzato il territorio ed anche il sistema economico. I tanti giovani che hanno concluso il loro ciclo di studi animano l'offerta di professionalità utili all'ulteriore crescita socio-economica, mentre l'Università stessa, con le sue facoltà di Lettere, Scienze della Formazione, Giurisprudenza, Economia, Medicina ed Agraria, oltre alla sede periferica del Politecnico di Bari con la facoltà di Ingegneria, sollecita e stimola l'apertura costante all'innovazione ed alla ricerca. Sempre la presenza dell'Università, affiancata alla centralità di alcune funzioni amministrative e di governo proprie del capoluogo, ha fatto registrare un incremento cospicuo della presenza, seppur saltuaria, di city user che, ovviamente, esprimono tutta una serie di esigenze nella fruizione dei vari servizi, sia pubblici che privati.

La base occupazionale della provincia ha mostrato, negli ultimi tempi, ulteriori segni di cedimento: una condizione comune all'intera regione. Calano le forze/lavoro impiegate ed il tasso di disoccupazione si attesta al 18,6% rispetto al 14,6% regionale ed al 7,7% italiano. In particolare quello relativo alla componente femminile, si attesta nelle peggiori posizioni della scala nazionale con una percentuale oltre il 46%. Alla radice di questo fenomeno vi è una pluralità di fattori riconducibili alle deboli prospettive di crescita, alla scarsità di concrete opportunità occupazionali, alla modifica degli stessi rapporti di lavoro ed al verosimile maggiore ricorso al lavoro sommerso.



Come i dati sembrano indicare, il range della popolazione in età lavorativa inattiva, che comprende anche la disoccupazione involontaria, è in tendenziale crescita rispetto allo scorso anno: la difficoltà nel trovare un'occupazione ha avuto perciò l'effetto di scoraggiare una parte delle persone che, alla fine, hanno smesso di cercare un lavoro.

Certamente è in atto (invero, da qualche anno) un ragguardevole flusso migratorio, come conferma il tendenziale peggioramento del bilancio demografico, derivante dalle iscrizioni e dalle cancellazioni per trasferimenti di residenza dalla provincia di Foggia, che in particolare riguarda soprattutto le forze produttive più giovani e più qualificate, come conferma il modesto livello di domanda di giovani laureati.

È possibile perciò che alcuni giovani, soprattutto quelli più qualificati e quelli in possesso di un titolo di studi siano andati a cercare un'occupazione nella parte economicamente più dinamica del Paese, e i dati sembrano confermare questa tendenza. L'indagine Excelsior, sui fabbisogni di lavoro delle imprese, stima che le aziende locali richiedono solamente 7-8 laureati ogni 100 addetti addizionali.

Interessante il dato che si registra in merito alla tendenza delle donne a fare impresa. Al 31 dicembre 2010 le attività d'impresa a titolarità femminile iscritte presso la locale CCIAA sono state 19.855, a conferma di un incremento costante nel tempo ed anche di una differenziazione sia nei settori di attività sia in merito alla classificazione per natura giuridica. Resta costante il numero delle ditte individuali ma è in crescita esponenziale il numero delle società di capitali. Le donne che decidono di fare impresa, quindi, mirano a guardare al mercato con modalità ed approcci diversi, anche stringendo rapporti di solida collaborazione.

In crescita anche le imprese con un titolare di origine extracomunitaria. La crescita è tale da aver determinato il raddoppio della loro presenza nel giro di soli cinque anni. Certamente le imprese extracomunitarie nascono nella maggior parte dei casi come ditte individuali spes-

so in settori connessi alle costruzioni (pitturazione, carpenteria, idraulica), al commercio - dove secondo la merceologia possono soddisfare una domanda specifica (prodotti utilizzati solo da alcune etnie, ma anche ristorazione) oppure una domanda generica sfruttando i vantaggi comparativi di costo (è il caso del commercio di prodotti cinesi) - o alle attività di servizi (phone-center, ma anche pulizia e assistenza).

## GLI OBIETTIVI DEL PIANO

Il Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi, in applicazione delle disposizioni di legge – Legge nazionale n. 53/2000 e Legge regionale n.7/2007 - si configura come uno specifico strumento di pianificazione territoriale, volto a razionalizzare l'organizzazione dei tempi della città e migliorare le condizioni di fruizione dei servizi da parte dei cittadini, attraverso la qualificazione di programmi di azione per lo sviluppo economico, lo sviluppo urbano sostenibile e l'inclusione sociale, al fine di sostenere le pari opportunità fra uomini e donne e favorire la qualità della vita attraverso la conciliazione dei tempi di lavoro, di relazione, di cura parentali, di formazione, e del tempo per sé delle persone che risiedono sul territorio regionale, anche temporaneamente.

Il Piano dei tempi e degli spazi vuole essere uno strumento risolutivo alle problematiche della vita cittadina, caratterizzata dai modelli della società contemporanea, in cui la gestione del tempo risulta essere difficile, e i ritmi delle relazioni individuali e sociali si intrecciano. Il piano vuole evidenziare e rendere visibile la differenziazione di genere, il modo specifico in cui le donne e gli uomini vivono il tempo del lavoro, il tempo libero, le relazioni, l'accesso ai luoghi della rappresentanza e dell'incontro. Dunque, il Piano costituisce un'occasione per far emergere ed esplicitare visioni e bisogni diversi, anche poco visibili e uno spazio pubblico di confronto che, superando abitudini consolidate, concezioni culturali concluse o resistenze al cambiamento, produca una maggiore comprensione delle esigenze degli altri e l'assunzione di un punto di vista non univoco e autoreferenziale. Attraverso il Piano si vuole promuovere la presenza femminile e rendere l'impegno a favore delle pari opportunità di una strategia politica specifica e, insieme, trasversale ad ogni altra. Si favorisce il mainstreaming di genere e l'empowerment femminile che si sostanziano nell'attuazione di azioni positive. In altri termini si vuole adottare un modello di governance di parità che renda immediatamente comprensibile e condivisibile la cul-

tura di genere da parte di tutti gli attori chiave dello sviluppo locale, con la finalità di “andare incontro” al bisogno dell’utenza ed in modo da favorire, il più possibile, la conciliazione delle esigenze e dei tempi delle famiglie e, nello specifico, di madri occupate con la cura dei figli.

Il Piano è rivolto alla generalità dei cittadini e delle cittadine che vivono stabilmente a Foggia ma anche a coloro che con continuità, saltuariamente od occasionalmente fruiscono dei suoi spazi e servizi, soprattutto pone attenzione specifica a quei soggetti sociali che vivono situazioni di maggior difficoltà o che non sono pienamente in grado di gestire in autonomia la complessità della conciliazione e per i quali è necessario individuare interventi ad hoc. In questo senso il Piano mira ad intervenire prioritariamente sui fattori di maggior squilibrio emersi nell’intento di costruire una migliore vivibilità della città, orientata a garantire equità sociale e pari opportunità per tutti.

Un Piano di questa portata richiede la messa a sistema di esigenze, aspettative e interessi spesso non dialogati tra gli attori territoriali, il ruolo di governance dell’Amministrazione comunale, i saperi di tutte quelle associazioni di categoria e non, dei soggetti pubblici e privati in qualità di partner, per un processo che sia il più possibile distribuito e negoziato.

I criteri generali del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi riguardano:

- accessibilità e fruibilità temporale dei servizi pubblici e privati, promuovendo il coordinamento e la localizzazione dei servizi, favorendo la pluralità dell’offerta, agevolando l’accesso all’informazione con particolare riguardo all’area target;
- accessibilità e fruibilità dei servizi socio educativi, assistenziali e sanitari, funzionali agli orari delle attività lavorative prevalenti sul territorio;

- corrispondenza degli orari e della frequenza dei trasporti pubblici con le esigenze di razionalizzazione della mobilità urbana ed extraurbana, anche attraverso la sensibilizzazione all'utilizzo di forme di mobilità alternative all'uso dell'auto privata;
- riqualificazione degli spazi urbani per migliorare i circuiti di socialità e promuovere percorsi di mobilità attraenti alle pratiche di vita quotidiana e delle diverse fasce di età, anche attraverso l'utilizzo della progettazione partecipata.

## COSTRUZIONE DEL PARTENARIATO

La progettazione del Piano è collegata alla partecipazione del Comune di Foggia alla disponibilità di risorse stanziata dalla regione Puglia per gli ambiti territoriali che hanno inteso dotarsi dello studio di fattibilità per la redazione dei piani territoriali degli orari e degli spazi. La stessa Regione Puglia – assessorato al Welfare - ha fornito le linee guida per la predisposizione dello studio di fattibilità del Piano, documento in cui vengono indicati gli obiettivi e le modalità operative sulle quali costruire il progetto.

Durante la fase di sviluppo dello studio, l'Amministrazione comunale ha messo in gioco le proprie capacità di lavorare in modo trasversale, praticando una collaborazione costante tra enti, settori ed uffici. Adottando la logica intersettoriale, poiché le politiche temporali possono essere affrontate con un metodo sistemico e interdisciplinare, l'Amministrazione comunale ha scelto di coinvolgere soggetti che mettessero insieme competenze, saperi eterogenei e complementari per affrontare la questione da più punti di vista: sociale, urbanistico, della mobilità, ambientale, imprenditoriale, economico e sindacale. Pertanto l'Amministrazione ha coinvolto un numero ampio d'attori presenti sul territorio con l'obiettivo di costruire un quadro delle conoscenze, in stretta aderenza col contesto di riferimento, per la partecipazione atti-

va e con la piena assunzione di responsabilità da parte dei soggetti partner. Il partenariato istituzionale e sociale si compone di: **Comitato per la promozione dell' Imprenditoria Femminile della Camera di Commercio di Foggia**: composto dalle rappresentanti delle associazioni di categoria presenti sul territorio. Il Comitato ha il compito di promuovere e favorire lo sviluppo delle imprese femminili, qualificandole e personalizzando gli interventi sulla base delle esigenze e delle peculiarità dell'economia provinciale ed è anche un osservatorio attivo sul mercato del lavoro femminile e sulla reale attuazione del mainstreaming di genere e dell'empowerment femminile. Il Comitato promuove studi ed indagini sul sistema imprenditoriale femminile locale ed anima costantemente le collaborazioni tra le stesse imprese femminili, agendo in un luogo, qual è la Camera di Commercio, che svolge un ruolo determinante nell'individuazione di strategie e progetti complessi che determinano lo sviluppo del territorio. **Confcommercio PMI ed UPAC Confartigianato**: le associazioni di categoria, che insieme rappresentano circa 10.000 imprese della Capitanata, riferite sia al terziario, anche avanzato, che all'artigianato tutelano gli interessi morali, giuridici ed economici delle imprese associate supportandole in tutti i processi istituzionali ed organizzativi. Con le loro organizzazioni sono impegnate nella diffusione delle informazioni in merito alle varie forme di agevolazione e di incentivo rivolte alle imprese e forniscono consulenza anche per la modernizzazione delle micro e piccole e medie imprese con un atteggiamento di apertura costante all'imprenditoria femminile. **Università degli Studi di Foggia**, anche per il tramite del Centro Internazionale interdisciplinare per gli studi di genere, per il suo ruolo di motore della conoscenza e di aggregatore di interessi dei giovani, anche provenienti da altre città, e di animatore del dibattito sullo sviluppo del territorio anche in chiave di qualità della vita e benessere; **ACLI provinciale**, anche per il tramite del Coordinamento donne, ente di diritto privato che, svolge servizi di pubblica utilità, senza scopo di lucro, con l'intento di garantire informazione,

assistenza e tutela ai lavoratori, per il conseguimento di ogni prestazione previdenziale, assistenziale e sociosanitaria. Le Acli, attraverso il Coordinamento donne, propongono promuovono e sostengono il dibattito politico sull'equità, sulla non discriminazione di genere, sull'inclusione e sulla mobilità sociale in ottica femminile e sulla valorizzazione del ruolo della famiglia. **Provveditorato agli Studi**- Csa - offre servizi agli utenti, notizie e informazioni sulle attività proprie e delle scuole e svolge un ruolo di organizzazione e gestione delle attività amministrative scolastiche del territorio. Tra le sue competenze il raccordo con le scuole del territorio, la promozione delle attività e sensibilizzazione alla conciliazione dei tempi. **Fiera di Foggia**: ente autonomo, svolge un ruolo di promozione nello sviluppo del territorio dell'economia e dell'agricoltura. La sua posizione strategica, all'interno dell'area target, abbinata all'imminente apertura di un parking multi piano su corso del Mezzogiorno, può favorire – soprattutto durante gli eventi fieristici – una migliore gestione dei tempi dei visitatori senza rallentare la normale mobilità urbana. **UST Cisl**: confederazione sindacale, promuove il miglioramento delle condizioni economiche, professionali e sociali dei lavori. E' un amplificatore nella diffusione delle informazioni ai cittadini e soggetto attivo nell'attuazione di specifici istituti contrattuali anche rivolti alla conciliazione dei tempi. **Provincia di Foggia**: ente di coordinamento delle politiche rivolte al sociale, svolge attività in favore dello sviluppo locale, valorizzando le peculiarità della Capitanata, promuovendo la crescita culturale, sociale e civile e la tutela e la valorizzazione dell'ambiente; la Provincia è capofila del Patto Sociale di genere ed ha dimostrato negli anni – anche attraverso il sostegno partenariale a progettualità proposte da altri attori, sia pubblici che privati, estrema sensibilità alle politiche di genere. **ASL**: svolge il ruolo di individuazione ed erogazione di servizi di prevenzione e di promozione del benessere e della salute e, con la rete diffusa di servizi presenti sul territorio dell'intera provincia, tra cui i consultori, svolge attività di informazione e di sostegno alle politiche di non discrimina-



zione e di parità. **CGIL**: rappresenta gli interessi dei lavoratori e delle lavoratrici, opera a tutela dell'attuazione e del rispetto delle normative in merito alla parità e pari opportunità ed è promotrice di iniziative di confronto politico e sindacale sui temi delle politiche di genere, collegati non solo al mercato del lavoro ma anche alla conciliazione, alla tutela della maternità ed al benessere delle lavoratrici. Il sistema di rappresentanza locale consente un' ampia divulgazione ed informazione sulle attività previste dallo studio di fattibilità. **La Prefettura**: presidio territoriale di rappresentanza governativa svolge anche il ruolo di soggetto moderatore nei conflitti sociali e di promotore di tavoli di coordinamento di tutte le forze impegnate nella tutela e salvaguardia dell'ordine e della sicurezza pubblica.

#### L'UFFICIO PROGETTO (PTTS)

Come previsto dalle linee guida, il Comune di Foggia ha avviato uno sportello front-office di animazione e sensibilizzazione sulle tematiche collegate alla conciliazione dei tempi. L'ufficio è stato allocato presso la sede comunale di piazza Giovanni XXIII dove sono attivi gli uffici dell'Assessorato alle Politiche Sociali. La struttura, individuata quale sede dell'Ufficio "Tempi e Spazi per una città vivibile" è stata allestita con computer, collegamento internet e telefono. L'Ufficio di Progetto – che può contare anche su un'ampia sala riunioni - è un punto di riferimento per i numerosi attori coinvolti ed è già destinata a diventare sede operativa e di coordinamento del costituendo Ufficio del PTTS. L'Ufficio, individuato nello spazio fisico ricadente nell'area della 3<sup>a</sup> Circoscrizione, è stato luogo di alcune importanti riunioni per la costruzione del Partenariato e per i primi step delle attività progettuali. Spetterà all'Ufficio PTTS, che sarà presieduto dal Sindaco, con il coinvolgimento degli assessorati interessati – già parte integrante del raccordo sviluppatosi per la predisposizione del piano di fattibilità – e degli attori pubblici e privati che già hanno rappresentato la base par-

tenariale che potrà comunque essere ampliata, organizzare le sperimentazioni ritenute utili ed indifferibili dai risultati emersi dalla rilevazione sul campo per la stessa redazione dello studio di fattibilità attraverso l'attivazione di Tavoli di concertazione, rappresentati dalle risorse operative indicate dalle rispettive organizzazioni di provenienza. L'ufficio PTTS sarà coadiuvato, a livello operativo, da uno o più funzionari dell'Amministrazione, e dai consulenti esterni già individuati per la redazione dello studio di fattibilità. Oltre all'implementazione, gestione e conduzione della costruzione sociale del progetto, con la necessaria attivazione dei portatori di interesse, l'Ufficio di Piano avrà il compito di diffondere, attraverso un opportuno piano di comunicazione, i contenuti del progetto, e monitorare i risultati delle indagini svolte in itinere. Inoltre, promuoverà l'attivazione di tutte quelle risorse pubbliche che potranno favorire l'ampliamento dell'offerta dei servizi riferiti alla conciliazione, ma anche di studi, analisi, report, sperimentazioni anche più ampiamente intese quali riferibili alle politiche di parità e pari opportunità.

## I PORTATORI DI INTERESSE

I portatori d'interesse sono la chiave della costruzione dello studio di fattibilità propedeutico al PTTS.

Ogni gruppo sociale, ogni organizzazione, soffre di conflitti temporali nell'uso del tempo ed esprime bisogni diversi di disporre sia dei servizi che degli orari di fruizione degli stessi, anche in base alla regolazione dei propri orari di lavoro ed alla qualità riferita all'accessibilità ai luoghi ed ai servizi rispetto alle proprie esigenze di vita. I cittadini, in quanto portatori di interesse in materia di tempi di vita intervengono nel dibattito e nella fase d'ascolto su:

- orari dei servizi di interesse pubblico e sull'organizzazione complessiva dei tempi della città;
- tempi individuali di vita e di lavoro, familiari e di relazione;

- uso degli spazi della città e del territorio in relazione agli usi del tempo;
- accessibilità, rispetto ai vincoli temporali di cura e lavoro, dei servizi culturali, sportivi, di intrattenimento, alla persona;
- sicurezza, sulla qualità fisica e sulla qualità d'uso degli spazi pubblici della città e del territorio rispetto alle pratiche della vita quotidiana.

Le tre categorie riconosciute quali portatori di interesse sono così individuate:

- cittadini residenti;
- gli abitanti temporaneamente presenti in città quali "consumatori dei servizi e dei beni pubblici della città";
- i city user;
- le organizzazioni che producono orari;

Le politiche temporali così come sono state attuate finora individuano quali portatori di interesse di natura oraria e temporale.

## LA PERCEZIONE DEI PARTNER

Un primo passo, nella fase di indagine, è stato avere un quadro dello stato attuale e della percezione delle politiche di genere e di conciliazione dei tempi all'interno delle Istituzioni partner. Si è somministrato un questionario a tutti i partner di progetto e dalle rilevazioni si è riscontrato che quasi tutte le associazioni, in misura più o meno spinta, sono state impegnate in progetti che hanno riguardato le politiche temporali e di genere. Molte sono state le iniziative progettuali, come ad esempio il progetto "*Meglio donna*" finanziato dal Ministero del Lavoro a valere sulla L. 125/91 alla proponente Camera di Commercio di Foggia anche per il tramite del Comitato per la promozione dell'imprenditoria femminile, il progetto "*Femminile Plurale*" finanziato dalla Regione Puglia al capofila Centro Studi di Genere dell'Università degli Studi di Foggia, il progetto Capitanata Women Enterprise realizzato, con il contributo di Unioncamere, dal Comitato per la promozione

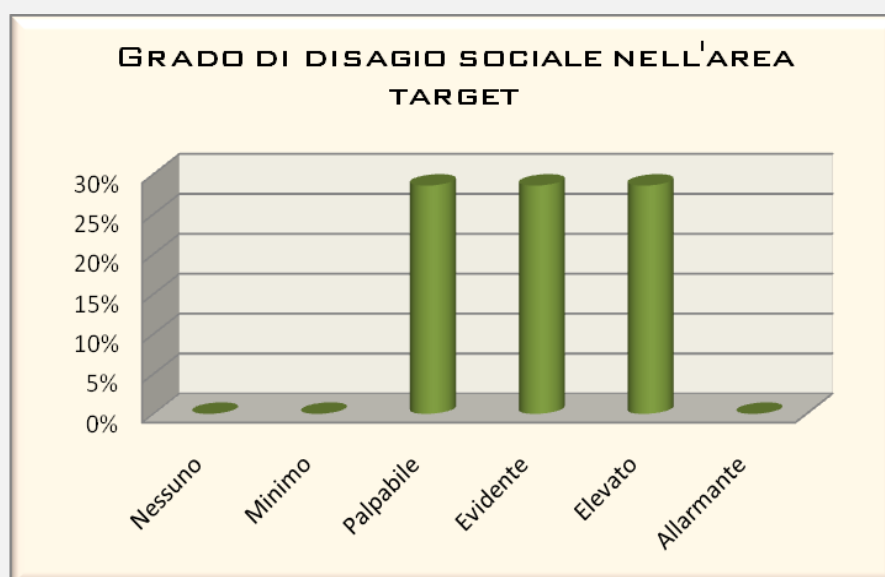
dell'imprenditoria femminile della CCIAA di Foggia in collaborazione con la Provincia di Foggia, ed il progetto "Spazio Donna" finanziato alla Confcommercio PMI anche per il tramite di Terziario Donna ed il progetto "H24- banca del tempo", finanziato sempre a Confcommercio ma questa volta dalla Regione Puglia. A queste iniziative bisogna aggiungere, riportate in modo non esaustivo, le partecipazioni in qualità di partner ad altre attività progettuali, tra cui i Patti Sociali di Genere, e le varie attività di coordinamento svolte dalla CISL.

Nonostante queste premesse, il 100% degli intervistati risponde che l'attuale livello di integrazione e sinergia fra gli enti pubblici rivolto all'attuazione delle politiche di genere e di conciliazione non è riuscito a fornire una risposta efficace ai bisogni dei cittadini e che non vi è collaborazione fra gli stessi enti locali (Comuni, Province ecc.) e gli stakeholders.

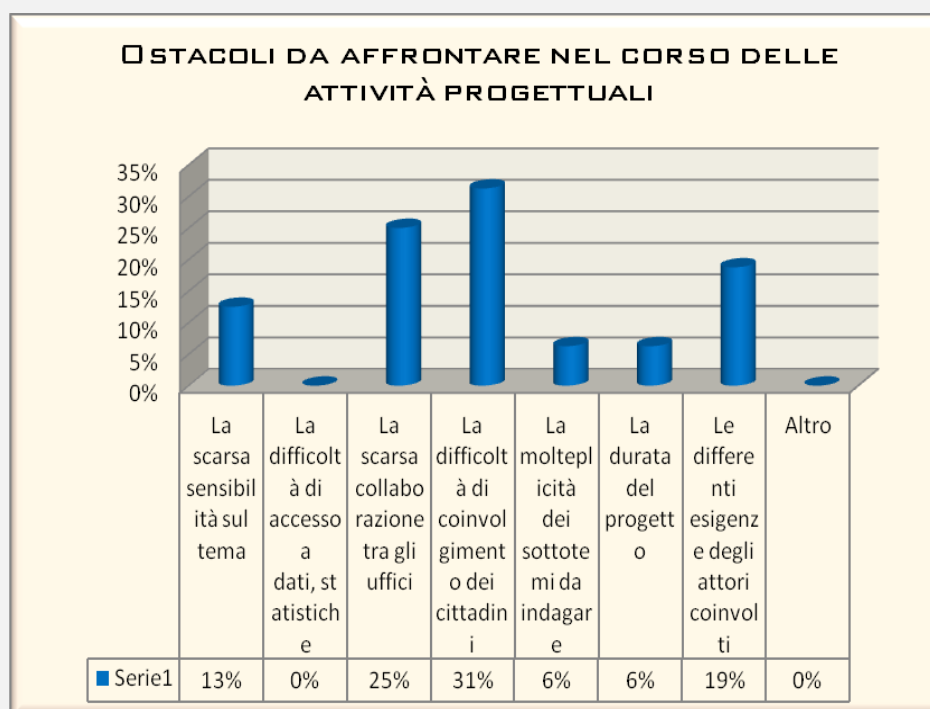


Alcune delle associazioni hanno partecipato ad attività di audit per la pianificazione e programmazione di interventi in favore della conciliazione dei tempi di vita e di lavoro ( Confrtigionato, C.C.I.A., Cisl), altre hanno partecipato all'elaborazione degli stessi progetti e programmi (CNA) in merito alle politiche di genere. I partners riscontrano, comunque, un elevato disagio sociale nell'area target del progetto "Tempi e spazi per una città vivibile", le cui cause sono da ricercarsi

nella diffusa e crescente povertà, nell'occupazione precaria e sottopagata, nell'inefficienza dei servizi, nella scarsa attenzione alle politiche di sostegno dei cittadini, e in particolare delle donne, degli immigrati, dei giovani e degli anziani.



Secondo i partners vi è una scarsa attenzione dei cittadini al tema delle politiche di genere e, in particolare, alle politiche di conciliazione di vita/lavoro, in quanto non sono fornite adeguate informazioni sulle opportunità e sulle politiche rivolte al benessere dei cittadini; quindi è necessario migliorare i sistemi di comunicazione e informazione, migliorare l'integrazione e la sinergia fra gli operatori, infatti, è all'interno delle stesse associazioni partner che bisognerebbe sensibilizzare il maggior numero di collaboratori, attraverso l'informazione, gli incontri, attività divulgative rivolte ai dipendenti ecc.



Infine, si è chiesto quali potrebbero essere gli ostacoli da affrontare nel corso delle attività progettuali per lo studio di fattibilità del PTTS, e, dato rilevante è che i principali ostacoli nei quali si potrebbe incorrere sono da ricondursi allo scarso coinvolgimento degli stessi cittadini e la scarsa collaborazione tra gli uffici. Quest'ultimo dato ci fa riflettere sulla mancanza di coesione tra gli enti e la mancanza di collaborazione su temi che riguardano il benessere e la qualità pubblica.

## **ANALISI PRELIMINARI: I QUESTIONARI**

Le indagini preliminari alla stesura del piano di fattibilità, propedeutico all'elaborazione del PTTS, sono state la vera fase di ricostruzione delle problematiche e dei bisogni temporali di partenza attraverso cui analizzare la questione dei tempi, attraverso la somministrazione dei questionari rivolti ai diversi attori coinvolti direttamente e indirettamente. Al fine di individuare le criticità e i punti dolenti della struttura spazio-temporale della città, e nello specifico dell'area target, sono stati elaborati ben 6 questionari specifici, 1 scheda partner ed una scheda proposta partner ( ndr. i questionari sono in allegato).

### **QUESTIONARIO 1**

Innanzitutto si è cercato di avere una visione d'insieme sugli usi e sulla percezione collettiva e individuale del tempo della popolazione foggiana. Pertanto si è scelto di somministrare il questionario durante la manifestazione "ottobre dauno" presso la Fiera di Foggia, nei giorni dal 6 al 10 Ottobre. Con il supporto di tre rilevatori e di alcune risorse dell'assessorato alle Politiche Sociali, sono stati somministrati 282 questionari. Alle domande ha risposto in prevalenza la cittadinanza residente nell'area target, anche se non sono mancate le risposte di cittadini residenti in altre zone ed anche provenienti da altri comuni. La prima parte del questionario è stata rivolta all'individuazione del target dei partecipanti alla rilevazione, della composizione del nucleo familiare e dalla situazione lavorativa. Si è indagato sul rapporto che hanno i cittadini con i mezzi di trasporto sia privato che pubblico in relazione alle fasce d'età, la frequenza con la quale vengono utilizzati e si è cercato di individuare le ragioni per cui si sceglie un mezzo di trasporto piuttosto che un altro. L'ultima parte del questionario è stata dedicata alla valutazione degli uffici pubblici, si è chiesto il motivo per

il quale ci si reca in un ufficio pubblico, se si è soddisfatti del servizio, in particolare degli orari d'apertura, e cosa si vorrebbe cambiare.

Partendo da questa prima indagine si è giunti a tracciare le prime linee di frattura del sistema sociale nelle politiche di spazio e tempo. L'uso prevalente dell'automobile è un dato scontato per quelle città come Foggia, poco sensibili alle dinamiche alternative dell'uso del trasporto collettivo ma dato più rilevante è che l'uso dell'automobile è il risultato il riflesso della costrizione degli orari di lavoro e degli uffici pubblici. (Questionario allegato 1)

## QUESTIONARIO 2

Con il questionario rivolto ai genitori dei bambini in età scolare (fascia d'età 3mesi/14 anni) – distintamente mamma e papà - si sono sviluppate le tematiche immediatamente riferibili al tema della mobilità sostenibile e del trasporto pubblico, del tempo della genitorialità, della condizione della donna nel suo doppio ruolo in famiglia.

Si è cercato di capire quali sono le problematiche connesse al sistema della viabilità che caratterizza il percorso casa-scuola, quali fossero le tendenze dei genitori nella gestione del tempo da dedicare ai figli in riguardo ai tempi del lavoro, al fine di individuare le esigenze e i potenziali servizi che potrebbero favorire la conciliazione dei tempi vita-lavoro.

Il questionario è stato somministrato nelle scuole ricadenti nella zona target, e cioè la terza circoscrizione della città di Foggia, presso le scuole: asilo nido comunale "Tommy Onori", scuola dell'infanzia comunale "L. Sturzo", Scuola dell'infanzia "Vittorino da Feltre", Scuola primaria "Vittorino da Feltre", Scuola primaria "C. Figliolia", Scuola primaria "A. Gabelli", Scuola Primaria "S.Chiera, Scuola primaria



“Smaldone”, Scuola primaria “S. Ciro”, Scuola primaria “Piccolo Seminario”, Scuola secondaria I grado “Alfieri”.

Dal report del questionario si ribadisce l'uso dell'automobile, in quanto garantisce una maggiore libertà di movimento e la possibilità di conciliare più spostamenti durante l'arco della giornata; un altro dato importante che se ne ricava è che molte donne hanno ridimensionato o addirittura rinunciato alla propria carriera lavorativa per meglio rispondere alle esigenze della famiglia ed ottemperare, così, ad una migliore gestione dei tempi della famiglia. Per quanto riguarda le domande sulla gestione del tempo libero dei bambini, si evidenzia una tendenza da parte dei genitori a far trascorrere il tempo extrascolastico presso le proprie abitazioni. Si denota una buona soddisfazione dei servizi scolastici in generale, anche se sono pochi i fruitori dei servizi quali “Scuolabus” per accompagnare i figli a scuola, preferendo l'auto come mezzo di trasporto. L'accompagnare a piedi i bambini risulta di scarsa tendenza.

### QUESTIONARIO 3

Il target di campionatura del questionario era riferito esclusivamente ai dipendenti pubblici. Hanno risposto i dipendenti degli uffici: Assessorato dei servizi sociali, Invalidi civili, Gabinetto del Sindaco, Provveditorato, Urbanistica, Risorse umane, Ufficio Anagrafe, ufficio Elettorale del Comune di Foggia ed i dipendenti degli uffici Promozione e sviluppo, Provveditorato, Registro imprese, Regolazione del mercato della Camera di Commercio di Foggia ed alcuni dipendenti dell'Università.

I questionari rilevati sono stati 187. La rilevazione ha interessato per il 47% uomini e per il 48% donne, con un'età media di 49 anni. Il 5% degli intervistati non ha indicato il genere.

Attraverso il questionario si è voluto indagare la situazione della Pubblica Amministrazione, partendo da quella specifica dei dipendenti

pubblici e dalla loro soddisfazione sugli spazi e sui tempi delle strutture lavorative, giungendo a quella più generale del servizio pubblico offerto al destinatario finale, il cittadino.

Il questionario ha inteso scandagliare la compatibilità dei tempi di lavoro dei dipendenti pubblici, con il tempo della genitorialità, il tempo libero, il tempo impiegato per lo svolgimento di servizi e commissioni presso altri uffici pubblici, al fine di evidenziare delle criticità comuni e dare risposte concrete per la gestione del tempo personale con il tempo dovuto. Si sono analizzate le tendenze sulla modalità di spostamento nel tragitto casa-lavoro e i rispettivi tempi di percorrenza. Inoltre si è chiesto agli intervistati il grado di soddisfazione degli spazi utilizzati per lo svolgimento delle attività lavorative e, quali siano le carenze delle strutture extra-lavorative, le quali le proposte per il miglioramento del servizio all'utenza.

Il sistema degli orari lavorativi dei dipendenti pubblici risulta essere rigido e ben lontano dalle nuove esigenze di flessibilizzazione del lavoro, che comprende orari modulabili di lavoro, lavoro a turni, lavoro straordinario ecc. Si denota, infatti, una scarsa compatibilità degli orari di lavoro con quelli per lo svolgimento di altre attività, come ad esempio il tempo da dedicare ai figli o alla cura del sé ed anche allo shopping, come anche il tempo per svolgere attività necessarie in altri uffici pubblici. Risulta ancora scarso l'utilizzo da parte dei dipendenti pubblici di strumenti di scambio e informazione via internet e quasi nullo l'utilizzo della firma digitale. Per quanto riguarda la mobilità, risulta prevalente l'utilizzo dell'automobile come mezzo di trasporto per andare a lavoro per tempi di percorrenza mediamente lunghi (15-30 minuti).

Le strutture lavorative pubbliche risultano poco funzionali, poco accoglienti, con barriere architettoniche, e inefficienti e si denota da parte dei dipendenti la volontà al miglioramento di tali strutture e ad accogliere nuovi spazi per lo svolgimento di attività extra-lavorative e a favore dei figli dei dipendenti.

Per il miglioramento e per la riqualificazione del servizio il personale pubblico risulta essere favorevole agli sportelli informatici e agli appuntamenti su prenotazione con l'utenza, mentre risulta ancora incerto sulla proposta di attivazione della "giornata del cittadino" salvo nel caso in cui venisse attuata una rotazione di personale capace di garantire a tutti i dipendenti pubblici l'accesso agli altri servizi forniti da altri enti.

Infine, risulta che il personale pubblico è molto favorevole all'utilizzo della "Banca delle ore", come strumento di gestione individuale del tempo, e all'introduzione dell'orario flessibile, part-time e altro; mentre dato allarmante è lo scarso uso di congedi parentali previsti dall'art. 9 della Legge n. 53 del 2000.

#### QUESTIONARIO 4

Al fine di creare un quadro generale per la condivisione dei punti di forza e di debolezza del sistema della pubblica amministrazione, sono stati somministrati dei questionari ai dipendenti pubblici delle scuole materne ed elementari: S.I.C.P Acquaviva, Scuola dell'infanzia, Scuola dell'infanzia "sorelle Agazzi", Scuola materna "Arpi", Direzione scuola materna, Città educativa, Scuola materna "La Pineta", Scuola "Papa Giovanni XXIII", Asilo nido, Scuola materna via R. Tagore, Scuola materna comunale "F. Aporti".

Sono stati rilevati 100 questionari, ai quali hanno risposto 4 uomini e 96 donne, con un'età media di 51 anni.

Attraverso la rielaborazione dei dati si evince che più della metà dei dipendenti pubblici ha una compatibilità nulla-bassa degli orari di lavoro con gli orari di altre attività quali gli orari scolastici dei figli, hobby, attività culturali ecc. Infatti la maggior parte degli intervistati dedica il tempo per i figli e per la moglie/marito nelle ore di pranzo e/o nelle ore serali; per l'attività di shopping ci si ritaglia del tempo nel tardo pome-

riggio-sera come anche per lo svolgimento di altre attività (volontariato, attività culturali). Situazione critica è la scarsa, per non dir nulla, compatibilità degli orari di lavoro con quelli degli altri uffici pubblici dove recarsi per servizi quali pagamento di bollette, pratiche burocratiche ecc. Dunque per una maggiore organizzazione degli orari di lavoro gli intervistati hanno manifestato la loro propensione ad organizzare il lavoro in base alla disponibilità di personale intercambiabile all'interno dello stesso luogo, come anche in base alla rilevazione di preferenze specifiche da parte dell'utenza.

Si è cercato di capire in che misura, gli stessi dipendenti pubblici delle scuole, utilizzano strumenti di semplificazione amministrativa. E' risultato che lo scambio di documenti e informazioni tramite e-mail fra i colleghi e con gli utenti, la condivisione di documenti via internet, la firma digitale, sono davvero poco utilizzati.

Per quanto riguarda le modalità e i tempi di spostamento, si attesta l'automobile come mezzo maggiormente utilizzato, con un tempo di percorrenza del tragitto casa-lavoro dai 5 ai 15 minuti, lo stesso utile per cercare parcheggio.

Per ciò che attiene la soddisfazione degli spazi pubblici e quelli di lavoro, emerge un'insoddisfazione generale degli spazi quali ad esempio la villa comunale, i parchi e gli impianti sportivi, mentre gli spazi di lavoro per la maggior parte dei dipendenti pubblici sono considerati inefficienti dal punto di vista degli impianti, con la presenza di barriere architettoniche, poco accoglienti e funzionali. Alla domanda sulle modalità ed esigenze specifiche riferite ad una migliore somministrazione del servizio reso, molti dipendenti hanno evidenziato una necessità di potenziamento delle attività lavorative, in particolare di corsi di aggiornamento e formazione del personale, la creazione di angoli attrezzati specifici, la creazione di spazi accoglienti all'aperto per lo svolgimento di attività sportive, l'allestimento di biblioteche. in merito al sistema scuola riferito ai figli, l'organizzazione di attività sportive e culturali e l'apertura di micronidi aziendali.

Gli stessi dipendenti pubblici, per la riqualificazione del servizio agli utenti, sono favorevoli all'invio di informative a domicilio, all'avvio di sportelli Informatici, agli appuntamenti su prenotazione, all'uso del bancomat per il pagamento di tariffe, diritti e imposte da parte degli utenti. Dato molto interessante è che quasi la metà degli intervistati ritiene molto favorevole l'attivazione della "giornata del cittadino".

Con il questionario si è cercato di sensibilizzare i dipendenti sugli strumenti di flessibilità lavorativa previsti dal CCNL (*orario flessibile, orario plurisettimanale, turnazione, telelavoro*), sulla "Banca delle ore, e sui congedi parentali previsti dalla Legge n. 53/2000 con la possibilità di beneficiare dell'astensione facoltativa del lavoratore.

## QUESTIONARIO 5

Le indagini si sono state rivolte oltre che ai dipendenti degli uffici pubblici, anche agli utenti che usufruiscono del servizio pubblico, quindi sono stati somministrati i questionari presso alcune principali sedi ed enti pubblici quali: Comune (C.so Garibaldi, via Gramsci), Tribunale, INAIL, GEMA, Università, Poste, Provincia (via Telesforo), OO.RR., INPS, ASL (via Grecia).

Sono stati somministrati 100 questionari, ai quali hanno risposto il 52% uomini e il 48% donne. Il campione maggioritario è caratterizzato da persone con una fascia d'età compresa tra i 41 e 50 anni, da un nucleo familiare composto di coniuge/convivente con figli, e da uno stato occupazionale di lavoratore dipendente.

Quindi sono state poste delle domande generali sulla fruizione del servizio pubblico. Si denota un giudizio abbastanza positivo sulla soddisfazione del servizio da parte dell'utente, infatti, la maggior parte degli intervistati ha trovato risposta al primo sportello presso cui si è recato, mentre risulta essere meno positiva la soddisfazione in merito

agli orari. Si nota, infatti, che quasi il 90% degli intervistati utilizzerebbe, se fossero disponibili, altri orari di apertura degli sportelli e di somministrazione del servizio, e in particolare nella fascia oraria compresa tra le 16:00 e le 18:00.

In termini di conciliazione dei tempi si registra che il 32% del campione ha usufruito di altri servizi durante la stessa giornata, e che è riuscito a conciliare i tempi abbastanza facilmente. In ogni caso, però, gradirebbe un diverso orario di apertura degli enti, in particolar modo dell'Asl e dell'INPS ed è favorevole all'utilizzo dei servizi online e di prenotazione.

Inoltre si osserva che la maggioranza degli utenti si è recata al servizio pubblico per il disbrigo di una sola pratica; che la tipologia della visita ha riguardato in particolar modo la necessità di richiedere documenti da consegnare presso altri enti, i pagamenti di tasse e multe, e la richiesta di informazioni. L'emissione di documenti amministrativi, la richiesta di erogazione dei servizi e di rilascio della carta d'identità sono operazioni poco svolte.

Attraverso la somministrazione del questionario sono state raccolte anche informazioni in merito alla mobilità degli utenti che si recano presso il servizio pubblico. Ne conviene che il mezzo più utilizzato è l'automobile con la prevalenza del 55% del campione, seguito dal mezzo pubblico con il 25 %, e il 12% che si reca a piedi, mentre la bicicletta e la moto sono quasi inutilizzati. L'automobile è utilizzata perché permette maggiore libertà di movimento e perché consente di conciliare più spostamenti nella stessa giornata.

## QUESTIONARIO 6

Con il questionario n. 6 è stato indagato il gradimento dei cittadini in merito agli orari di apertura degli esercizi commerciali. I 100 utenti, intercettati nei pressi del Centro Commerciale "Mongolfiera" e dei su-

permarket Despar, Dok, La Prima, presenti nell'area target della terza Circoscrizione, hanno espresso un giudizio abbastanza positivo sugli orari di apertura al pubblico delle attività commerciali, anche se un complessivo 18% si ritiene poco o per nulla soddisfatto. I cittadini, con oltre il 90%, hanno manifestato interesse nei confronti di orari di apertura e chiusura diversi soprattutto per l'attività di shopping specificamente riferita a prodotti non alimentari. I cittadini (l'87%) hanno inoltre dimostrato estremo interesse per l'apertura serale prolungata dei negozi, ma anche di bar e ristoranti, e solo il 13% ha espresso un giudizio negativo sull'utilità di istituire la giornata del cittadino.

## ASSE STRATEGICO: "FOGGIA OPEN"

### **ARGOMENTO/ CRITICITA':**

L'accessibilità e le modalità di apertura dei servizi, pubblici e privati svolgono un ruolo di primo piano rispetto alla dimensione spazio-temporale della vita quotidiana dei cittadini, infatti una parte considerevole degli spostamenti intra-urbani, correlati alla cronoagenda giornaliera o settimanale del cittadino, è legata alla loro fruizione diretta. Tuttavia, a fronte delle trasformazioni sociali e delle mutate esigenze familiari, l'apparato organizzativo della città, soprattutto nella fruizione dei servizi pubblici e privati, risulta obsoleto e rispondente ad un modello rigido, con orari standardizzati, tempi non coincidenti o eccessivamente sincronici nella modalità di erogazione dei servizi, che spesso sono causa di perdita di tempo e complicazione nell'accesso alla fruizione del servizio. Soprattutto questo tipo d'organizzazione temporale non risponde alle esigenze d'alcune fasce della popolazione, lavoratori con orari non standard e più estesi rispetto a quelli tipici del lavoro dipendente, pendolari, genitori con figli piccoli entrambi impegnati lavorativamente. Ciò porta ad un sovraffollamento degli sportelli in alcune ore, con conseguente effetto di congestione della mobilità per coloro che usufruiscono del servizio.

Dal prospetto degli orari rilevato dalle indagini svolte, emerge che gli uffici del Comune è articolato su cinque giorni la settimana, ma i giorni di apertura al pubblico si spalmano su due - tre giorni la settimana. Gli orari di maggiore affluenza al pubblico sono prevalentemente la mattina dalle 09:00 alle 13:00, mentre per quanto riguarda gli uffici della Camera di Commercio sono aperti al pubblico dal lunedì al venerdì, questo permette una maggiore distribuzione dell'utenza e i picchi di affluenza risultano limitati agli orari dalle 10:00 alle 11:00.

Per quel che riguarda gli orari dei servizi commerciali, va rilevato che mentre la grande distribuzione serve ampiamente la città in orari continuati e prolungati (dal lunedì al sabato, con l'aggiunta della domenica



in buona parte dell'anno; con fasce orarie collocate prevalentemente tra le 8.00 e le 20.00), i negozi e i piccoli e medi esercizi commerciali sono generalmente chiusi nell'orario della pausa pranzo e dopo le 20.00, e il lunedì mattina.

In alcuni quartieri della città, si segnala una progressiva difficoltà del piccolo commercio accompagnato da una tendenza all'indebolimento del tessuto di relazioni, dal venir meno delle condizioni di sicurezza garantite dalla presenza di mercati rionali. Per alcune categorie di cittadini (anziani, disabili, persone che non dispongono di mezzi privati) è un problema raggiungere aree commerciali esterne al proprio quartiere, o punti della grande distribuzione, per acquistare beni di prima necessità.

Va in ogni modo evidenziato che la riorganizzazione temporale dei servizi pubblici a favore dei cittadini/utenti, si intreccia con un altro problema, quello degli stessi lavoratori dipendenti degli uffici pubblici, la maggioranza dei quali sono spesso donne, molte delle quali mamme, dunque divise anch'esse dalla necessità di conciliare il tempo del lavoro con quello della famiglia.

## **OBIETTIVI**

L'obiettivo della strategia "Foggia Open" è quello di creare una città aperta ad accogliere le nuove esigenze dei cittadini e dei dipendenti pubblici in un'ottica globale di armonizzazione dei tempi della città. Si vuole offrire una gamma flessibile d'orari dei servizi pubblici e privati, adatta a soddisfare segmenti d'utenza che faticano ad utilizzare i servizi negli orari di apertura tradizionali. Consentire all'utenza di accedere a più servizi pubblici e di pubblico interesse in una stessa giornata, armonizzare gli orari di apertura dei servizi commerciali presenti sul territorio secondo criteri orientati alle esigenze degli utilizzatori ed ampliare progressivamente il numero degli esercizi coinvolgibili dentro un percorso di coordinamento. Come anche, implementare l'utilizzo in rete degli strumenti informatici e telematici e diffondere

un'informazione chiara e precisa verso gli utenti, anche utilizzando modalità comuni a più Enti.

Migliorare la qualità della vita attraverso il risparmio di tempo utilizzato per l'accesso ai servizi, favorire un accesso più agevole alla rete dei servizi commerciali in area cittadina, attivando altresì processi di ripresa del commercio e rivitalizzazione urbana.

Per quanto concerne gli orari degli stessi dipendenti pubblici, si vuole altresì aumentare il grado di flessibilità di svolgimento del lavoro all'interno degli Enti pubblici/privati, attraverso i nuovi strumenti previsti dal CNL per il ridimensionamento degli orari e la turnazione degli stessi dipendenti, e aprire la strada a modelli di impiego innovativi, come il lavoro a distanza.

**TARGET DEI DESTINATARI:** tutti i cittadini e le popolazioni temporanee.

**STRUMENTI:**

Attraverso la riprogettazione degli orari dei servizi pubblici, si vuole coordinare gli orari d'apertura tra i vari enti e ampliare gli orari già esistenti tenendo conto della domanda degli utenti. Si disporrà dunque di un "prospetto informativo" dei rispettivi orari d'apertura dei servizi pubblici.

Sulla base dei risultati emersi dalle indagini preliminari condotte attraverso i questionari si vuole promuovere e sperimentare la "**Giornata del cittadino**", una giornata in cui i servizi di pubblica utilità e gli esercizi commerciali che vogliono aderire all'iniziativa, restano aperti per tutta la giornata. Con questa iniziativa si vogliono garantire orari certi di apertura degli sportelli, dei servizi al pubblico, e il prolungamento degli esercizi commerciali, in modo che gli utenti abbiano la certezza di accedere agli stessi e ne siano adeguatamente informati. Si disporrà dunque di una "mappa" di localizzazione dei servizi pubblici e commerciali e dei rispettivi orari di apertura. Si vuole promuovere

un accordo con le organizzazioni sindacali e i dipendenti interni, per la sperimentazione della “**Banca delle ore**”, nuovo strumento di contabilizzazione del tempo di lavoro che consente una gestione più flessibile nel medio-lungo periodo, il sistema prevede che la maggiore durata della prestazione lavorativa rispetto al normale orario di lavoro faccia maturare al lavoratore/trice un “credito” cui consegue il diritto al recupero, per il periodo corrispondente concordato con le esigenti con la lavoratrice/tore, possono essere maturate 30 ore di straordinario l’anno che possono essere utilizzate entro il 31 dicembre dell’anno successivo.

Si ritiene inoltre di localizzare presso la sede dell’Ufficio di Piano, uno **Sportello dei cittadini** che, in raccordo con l’URP, Ufficio Relazioni con il Pubblico disciplinato dalla L. 150/2000, svolga un ruolo di diffusore delle informazioni con particolare riferimento alle politiche temporali urbane. Presso lo Sportello dovranno essere disponibili tutti i materiali riferiti alle politiche di conciliazione, di genere e dei tempi.

Infine, si vuole formalizzare il prolungamento degli orari di alcuni servizi pubblici attraverso un **Protocollo d’Intesa** tra l’Asl e L’INPS che garantisca una maggiore semplificazione del servizio, nelle pratiche di conciliazione dei tempi per il cittadino.

## **ASSE STRATEGICO: “FOGGIA FACILE”**

### **ARGOMENTO/CRITICITA':**

Oggi giorno ogni soggetto è caratterizzato da molteplici vincoli temporali che scaturiscono dalla pluralità di dimensioni di vita (tempo del lavoro retribuito, tempo familiare, di relazione/sociale e tempo per sé). Inoltre il crescente ingresso delle donne nel mercato del lavoro ha posto ancor più l'accento sul bisogno di equilibrio tra il tempo del lavoro e il tempo della famiglia. Le donne sono i soggetti che risentono maggiormente della complessità dei tempi di conciliazione, in quanto sono sia impegnate nella fitta rete di relazioni parentali e familiari, sia impegnate nel lavoro in condizioni non sempre facili e agevoli. Una situazione questa che non riguarda solo le donne più giovani, ma anche quelle in età più matura, costrette a far fronte ad esigenze di cura, spesso della famiglia originaria, pressanti. Dunque continua, per la donna, a perdurare un sistema del mercato del lavoro “intermittente” fatto di disuguaglianze, un esempio sono le interruzioni del lavoro in occasione della nascita di un figlio. Capita con sempre maggiore frequenza, per la scarsità di risorse utilizzabili per conciliare la propria giornata di lavoro con la cura parentali, che le donne siano “costrette” a scegliere di rinunciare alla carriera lavorativa. In particolare l'alto indice di femminilizzazione negli enti pubblici induce a porre l'attenzione sulle scelte riferite al genere e promuovere soluzioni organizzative e sperimentali per la conciliazione delle lavoratrici e lavoratori e i bisogni temporali degli utenti dei servizi comunali.

Un altro aspetto da considerare, che gioca un ruolo fondamentale nei tempi di conciliazione della famiglia, è il tempo della scuola. Spesso accade che entrambi i genitori lavorano e che sono le strutture scolastiche ad accogliere i bambini e a organizzare e gestire il tempo da dedicare ai figli. Risulta essere necessario, per la scarsa flessibilità

dell'orario lavorativo dei genitori o anche per la mancanza di una rete familiare/ sociale allargata di mutuo aiuto, i servizi pre e post-scuola.

Un aspetto nevralgico è quello che riguarda il tempo di cura dei figli nel loro tempo liberato dagli impegni scolastici. Dai risultati ottenuti dalle indagini preliminari, si è visto che la maggioranza dei bambini impiega il suo tempo libero a casa, e che la possibilità di frequentare impianti sportivi per svolgere attività fisiche e ludiche è relegata ad una piccola percentuale di bambini, questo avviene principalmente la scarsa disponibilità economica per quelle famiglie in cui a lavorare è solo un genitore.

### **OBIETTIVI**

L'obiettivo della strategia "Foggia Facile" è quello di agevolare e facilitare appunto, i tempi di conciliazione del lavoro, della famiglia e della cura parentali. Favorire, attraverso adeguati provvedimenti, la possibilità per donne e uomini di coniugare il lavoro retribuito con la vita familiare e il tempo per sé e/o tempo di relazione, a tale scopo s'individuano nuovi modelli organizzativi del lavoro, orari lavorativi flessibili compatibili con le necessità personali, offrire servizi che sostengono il lavoro di cura di bambini, anziani e disabili.

Si vuole sperimentare, attraverso il potenziamento dell'offerta dei servizi scolastici orientati alle esigenze delle famiglie, i **servizi pre-scuola e dopo-scuola** e il **prolungamento dell'orario in uscita dei nidi**.

Ampliare i servizi di cura per gli anziani, in accordo alle già sopravvenute disposizioni in materia di servizi socio-assistenziali. Si vogliono promuovere nella comunità locale momenti di riflessione legati alla tematica della conciliazione e delle pari opportunità, partendo da famiglie con bambini in età prescolare. Inoltre si vogliono stimolare e accompagnare trasformazioni culturali che riguardano nuovi stili di gestione dei compiti per la cura e per la famiglia, verso un equilibrio di responsabilità tra generi e una "parità" nell'uso della risorsa tempo.

**TARGET DEI DESTINATARI:** famiglie e bambini, dipendenti pubblici, anziani.

**STRUMENTI:**

- Sostenere campagne di sensibilizzazione sulle pari opportunità, attraverso le quali si vuole predisporre una lettura di genere dell'organizzazione di supporto alle scelte organizzative dell'ente e contrastare la possibile espulsione delle donne dal mercato del lavoro in ragione alle loro scelte di vita familiare;
- Progetto "Scuolamica" per l'attivazione dei servizi pre-scuola a dopo-scuola, per ampliare l'offerta dei servizi scolastici e andare in contro alle esigenze di conciliazione dei tempi per quelle famiglie dove entrambi i genitori lavorano;
- Ampliamento dei servizi per l'infanzia, anche con la creazione di un apposito "Albo baby-sitter";
- Attivazione di reti sociali di mutuo-aiuto finalizzate alla condivisione tra le famiglie del carico della cura parentali;
- Assegnazione di voucher sociali, finalizzati ad incentivare la frequentazione di impianti sportivi per lo svolgimento di attività fisiche e ludico-ricreative da parte dei bambini e degli adolescenti.

## **ASSE STRATEGICO: "FOGGIA FLUIDA"**

### **ARGOMENTO/CRITICITA':**

Quando si parla di accessibilità non ci si riferisce solo all'aspetto temporale degli orari dei servizi pubblici (ampiamente trattato nell'asse strategico "Foggia Open") ma anche alla dimensione spaziale, cioè la localizzazione dei servizi e la loro raggiungibilità fisica, nell'ottica di mobilità sostenibile.

Dalle indagini preliminari svolte dai questionari si evince che la mobilità urbana contemporanea è basata sull'uso massiccio dell'automobile, scelta dovuta principalmente al fatto che l'automobile consente maggiore libertà di spostamento, ma ciò causa inquinamento acustico e atmosferico, congestione del traffico in particolari fasce orarie della giornata e in generale scarsa vivibilità.

L'uso del mezzo pubblico è invece rivolto a quelle persone che non hanno l'automobile, agli studenti universitari e delle scuole superiori, e alla popolazione degli immigrati. Una delle cause del loro scarso utilizzo è da imputare ai ritardi delle corse e al numero delle macchine che non riescono a coprire l'utenza in alcune fasce orarie. E' lo stesso da tener in considerazione che il ritardo delle circolari è dovuto alla congestione del traffico di altri mezzi di trasporto e al disordine della mobilità in generale.

Aspetto positivo è che si percepisce da parte dei cittadini la voglia di sperimentare nuove forme di mobilità sostenibile come il car pooling o il bike sharing. Inoltre, vi è da parte delle mamme che accompagnano i figli a scuola il suggerimento ad ampliare il servizio scolastico dello scuolabus.

### **OBIETTIVI**

Obiettivo del progetto "Foggia Fluida" è quello di creare una città scorrevole, decongestionata, con flussi di traffico ridotti, una città sostenibile per l'ambiente e gli abitanti, una città contraddistinta da forme di

traffico variegati e rispondenti alle molteplici esigenze dell'utenza. Il cittadino deve poter scegliere di volta in volta tra l'andare a piedi, in bicicletta, sui mezzi pubblici o in auto secondo gli spostamenti che deve fare. Il poter scegliere implica che tutte le soluzioni di trasporto siano in misura analoga confortevoli, sicure e convenienti, favorendo quelle più appropriate dal punto di vista della sostenibilità.

L'obiettivo è favorire la riduzione del consumo energetico, e la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico nell'area d'interesse, spostare la domanda verso l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'auto e promuovere la rimodulazione degli spostamenti casa-lavoro-scuola in favore di mezzi non inquinanti. Si vuole supportare la diffusione della cultura della mobilità lenta e collettiva, e avviando la messa in opera dei parcheggi di cintura collegati con un sistema di trasporti pubblici alle principali aree di interesse cittadine e con tariffe d'uso agevolate in caso di utilizzo integrato del parcheggio e dei mezzi pubblici.

In un'ottica allargata d'area vasta si vuole promuovere l'utilizzo del treno per il raggiungimento della città di Foggia da parte delle popolazioni extraurbane, in occasioni di eventi quali notti bianche e manifestazioni di grande richiamo pubblico. E' inoltre in atto lo studio di fattibilità circa la possibilità di installare una metro-tramvia in ambito comunale.

**TARGET DEI DESTINATARI:** cittadini, city users, popolazioni temporanee.

**STRUMENTI:**

- Campagne di sensibilizzazione all'uso di mezzi di trasporto collettivi, mezzi pubblici e altre forme di mobilità alternativa come il car sharing e car pooling;



- Mappa dei parcheggi di interscambio, percorsi pedonali e piste ciclabili, in un disegno multimodale di mobilità, per migliorare la percorribilità e la sicurezza ciclopedonale del territorio comunale;
- Ticket della mobilità integrata per favorire l'utilizzo di mezzi pubblici a favore delle classi sociali deboli;
- Riprogettazione del servizio di bus scolastico per la sua implementazione;
- Rafforzare e costituire nuovi nodi di interscambio ferro-gomma.

## IL GOVERNO DEL PIANO

### LE STRUTTURE TECNICO-OPERATIVE

Quale strumento permanente, continuamente perfezionabile, dell'azione pubblica, il PTTS esige organismi gestionali stabilmente inclusi nell'organigramma comunale. Tale necessità è imposta dall'ampia trasversalità delle politiche dei tempi urbani che, coinvolgendo settori differenti tra loro connessi della vita civile, suggeriscono l'adozione di un disegno di "sistema" nella programmazione, implementazione e monitoraggio. Consolidare e costituire organismi di gestione, progettazione e sostegno, è suggerito, inoltre dal bisogno di incrementare una sensibilità istituzionale condivisa da decisori pubblici e amministratori, verso le tematiche inerenti ai tempi della città, dato il carattere ancora sperimentale delle stesse, dall'esigenza di assicurare continuità al PTTS e alle iniziative in esse contenute, dal desiderio di ampliare la partnership con i differenti attori sociali, istituzionali e stakeholders nell'ottica di un maggior coinvolgimento delle realtà locali, e dalla necessità di collegare l'apporto *time mainstreaming* con quello di *gender mainstreaming* tra gli strumenti di programmazione e valutazione ex ante, in itinere, ex post, delle politiche pubbliche attivate dall'Amministrazione comunale di Foggia.

La legge n. 53 del 2000 stabilisce all'art. 24, comma 2, che i comuni con popolazione superiore a 30.000 abitanti sono tenuti ad individuare un responsabile cui è assegnata la competenza in materia di tempi ed orari e che partecipa alla conferenza dei dirigenti, ai sensi della legge 8 giugno 1990, n. 142. La legge 53/2000 impone dunque l'obbligo giuridico di costituire l'**Ufficio Tempi** come strumento operativo stabile,

interno all'organizzazione comunale, seguendo un'ottica di visibilità e valorizzazione delle competenze relative ai tempi della città. Numerosi sono i compiti dell'Ufficio Tempi, tra questi vi è preliminarmente la costruzione di un ambiente pubblico, istituzionale e tecnico capace di coinvolgere e diffondere nella costruzione dei progetti *sui tempi e gli orari della città*, gli attori sociali, gli stakeholders esterni, e gli uffici dell'amministrazione comunale. Tra le competenti proprie dell'Ufficio Tempi s' individuano:

- consulenza tecnica per gli aspetti orari e temporali inerenti alle azioni di progetto promossi dal Comune di Foggia anche in collaborazione con altre amministrazioni pubbliche del territorio;
- l'accompagnamento, la redazione, l'attuazione per l'arco della sua durata del PTTS in coordinamento con gli altri piani di programmazione politica e sociale, tra cui il Piano sociale di zona;
- animazione e coinvolgimento attraverso i tavoli di co-progettazione degli attori istituzionali e sociali che operano nel territorio, anche al di là dei confini amministrativi, in linea con quanto già definito nella proposta di convenzione per l'istituzione della giornata del Cittadino;
- Gestione dei tavoli partenariali per una costruzione sociale delle decisioni;
- Gestione degli organi di attuazione del Piano, come l'Osservatorio sui Tempi della città;
- Esplorazione delle opportunità di finanziamento che a livello regionale, nazionale e europeo, possono sostenere le politiche temporali dell'amministrazione e la conseguente progettazione;
- Presentazione della relazione annualmente al Sindaco, o all'assessorato ai tempi quando sarà istituito, per condividere

con l'intero consiglio comunale l'aggiornamento degli obiettivi e la riflessione sulle nuove azioni;

- Valutazione periodica dell'andamento delle attività previste dal Piano coerentemente con quanto definito nel Sistema di Valutazione proposto.

L'Ufficio del PTTS di Foggia ha trovato una sede fisica sin dal mese di ottobre del 2010 ma è un contenitore che necessita dell'individuazione delle risorse e delle competenze disponibili seppur si ritenga efficace mantenere una struttura snella, deve esserci la possibilità di attivare specifiche risorse, già nelle disponibilità dell'Amministrazione ma che operano in altri settori, su interventi progettuali ad hoc riferibili anzitutto all'organizzazione del territorio, alla mobilità ed alla ricerca urbana. In pratica l'Ufficio del PTTS deve diventare il "motore" di una logica e di un modo di operare trasversale all'organizzazione. Da questo punto di vista, ciascun Servizio/Ufficio sarà chiamato ad individuare al proprio interno un/una referente con il ruolo di interlocutore operativo dell'Ufficio Tempi. L'obiettivo è quello di costruire e far crescere nel tempo una sorta di "comunità professionale" capace di elaborare proposte, costruire e gestire progetti integrati sui tempi della città.

E' prevista inoltre, come strumento conoscitivo indispensabile per sostenere la definizione di politiche sempre adeguate alle trasformazioni delle esigenze dei cittadini e di coloro che vivono temporaneamente la città, la costituzione del **Nucleo di programmazione** con il compito di integrare le politiche e le azioni che, pur appartenendo ad ambiti diversi, possono contribuire a migliorare la vivibilità della città. Del Nucleo faranno parte il Sindaco, gli assessori con le deleghe più strettamente legate alle problematiche dei tempi urbani, come quelle relative all'organizzazione del territorio, all'ambiente, alla mobilità, al commercio, alle politiche per la famiglia, al personale, alla sicurezza, nonché i dirigenti dei relativi settori. Tutte le iniziative, avviate sotto forma di sperimentazione, saranno oggetto di monitoraggio e valutazione per

l'intera durata della sperimentazione. L'obiettivo sarà quello di garantire all'Amministrazione comunale il governo delle azioni strategiche e monitorare l'effettivo livello di soddisfacimento dei bisogni temporali dell'utenza, la coerenza tra le azioni individuate ed i vincoli organizzativi e di risorse dei servizi comunali e degli altri enti territoriali coinvolti, la percezione delle iniziative avvertita da parte dei destinatari, la fattibilità, le criticità, le competenze e le risorse richieste.

Il *Sistema di Valutazione* consentirà di valutare non solo i risultati formali – ad esempio il rispetto dei tempi pianificati, la partecipazione attiva dei portatori di interesse, ma anche i “risultati sostanziali” attraverso l'individuazione di parametri che consentono di comprendere la correttezza del processo che porta alla realizzazione dell'idea progetto in termini di impatto sulla qualità della vita dei cittadini. I parametri di controllo corrisponderanno anche alla responsabilità delle rilevazioni, delle fonti da utilizzare e dei risultati. L'esito dell'attività di valutazione sarà riportato nella relazione annuale del Sindaco al Consiglio Comunale ed alla città.

In un orizzonte di medio periodo il Sistema di Valutazione potrebbe diventare un vero e proprio strumento per il “buon” governo delle politiche temporali all'interno dell'amministrazione comunale. Il modello proposto deve consentire di avere una visione di insieme sull'andamento del progetto, della buona riuscita del processo di realizzazione attuato, dell'impatto delle azioni implementate.

## LA COMUNICAZIONE

A sostegno della necessaria azione di informazione e di diffusione, è importante prevedere lo sviluppo di strumenti e canali di comunicazione che hanno l'obiettivo di:

- sensibilizzare gli stakeholders locali alla questione dei tempi della città coinvolgendoli nell'individuazione di soluzioni efficaci;

- sensibilizzare i cittadini dell'area target ad analizzare i propri bisogni e ad individuare le difficoltà di conciliazione ed i vincoli per una giusta vivibilità della città; informare i cittadini sull'utilizzo dei servizi presenti, anche attraverso le opportunità offerte dal web e dal progetto e-democracy, chiedendo ai cittadini di partecipare alle azioni di ascolto, anche attraverso lo specifico sito web.

Gli strumenti di comunicazione previsti sono:

- conferenze stampa, convegni territoriali;
- realizzazione di filmati informativi da pubblicare sulle emittenti televisive locali;

- realizzazione di un sito web linkabile dall' home page

[www.comune.foggia.it](http://www.comune.foggia.it) e delle altre istituzioni pubbliche e private aderenti all'iniziativa;

- produzione di locandine, poster, pannelli da esterno, depliant da distribuire a tutte le famiglie dell'area obiettivo, totem da collocare presso gli sportelli dei partners dell' iniziativa.

A tal fine si ipotizza una stretta collaborazione tra l'Ufficio Comunicazione/Stampa con l'Ufficio dei Tempi e che venga costituita, così, una struttura che promuova l'incremento dei contatti con i cittadini e strutturi e gestisca i meccanismi di comunicazione.

I destinatari privilegiati del progetto di comunicazione, "ascoltatori" diretti e indiretti sono tutti i cittadini: le famiglie, gli anziani, le donne, i city user, gli imprenditori ed i professionisti. Le famiglie come crocevia di tempi diversi, gli anziani attivi perché chiamati a gestire questioni burocratiche per conto dell'intera famiglia, gli anziani soli perché possano fruire dell'accesso ai servizi pubblici, le donne perché troppo spesso nella "doppia presenza", gli studenti, gli universitari, i pendolari, perché possano avere una facilità di accesso ai servizi tenendo ben conto della temporaneità (che si tratti di giorno, settimana o mese) gli imprenditori ed i professionisti come soggetti che non devono essere penalizzati da un uso non produttivo del tempo.

## LE STRUTTURE DI PARTECIPAZIONE

Una vera e propria progettazione partecipata è fondata su un dibattito capace di animare costantemente la città e l'elaborazione di efficaci politiche temporali, come le altre politiche urbane, sono sicuramente il frutto di un attento ascolto dei bisogni dei cittadini.

Il partenariato che ha sostenuto e partecipato attivamente al percorso di costruzione e progettazione dello studio di fattibilità del PTTS, ha svolto anche il compito di antenna all'interno delle proprie strutture di riferimento e di amplificatore verso l'esterno delle finalità del piano, raggiungendo così anche in modo agevole gruppi di cittadini "interessati" e comunque prodotto un effetto moltiplicatore che non può essere assolutamente disperso.

Lo stesso partenariato, anche ampliato, potrà essere lo zoccolo duro su cui costruire il processo di istituzione della Consulta comunale per i tempi della città.

La **Consulta cittadina** sarà un organismo di indirizzo e supporto per le successive progettazioni riferite alle politiche temporali. Sarà lo stesso partenariato (costituenda Consulta) a definire lo statuto o il regolamento dell'organismo, avvalendosi delle competenze specifiche delle risorse professionali comunali. La Consulta diventerà il luogo privilegiato di discussione sulle tematiche temporali e raccoglierà, a livello cittadino, i contributi di quanti esprimono dei bisogni o suggeriscono interventi.

## Analisi questionari

### Analisi questionario 1

La fase di indagine e di rilevazione dei dati a supporto dello studio di fattibilità del Piano è iniziata con la somministrazione di un questionario rivolto ai cittadini, in occasione della manifestazione “ottobre d’au-  
no” presso la Fiera di Foggia. Sono stati somministrati 282 questionari.

La prima parte del questionario è stata strutturata in modo da avere uno “screening” del campione intervistato, è stato chiesto, infatti, l’età, il sesso, la composizione del nucleo familiare, l’occupazione lavorativa dell’intervistato, la Circonscrizione di appartenenza della città di Foggia. Risulta che la maggior parte degli intervistati appartengono alla 3<sup>a</sup> Circonscrizione, dunque dell’area target oggetto dell’intervento di Piano, sono composti da uomini e donne in uguale percentuale, con un’età media dai 35 ai 44 anni, e con un lavoro da impiegato o insegnante.

La seconda parte del questionario ha indagato in linea generale su tre aree principali:

- Modalità di spostamento
- servizi pubblici
- tragitto casa-lavoro

Si è indagato sulla modalità di spostamento che vengono utilizzate per raggiungere il posto di lavoro o l’università nel caso di studenti, e il tutto è stato fatto per ogni fascia d’età. Si conferma l’utilizzo preponderante dell’automobile da parte di tutte le fasce d’età, ad esclusione dei pensionati, per raggiungere il posto di lavoro/università, in quanto è considerato dagli intervistati l’unico mezzo che permette libertà di mo-



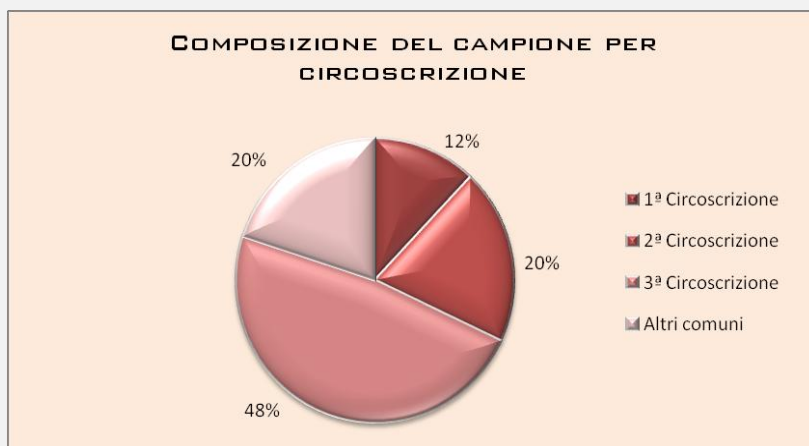
vimento e conciliazione dei tempi di spostamento. Mentre il mezzo pubblico è maggiormente utilizzato per quella fascia d'età che va dai 15 ai 24 anni, dei quali una buona parte usufruisce del mezzo pubblico per raggiungere la Scuola/università, e per quella fascia d'età dai 65 anni in su, quindi dai pensionati. Mentre una piccola parte raggiunge il posto di lavoro a piedi.

Al contrario per raggiungere i servizi pubblici, più della metà degli intervistati dichiara di utilizzare il bus urbano, e una piccola parte dichiara di andare a piedi. E' stata poi chiesta con quale frequenza ci si reca al servizio pubblico per ogni fascia d'età, ne risulta che la maggior parte degli intervistati dai 15 ai 54 anni si reca agli uffici pubblici con una frequenza di 2/3 volte al mese, mentre per gli intervistati della fascia d'età compresa dai 65-74 anni aumenta notevolmente la frequenza giornaliera agli uffici pubblici, gli intervistati dai 75 anni in su si reca agli uffici pubblici con una frequenza sostanziale di due/tre volte l'anno (40%).

Si riscontra da parte degli intervistati un buon livello di soddisfazione del servizio pubblico, soprattutto in termini di mobilità, parcheggi e barriere architettoniche, al contrario sono poco soddisfatti dei tempi di attesa del servizio pubblico e manifestano la necessità di voler disporre di orari continuati, il chiede il prolungamento degli orari di apertura e una piccola parte degli intervistati vorrebbe l'apertura degli uffici fino alle 20:00 almeno di un giorno alla settimana.

Inoltre si è cercato di analizzare le modalità del tragitto casa lavoro, in relazione alle fasce d'età, al sesso e alla professione degli intervistati. Ne conviene che la maggior parte degli intervistati effettua delle soste durante il tragitto casa-lavoro e in particolare l'uomo libero professionista, con un lavoro che consente di avere orari flessibili, accompagna i figli a scuola e la donna imprenditrice svolge commissioni varie. Anche per gli impiegati e gli insegnanti si riscontra la stessa cosa, mentre i commercianti, sia uomini che donne, non effettuano soste nel tragitto casa-lavoro, molto probabilmente perchè

hanno orari rigidi. Per quanto concerne gli studenti, risulta che lo studente maschio effettua delle soste per fare commissioni mentre la studentessa per fare shopping.

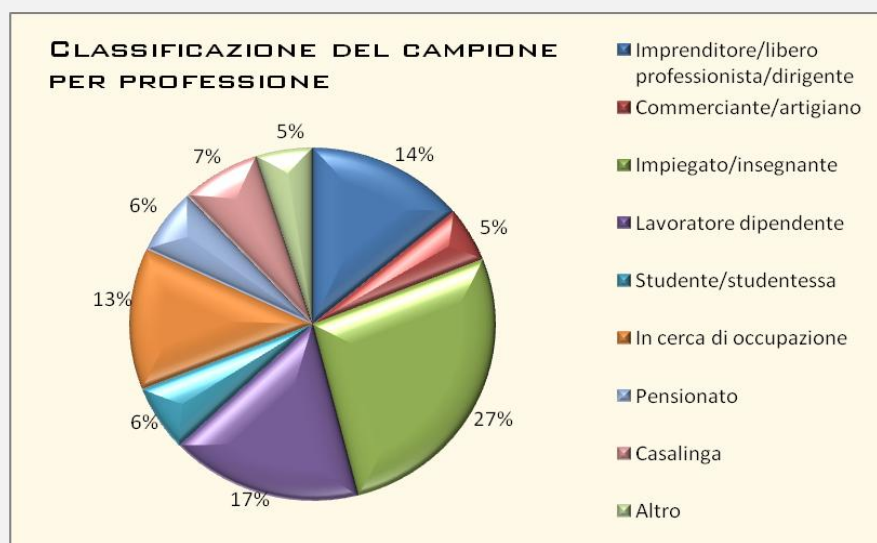


Con questo grafico possiamo osservare la circoscrizione di appartenenza delle persone che hanno risposto ai 282 questionari. Dell'area target, e quindi della 3ª circoscrizione, hanno risposto 134 persone, pari al 48% del campione analizzato, dunque quasi la metà degli intervistati, questo dato già fa presagire quali saranno le linee di tendenza sulle quali discutere in seconda battuta.

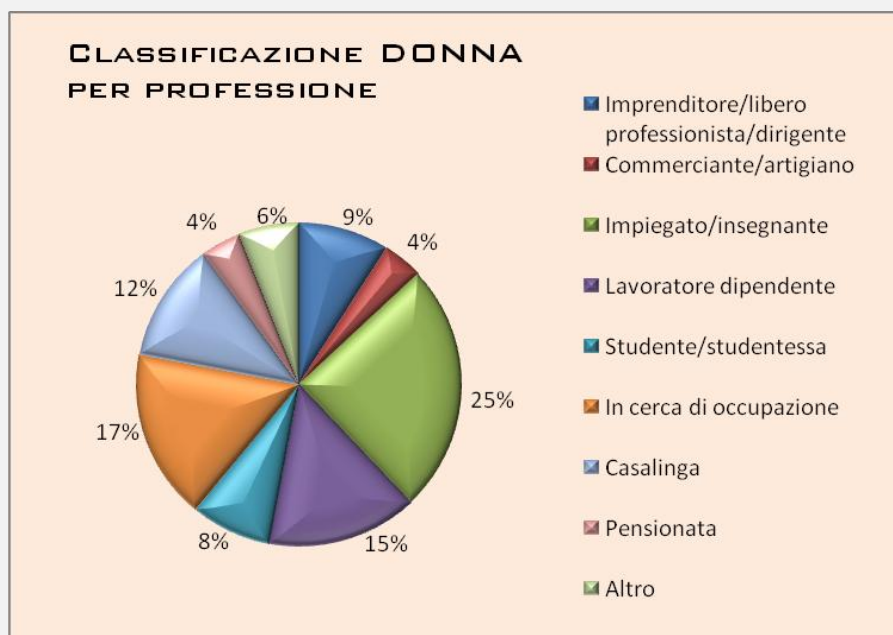
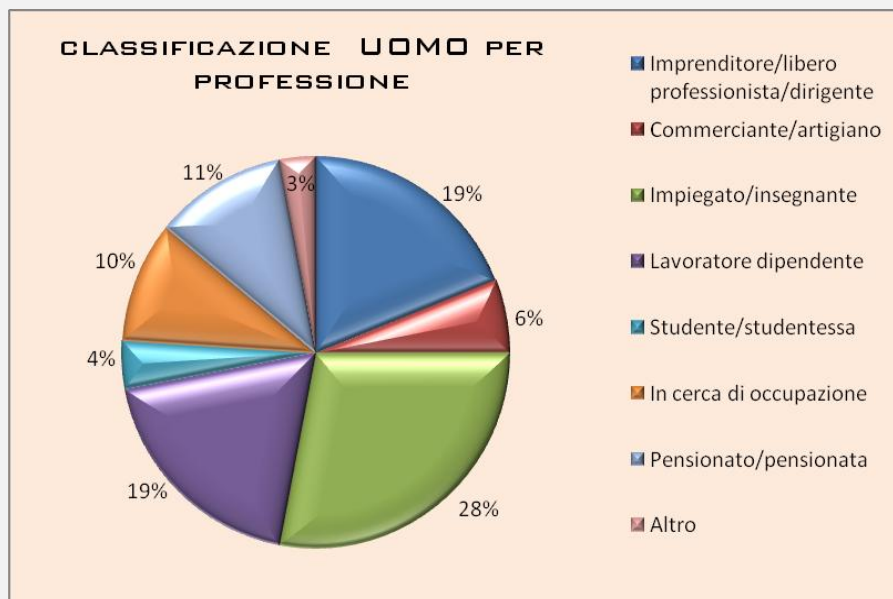
Proposte interessanti sono state date per la maggior parte dagli studenti universitari che frequentano l'Ateneo e che hanno fatto proposte molto interessanti in tema di mezzi pubblici per collegare l'Università con i punti nevralgici della città. Altre proposte interessanti sono state date da foggiani emigrati al nord, precisamente in Emilia Romagna, favorevoli ad una politica che privilegi l'uso di mezzi pubblici a discapito di quelli privati, per risolvere il problema traffico e quello dell'inquinamento atmosferico, ad esempio il bike sharing.



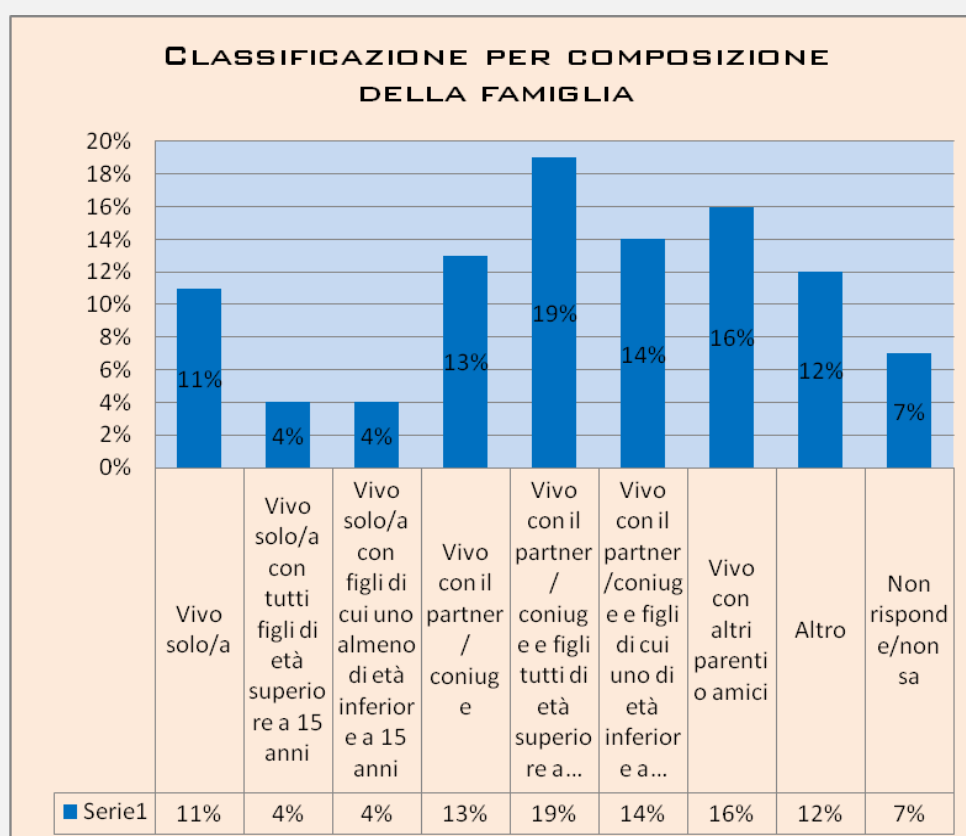
Con questo diagramma a torta osserviamo la suddivisione del nostro campione per genere, gli uomini (con il 51%) e le donne (con il 49%).



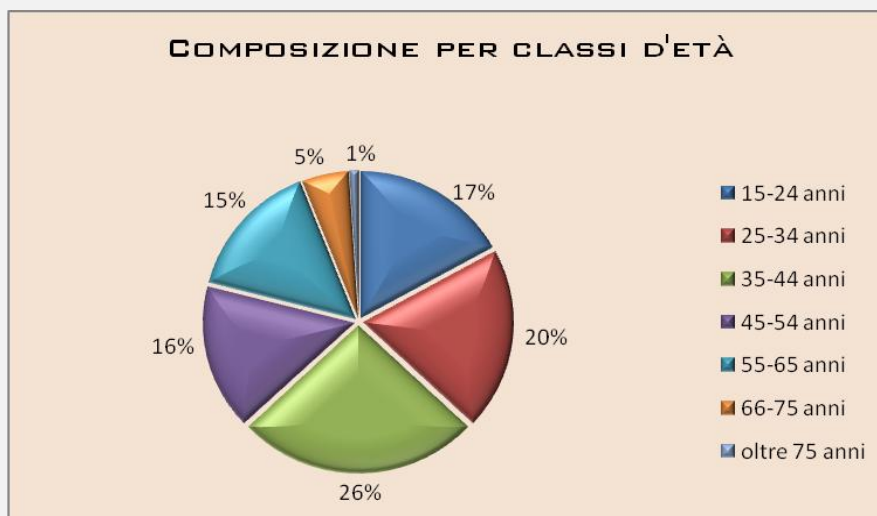
Attraverso questo grafico si ha la chiara composizione del campione per il tipo di professione svolta. La maggiorparte degli intervistati (27%) sono impiegati/insegnanti, seguono i lavoratori dipendenti (17%), i liberi professionisti (14%) e le persone in cerca di occupazione (13%). In minoranza, con percentuali simili, sono commercianti, studenti, pensionati, casalinghe e altro.



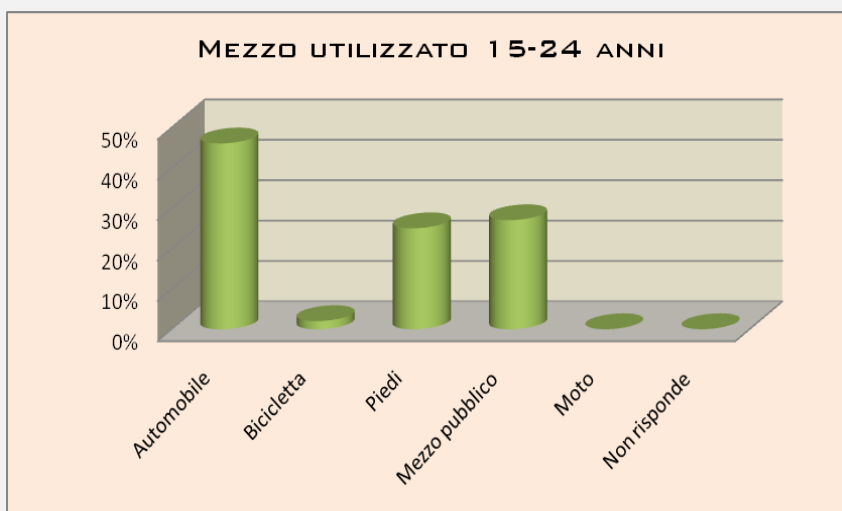
In questo diagramma a torta osserviamo la classificazione del campione donna per professione. Il 25% delle intervistate è caratterizzato da donne impiegate/insegnanti, seguite dal 15% lavoratrici dipendenti. Dato molto interessante è la percentuale di disoccupate o in cerca di occupazione del 17%, il 12% sono studenti, mentre l'8% sono casalinghe.



In questa pagina grafica osserviamo come è composta la famiglia. Osserviamo che il 19% vive con il proprio partner/coniuge e ha figli superiori ai 15 anni, a seguire il 14 % vive con il proprio partner/coniuge e ha figli inferiori di 15 anni. Dato molto interessante è che il 13% del campione intervistato non ha figli e l' 11% vive solo, mentre il 16% degli intervistati vive con altri parenti o amici, dato attestato dalla presenza di studenti universitari, mentre il 7% non risponde.

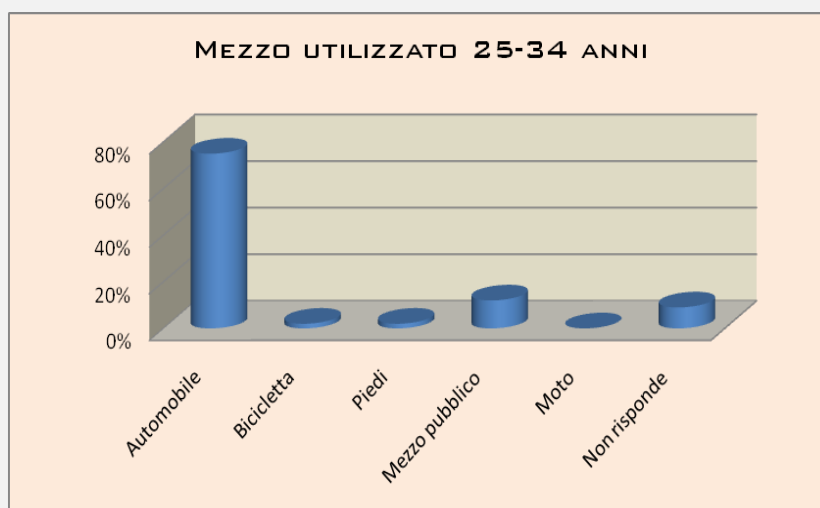


Come detto nella premessa, da questo diagramma a torta possiamo osservare la grande partecipazione nella compilazione del questionario da parte delle fasce di età intermedia, quali 35-44, 25-34, 15-24anni. I giovani continuano ad essere interessati alla politica e manifestano la voglia di confrontarsi e relazionarsi alle istituzioni pubbliche, dunque si rimarca il ruolo importante e da protagonista che vogliono avere i giovani. Di contro gli anziani esprimono perplessità sul fatto che la città possa migliorare dal punto di vista dei servizi pubblici, della vivibilità, ecc.

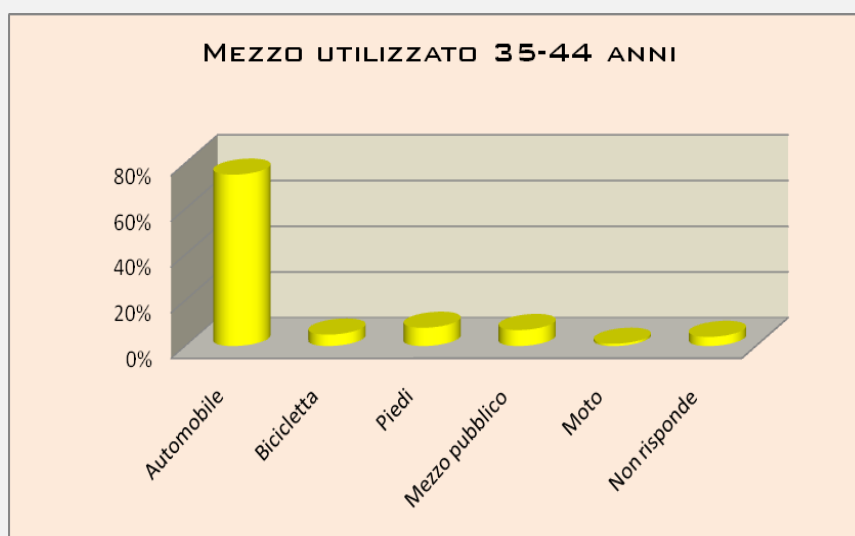


In questa pagina grafica possiamo osservare le preferenze del mezzo utilizzato per andare a lavorare o per raggiungere l'università, riferita

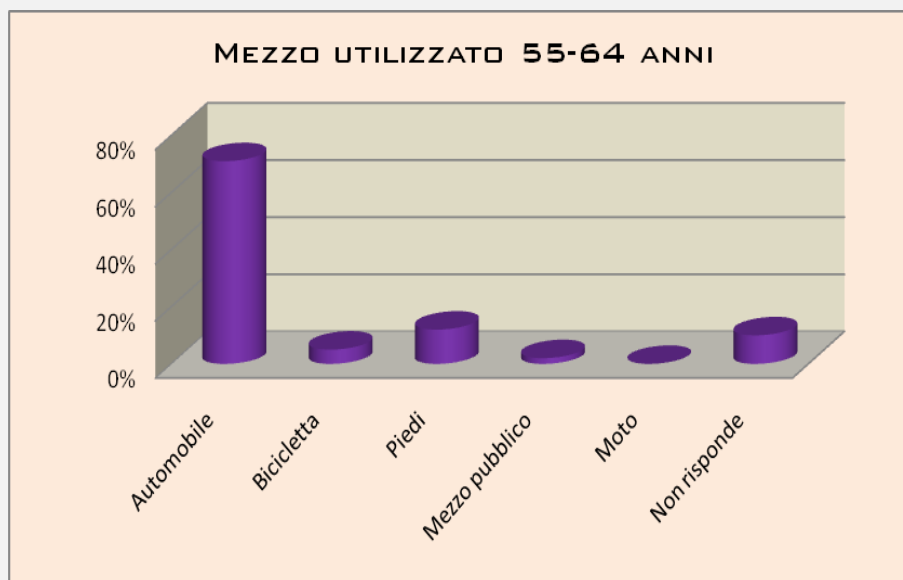
ad una fascia di età dai 15-24 anni. Il 46% dichiara di utilizzare l'automobile, seguito da un ottimo 27% che dichiara di utilizzare il mezzo pubblico, mentre il 25% del campione dichiara di raggiungere a piedi i luoghi della scuola o del lavoro.



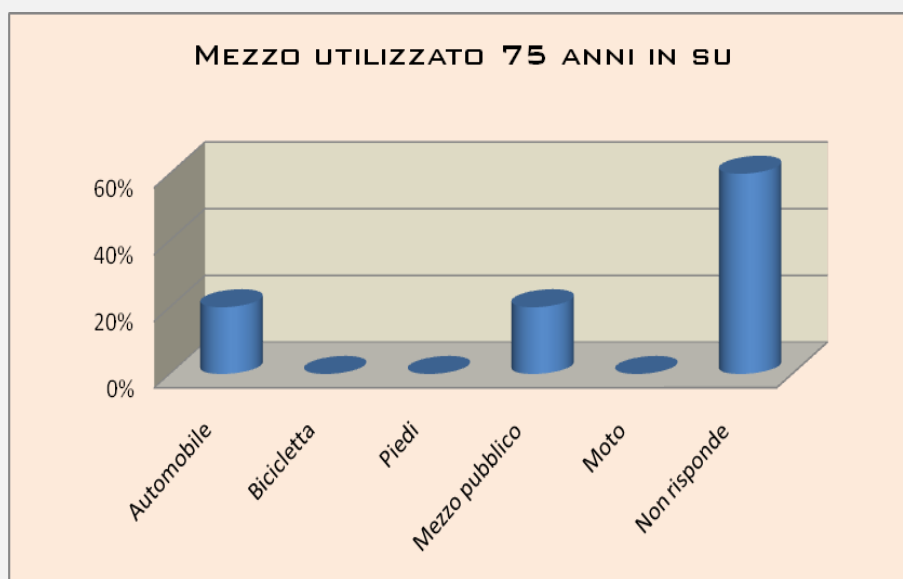
Anche per la fascia di età 25-34 anni, continua ad essere prevalente l'utilizzo dell'automobile come mezzo per andare a lavoro, con il 75%. Si osserva come all'aumentare dell'età diminuisce l'utilizzo del servizio pubblico, infatti confrontando il dato della fascia d'età dei 25-34 anni si ha un valore uguale a meno della metà del valore visto per la fascia d'età dei 15-24 anni.



Per la fascia d'età dei 35-44 anni, l'82% degli intervistati dichiara di utilizzare l'automobile. Mentre la percentuale di persone che utilizzano il mezzo pubblico scende al 2%.

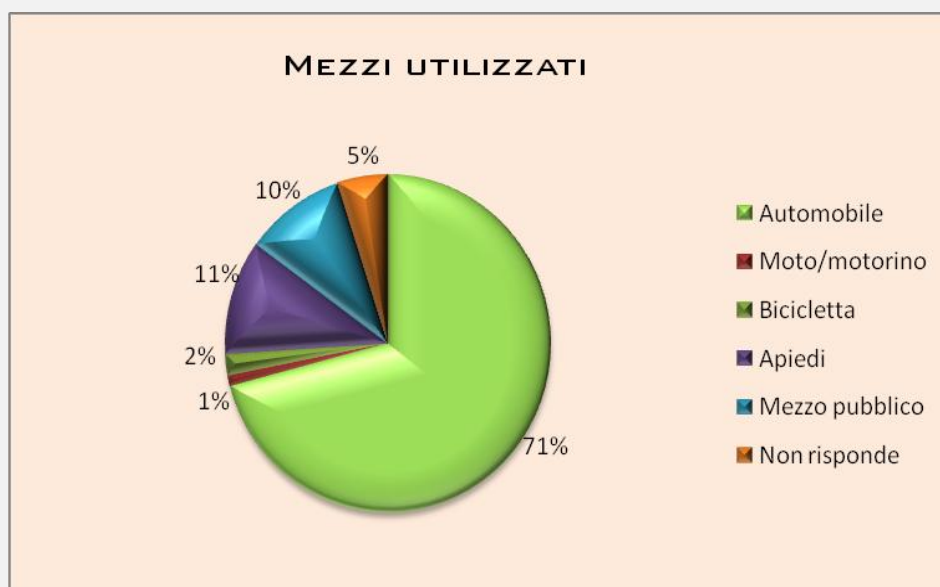


Anche per questa fascia d'età (55-64 anni) si riscontra l'uso prevalente dell'automobile (quasi l'80%), ma anche un aumento delle persone che vanno a piedi (quasi il 20%). Dato curioso è l'aumento delle persone che non rispondono a questa domanda, che risulta essere più del 10%.

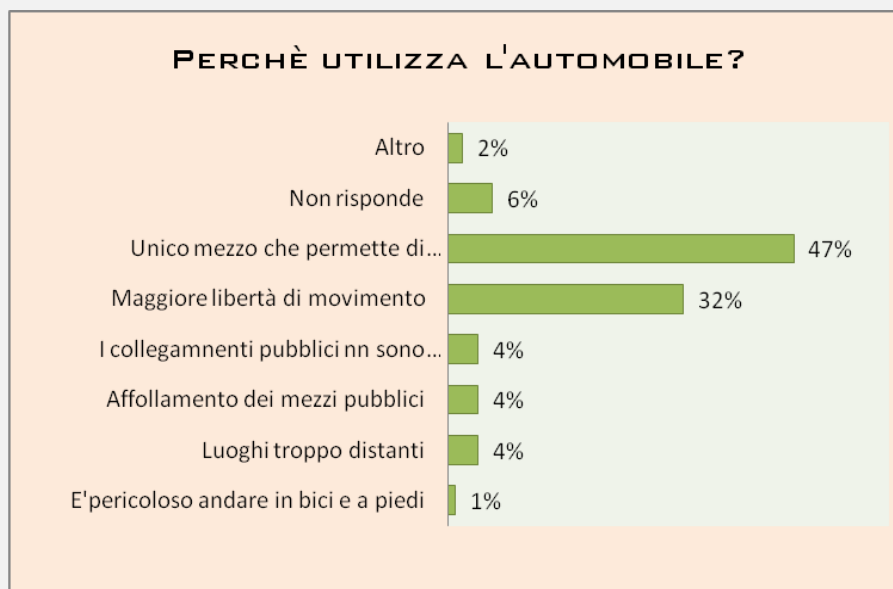




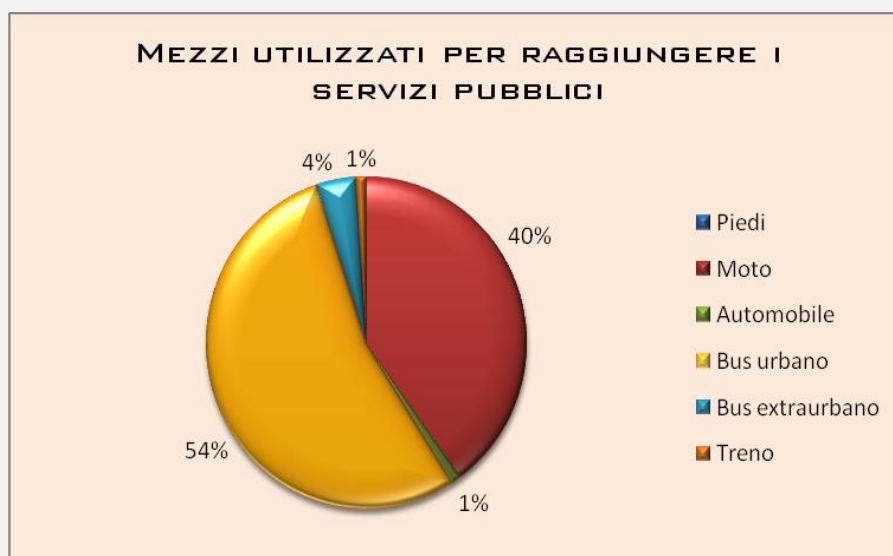
In questa fascia di età caratterizzata prevalentemente da pensionati, si osserva che più del 20% degli intervistati utilizza il mezzo pubblico, mentre aumenta al 60% la percentuale di persone che non risponde.



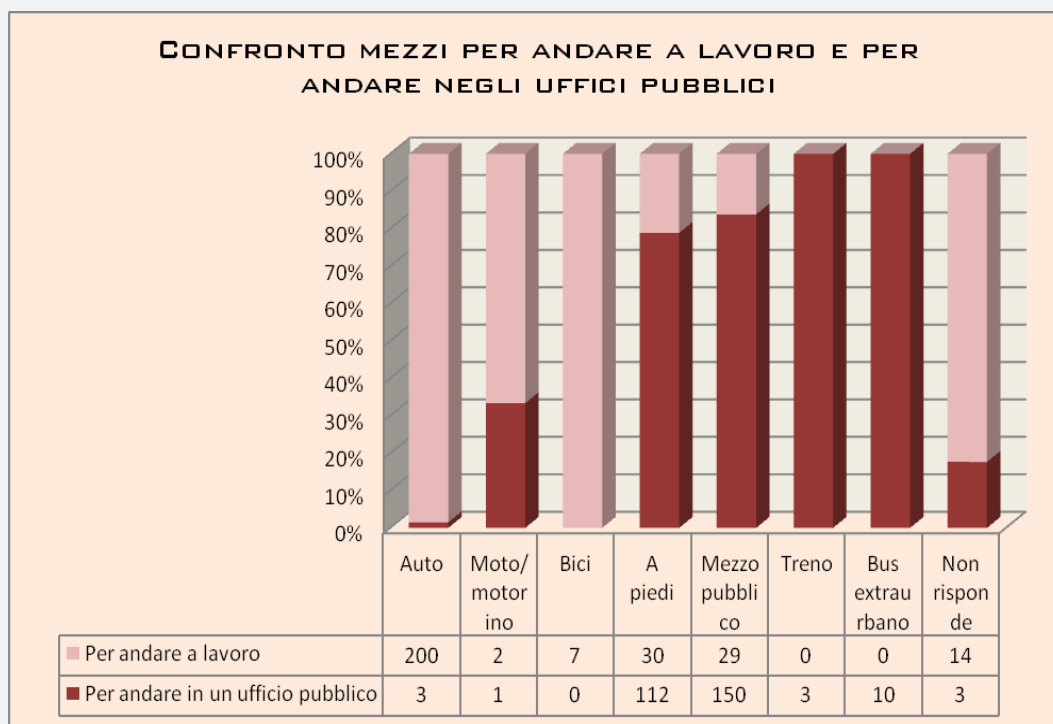
Questa pagina grafica fa un riepilogo dei mezzi utilizzati per andare a lavorare: il 71% utilizza l'automobile, contro l'11% appena che dichiara andare a piedi, il 10% utilizza il mezzo pubblico. Nella pagina seguente capiremo le motivazioni che spingono le persone ad utilizzare l'automobile e di conseguenza l'uso ridotto di altri mezzi di trasporto.



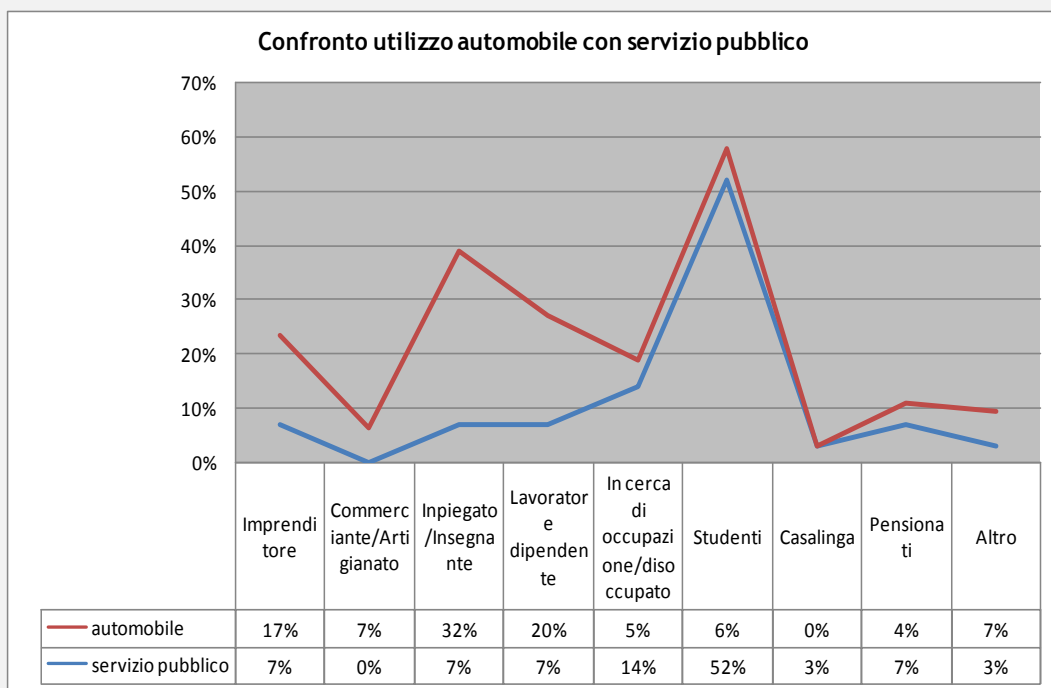
Attraverso questo grafico possiamo osservare che chi utilizza l'auto (il 47% degli intervistati) è perché lo considera l'unico mezzo che permette maggiore libertà di movimento, il 32 % lo considera come unico mezzo che permette di conciliare tutti gli spostamenti che deve effettuare nel corso della giornata, il 12 % giustifica l'utilizzo dell'auto a causa dell'affollamento dei mezzi pubblici, al fatto che alcune zone della città non sono collegate in modo ottimale e perché non consente di arrivare in perfetto orario al posto di lavoro o altro.



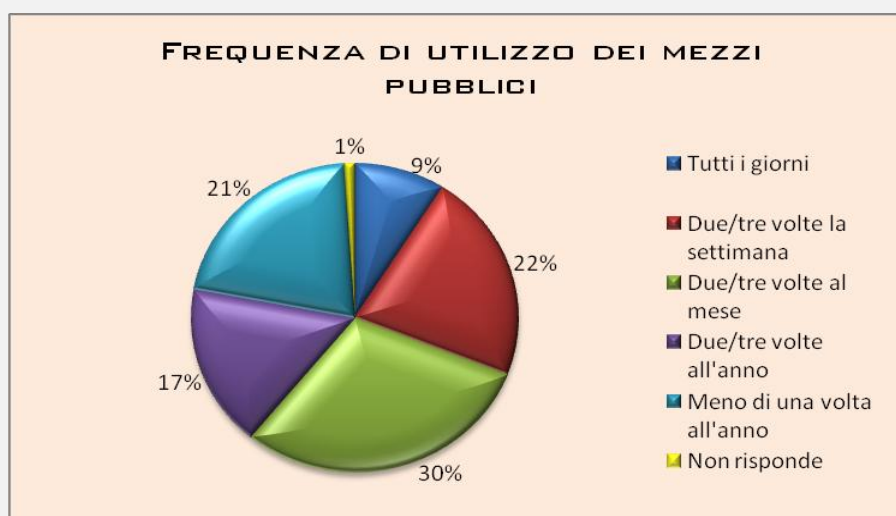
A differenza del posto di lavoro in cui si utilizzava per la maggior parte l'automobile, per raggiungere i servizi pubblici il 54 % dichiara di utilizzare il bus urbano, a seguire il 4% va a piedi, mentre solo l'1% utilizza l'automobile.



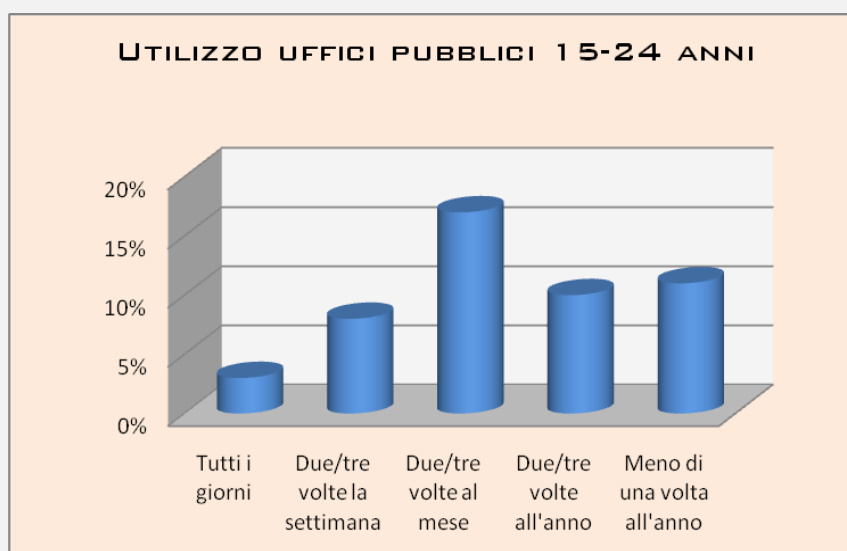
In questa pagina grafica confrontiamo i mezzi utilizzati per andare a lavorare contro i mezzi utilizzati per andare negli uffici pubblici. Per andare a lavoro si attesta l'uso dell'automobile, mentre per andare in un ufficio pubblico si predilige l'uso del mezzo pubblico.



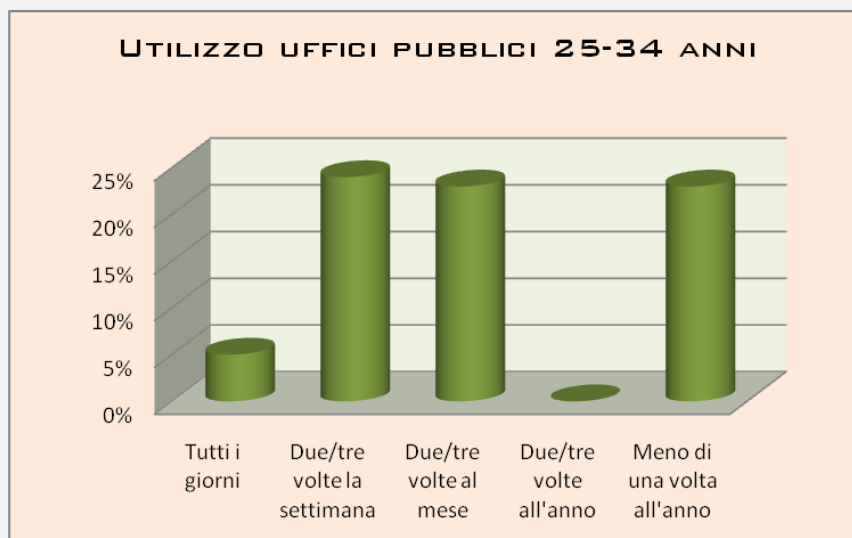
Con questo diagramma si mette a confronto l'utilizzo dell'auto con l'utilizzo del servizio pubblico a seconda delle categorie di lavoro degli intervistati. Si osserva che l'automobile viene utilizzata in maggiore percentuale da chi ha un posto di lavoro e dunque ha degli orari rigidi, come l'insegnante o l'impiegato, viceversa osserviamo l'utilizzo dei mezzi pubblici da parte degli studenti che non hanno degli orari rigidi ma flessibili, come ad esempio gli studenti universitari che in base alle lezioni hanno orari diversi. Dato molto interessante è l'utilizzo dei mezzi pubblici da parte dei pensionati e da chi è disoccupato o in cerca di occupazione, per questioni di budget economico.



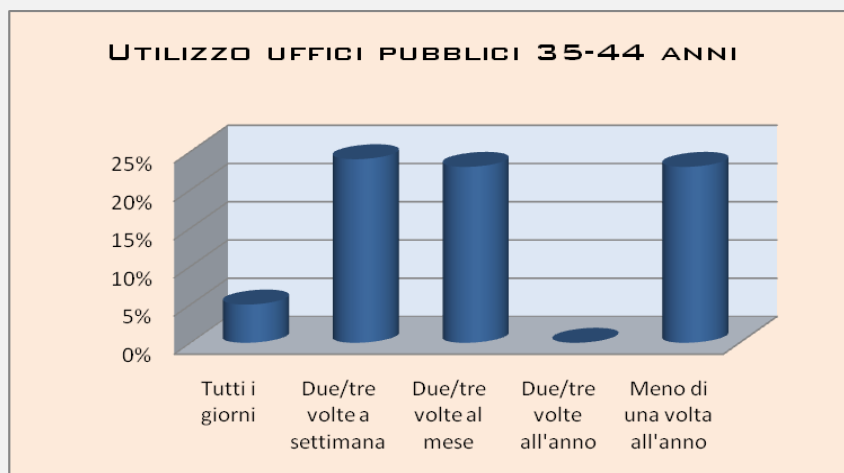
In questa pagina grafica osserviamo con quale frequenza si utilizzano i servizi pubblici: il 30% lo utilizza due/tre volte al mese, il 22% per due/tre volte la settimana, il 17% due/tre volte l'anno, il 9% lo utilizza giornalmente. Mentre il 21% utilizza i mezzi pubblici meno di una volta l'anno, dato riscontrato nei giovani dai 15 ai 35 anni.



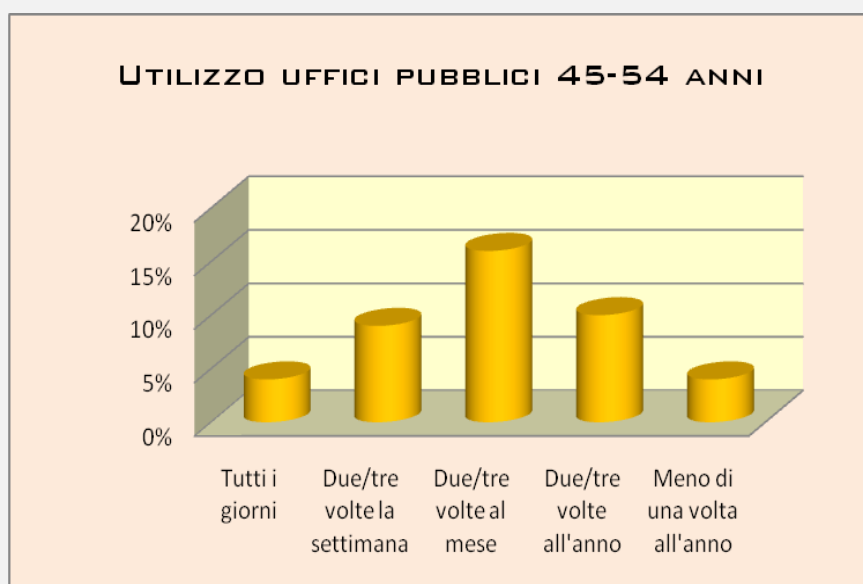
Come detto in precedenza osserviamo in modo specifico che la fascia di età 15-24 dichiara di recarsi in un ufficio pubblico meno di una volta all'anno ( 22%), due / tre volte al mese (per il 35%), due/tre volte la settimana (10%) e tutti i giorni (meno del 5%).



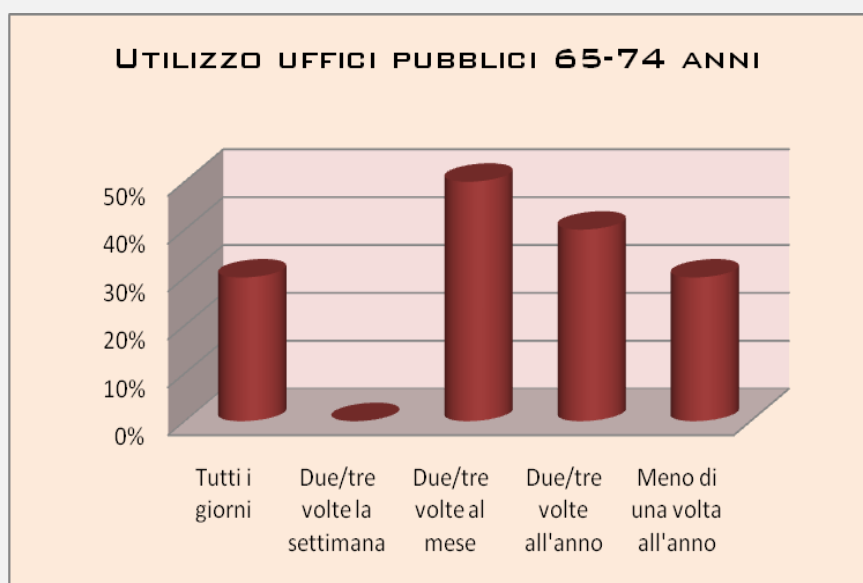
Per la fascia d'età compresa tra i 24 e 34 anni si registra una maggiore frequenza agli uffici pubblici, infatti il 25% degli intervistati si reca agli uffici pubblici due/tre volte alla settimana, il 24% si reca due/tre volte all'anno.



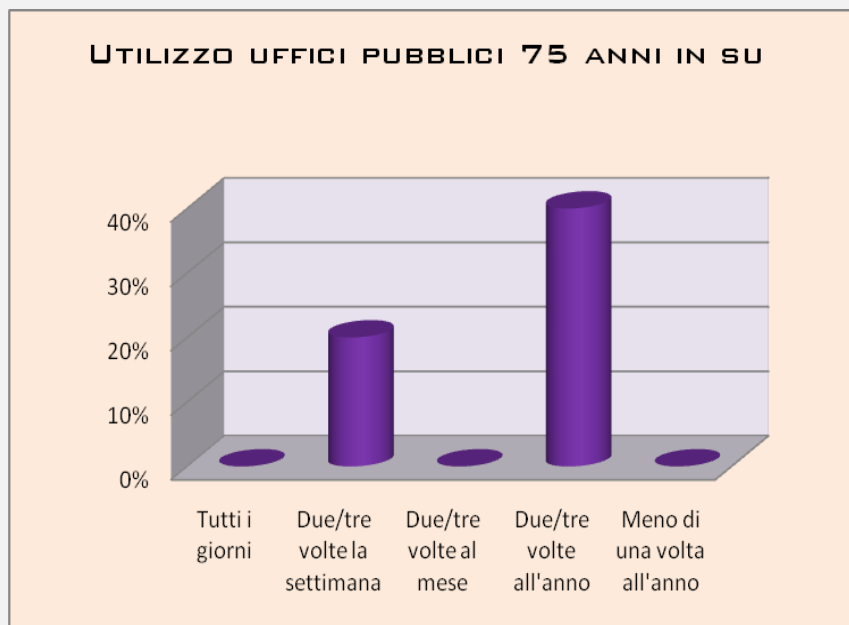
All'aumentare dell'età si osserva una maggiore frequenza agli uffici pubblici. Infatti più del 25 % si reca con una frequenza di due/tre volte alla settimana, e più del 5% tutti i giorni.



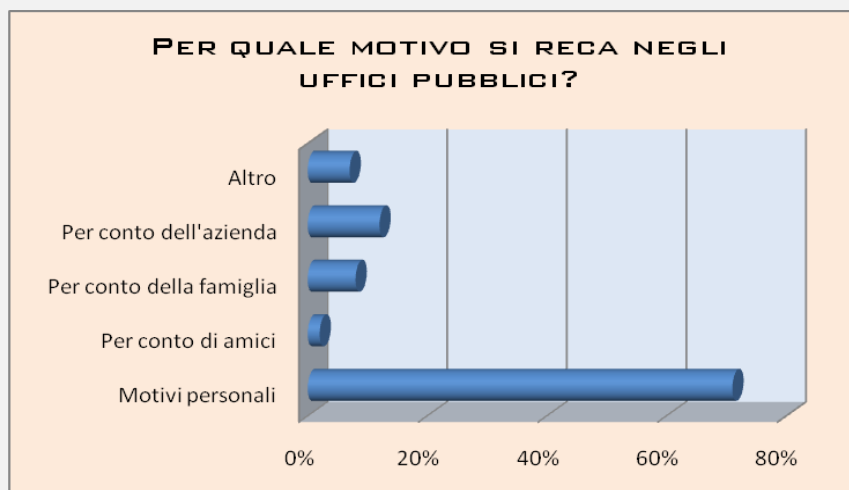
Per una fascia d'età compresa tra i 45 e i 54 anni, la frequenza di due/tre volte la settimana agli uffici pubblici scende al 10%, come anche la frequenza di due/tre volte al mese (18%), mentre quasi il 5% si reca tutti i giorni.



Per la fascia d'età dai 65-74 anni le cose cambiano. Aumenta notevolmente la frequenza giornaliera per chi si reca agli uffici pubblici, quella settimanale sfiora lo zero, mentre aumenta la frequenza di due/tre volte al mese, due tre volte l'anno e meno di una volta l'anno.



Gli intervistati dai 75 anni in su si recano presso gli uffici pubblici con una frequenza sostanziale di due/tre volte l'anno (40%) e di due/tre volte alla settimana (25%).

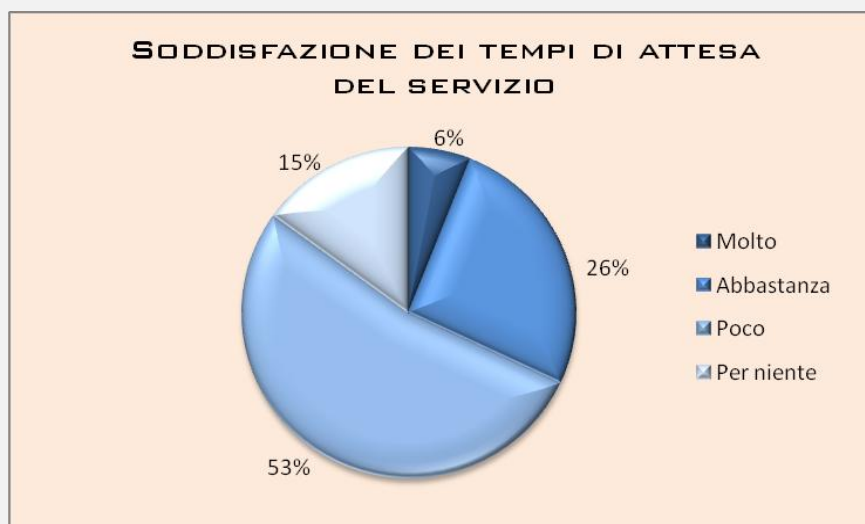


In questa pagina grafica osserviamo le motivazioni che spingono le persone ad andare negli uffici pubblici. La maggioranza, con il 71%, si reca per motivi personali, a seguire -con il 12%- si reca per conto dell'azienda.

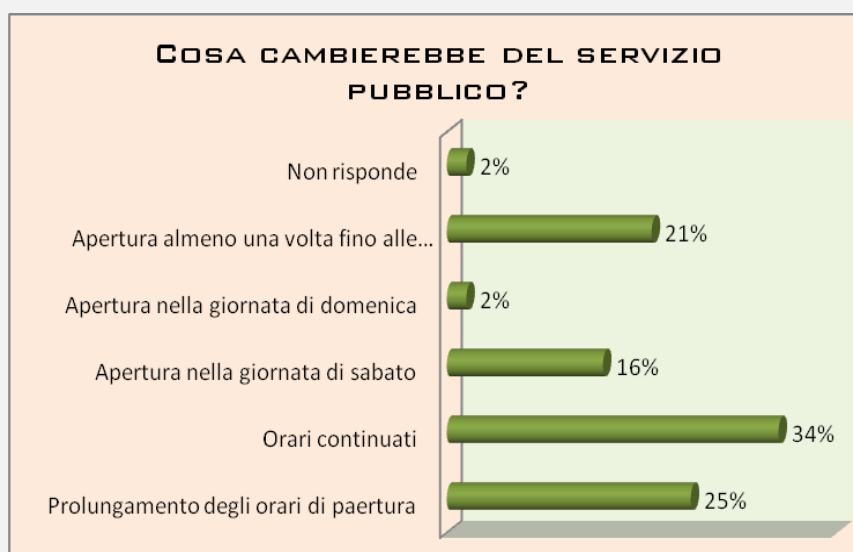




In questa pagina grafica osserviamo il livello di soddisfazione dei servizi degli uffici pubblici in termini di viabilità per raggiungere l'ufficio, parcheggi, e barriere architettoniche. Sostanzialmente le persone sono soddisfatte, ma il dato è da leggere molto attentamente visto che il 42% è abbastanza soddisfatto ma il 36% è poco soddisfatto dei servizi offerti dai servizi pubblici, il 16% non è per niente soddisfatto, solo il 6% dichiara di essere molto soddisfatto.

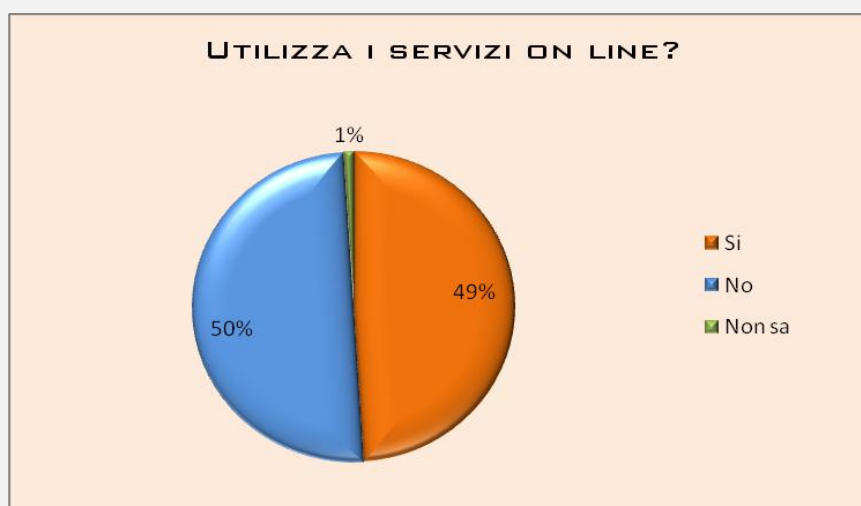


Andando nello specifico, si osserva che più della metà, precisamente il 53%, è poco soddisfatto dei tempi di attesa nei servizi pubblici.

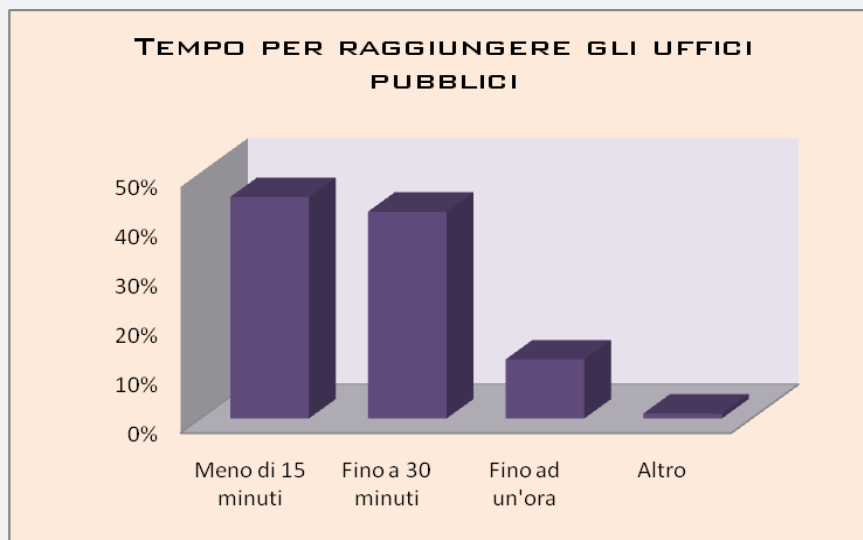


Alla domanda cosa cambiereste dei servizi pubblici il 34% degli intervistati ha manifestato la necessità di voler disporre di orari continuati, il 25% chiede il prolungamento degli orari di apertura e a seguire, il 21% vorrebbe l'apertura fino alle 20:00 almeno di un giorno alla settimana.

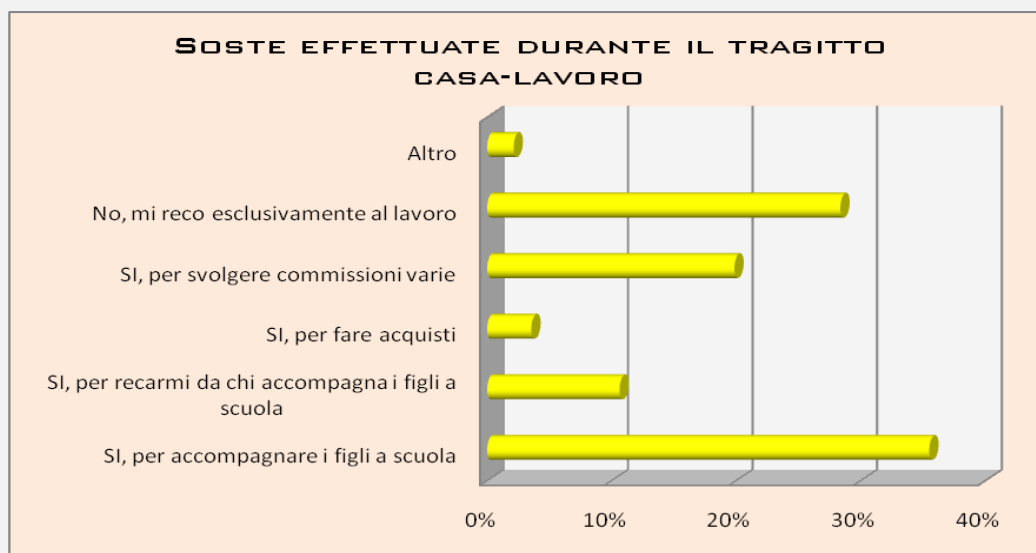
Bocciate le proposte di apertura alla domenica, infatti molti cittadini di fede cattolica hanno ricordato che la domenica è una giornata da dedicare al Signore.



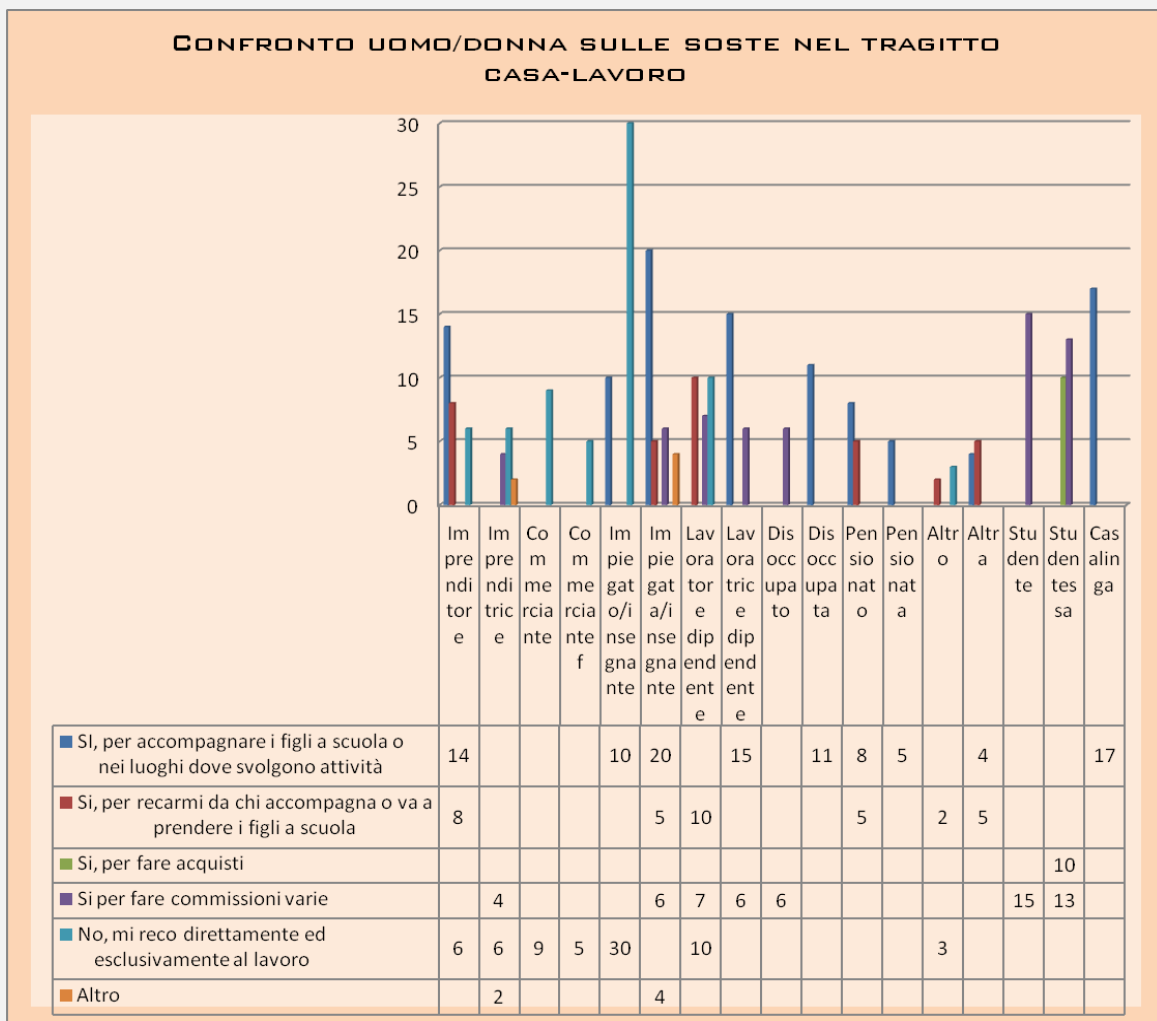
Alla domanda se si utilizzano servizi on line la situazione si spacca quasi a metà visto che il 49% dichiara di utilizzare servizi on line e viceversa il 50% dichiara di non utilizzarli.



Il raggiungimento degli uffici pubblici è molto rapido, infatti il 45% risponde di riuscire a raggiungere l'ufficio in meno di 15 minuti e il 42% fino a max di 30 minuti.

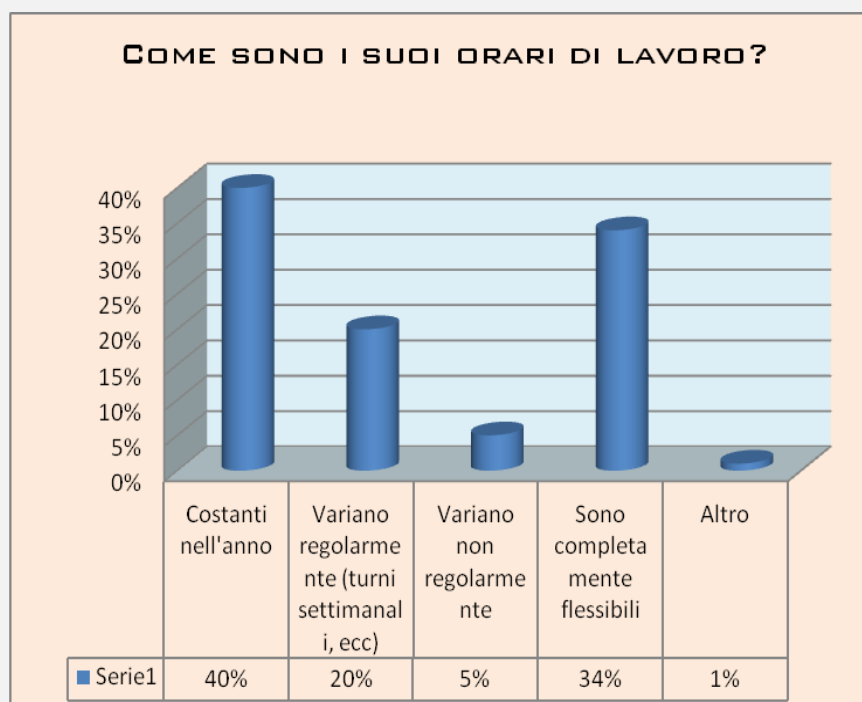


Dal grafico si rileva che le maggiorparte delle soste (38%) effettuate durante il tragitto casa-lavoro sono dovute per accompagnare i figli a scuola, altre per svolgere commissioni varie (quasi il 20%), altre ancora per recarsi da chi accompagna i figli a scuola (5%). Mentre quasi il 30% si reca esclusivamente a lavoro.



In questa pagina grafica analizziamo in modo specifico le soste effettuate tra casa-lavoro e viceversa, confrontando il genere uomo/donna e la professione. Si osserva che l' imprenditore, che non ha orari rigidi ma flessibili preferisce accompagnare i propri figli a scuola e andare a prenderli all'uscita della scuola, invece l'imprenditrice si reca direttamente al lavoro o se effettua soste durante il tragitto è per sbrigare commissioni varie. Ricontriamo una certa concordanza nei commercianti, sia maschili che femminili, che vanno direttamente a lavorare, molto probabilmente perchè hanno orari rigidi. Per quanto riguarda gli impiegati/insegnanti si osserva che sono loro ad accompagnare i figli a scuola prima di andare a lavoro, in quanto il lavoro da impiegato con orari di inizio generalmente dopo le

8.30 permette di accompagnare i figli. Per quanto concerne gli studenti, risulta che lo studente maschio effettua delle soste per fare commissioni varie mentre la studentessa per fare shopping.



Con questo grafico si è indagato sugli orari di lavoro degli intervistati. Risulta che il 40% del campione ha orari costanti nell'anno, il 34% ha orari completamente flessibili, il 20% ha orari che variano regolarmente, il 5% ha orari che variano ma non regolarmente.

## Analisi questionario 2

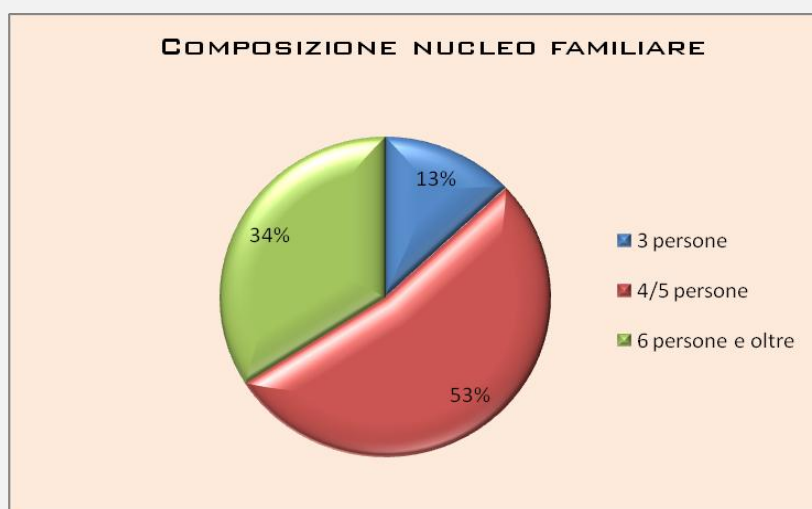
Durante la fase di monitoraggio sono stati somministrati dei questionari ai genitori degli alunni delle scuole ricadenti nell'area target, al fine di delineare un'immagine di come la popolazione foggiana vive la città, in termini di mobilità e conciliazione dei tempi vita-lavoro. In particolare attraverso il questionario si sono sviluppate le seguenti tematiche: la mobilità sostenibile e il trasporto pubblico, il tempo della genitorialità, la situazione della donna nel suo doppio ruolo in famiglia. Si è cercato di capire quali fossero le problematiche connesse al sistema della viabilità che caratterizza il percorso casa-scuola, quali fossero le tendenze dei genitori nella gestione del tempo da dedicare ai figli in relazione ai tempi del lavoro, al fine di individuare le esigenze e i potenziali servizi che potrebbero favorire la conciliazione dei tempi vita-lavoro.

Il questionario è stato somministrato nelle scuole ricadenti nella terza Circoscrizione foggiana, nei quartieri Camporeale e San Lorenzo: asilo nido comunale "Tommy Onori"; scuola dell'infanzia comunale "L. Sturzo"; Scuola dell'infanzia "Vittorino da Feltre"; Scuola primaria "Vittorino da Feltre"; Scuola primaria "C. Figliolia"; Scuola primaria "A. Gabelli"; la Scuola Primaria "S. Chiara"; Scuola primaria "Smaldone"; Scuola primaria "S. Ciro"; Scuola primaria "Piccolo Seminario"; Scuola secondaria I grado "Alfieri".

I questionari somministrati sono stati 270 in totale, dei quali hanno risposto 270 madri e 258 padri. Il corpo del questionario è stato strutturato in 4 parti, la prima parte comprende la sezione anagrafica per individuare il target dei destinatari, dunque si sono chiesti la composizione familiare e l'età dei figli. La seconda parte è una sezione dedicata alla madre, e la terza al padre, in queste due sezioni si è chiesto la condizione lavorativa dei genitori, i mezzi e i tempi di trasporto per andare a lavoro, le scelte che sono state fatte per conciliare i tempi del lavoro con quelli della genitorialità. La quarta sezione è dedicata ai

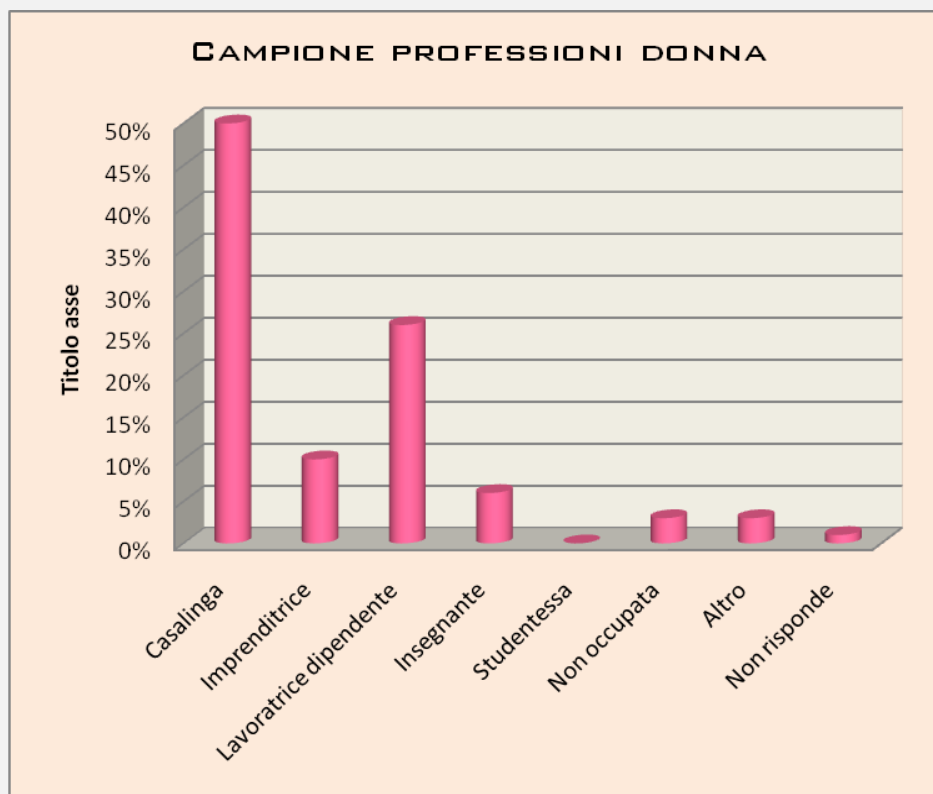
“tempi della scuola”, dunque si sono chieste quali sono le modalità e i tempi per accompagnare i figli a scuola, quali sono le abitudini dei figli nei tempi extra scolastici e quali i suggerimenti per la conciliazione dei tempi della scuola con quelli della famiglia.

Di seguito sono riportate le indicazioni più significative emerse dall'elaborazione dei dati. La maggior parte degli intervistati che lavorano, utilizzano la macchina come mezzo di trasporto, in quanto permette una maggiore libertà di movimento e la conciliazione di più spostamenti da effettuare durante la giornata. Si nota che per conciliare i tempi della genitorialità, molte delle donne intervistate ha scelto di lasciare il lavoro per dedicarsi ai figli, o comunque ha ridotto le ore di lavoro. Per quanto riguarda i servizi scolastici si riscontra un livello di soddisfazione medio da parte dei genitori, accompagnato da proposte di ampliamento/prolungamento degli orari dei servizi e miglioramento delle attività extra-scolastiche, in particolare delle palestre.

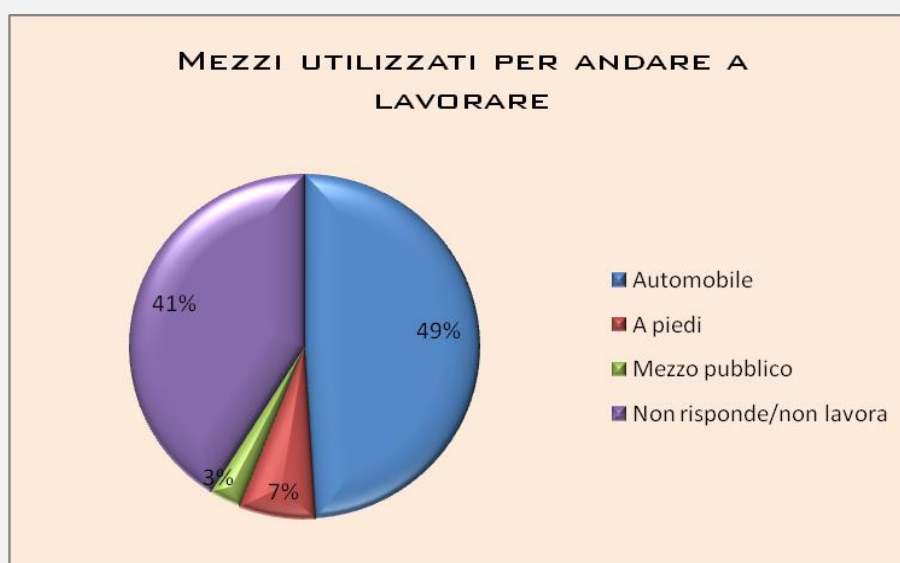


Questo grafico riporta il numero dei componenti il nucleo familiare. Si osserva che poco più della metà delle famiglie hanno un nucleo familiare composto da 4-5 persone, e un terzo delle famiglie ha un nucleo familiare composto da 6 persone. Questo grafico di introduzione del questionario oltre a darci informazioni sul campione analizzato contie-

ne un dato intuitivo sulle scelte che sono state fatte in tema di conciliazione dei tempi della scuola.



Da questo grafico si riscontra che la maggior parte delle donne intervistate è casalinga, più del 25% è una lavoratrice dipendente più del 10% è un'imprenditrice e meno del 10% è un'insegnante.



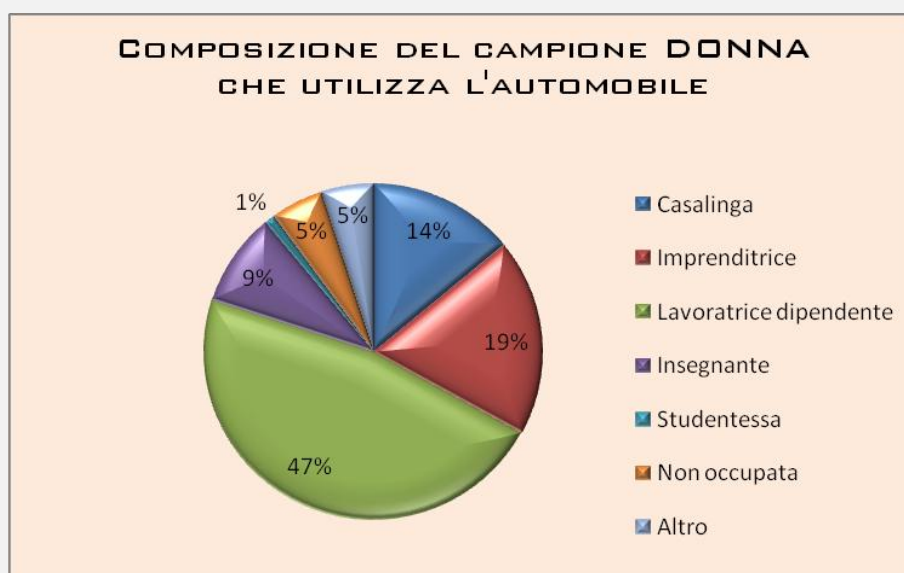


In questo grafico a torta si osserva che circa la metà degli intervistati utilizza l'automobile per andare a lavoro. I motivi che spingono un lavoratore ad utilizzare l'automobile sono da attribuire alla libertà di movimento, alla possibilità di conciliare tutti gli spostamenti da effettuare nel corso della giornata.

Il 7% degli intervistati sceglie di andare a piedi a lavoro, ma esprime la sua insoddisfazione per la mancanza di adeguati marciapiedi, piste ciclabili e percorsi pedonali in genere, accompagnata da una sensazione di pericolosità.

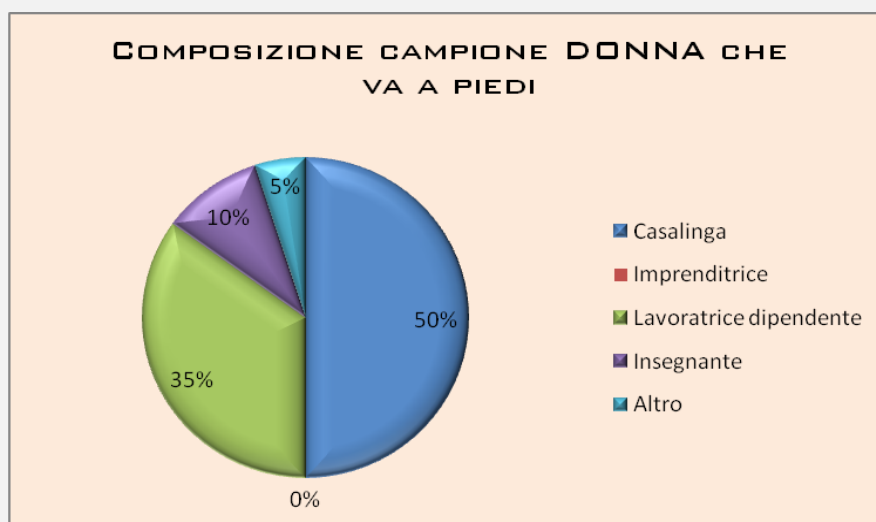
Solo il 3% degli intervistati utilizza il mezzo pubblico per andare a lavoro. I motivi di questa scarsa percentuale sono da ricercare nell'inefficienza del trasporto pubblico da imputare soprattutto ai ritardi dei mezzi pubblici e quindi all'impossibilità di arrivare puntuali al posto di lavoro, o ad accompagnare i figli a scuola.

Ben il 41 % degli intervistati non risponde. Ma una buona percentuale di questo dato riguarda le risposte delle casalinghe, dato che non lavorando non possono rispondere alla domanda.

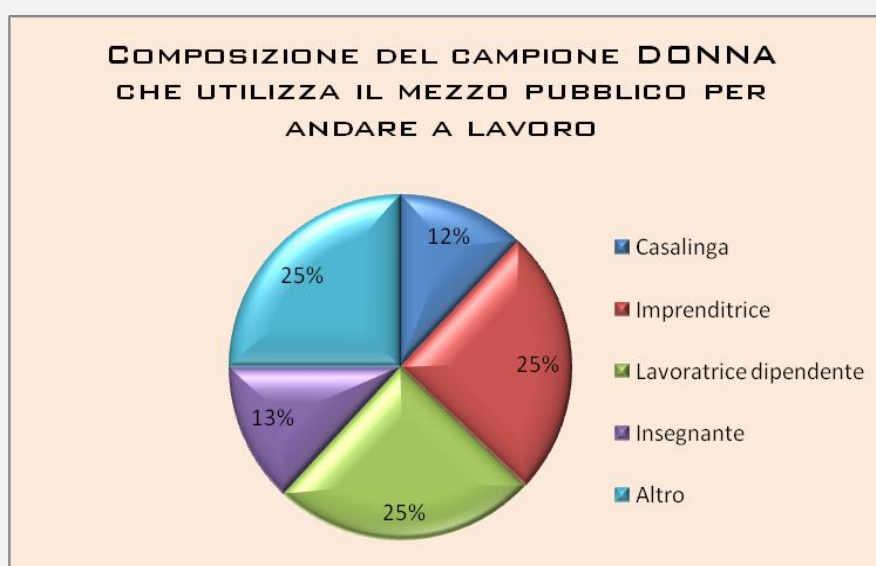


Attraverso questo grafico si rileva la categoria di donne che utilizza l'automobile. Si osserva che sono per lo più le lavoratrici dipendenti e le insegnanti ad utilizzare l'automobile, motivazione da ricercare nella

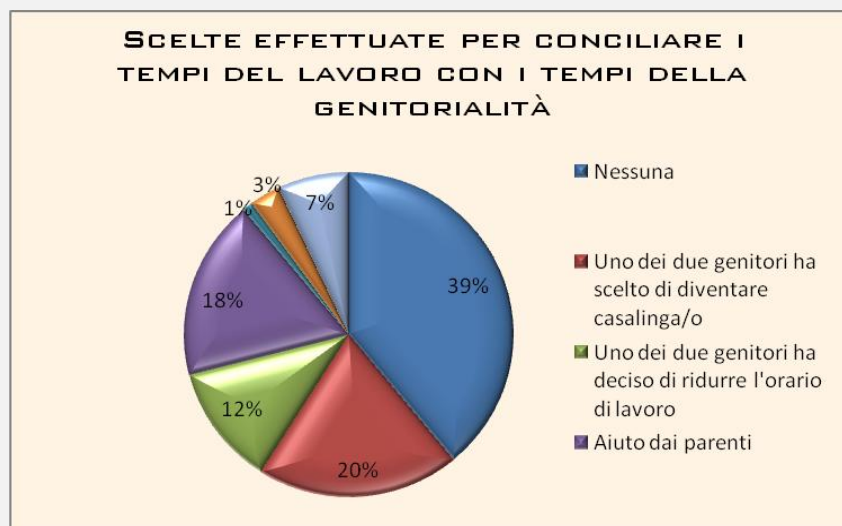
tipologia di lavoro, che prevede lunghi spostamenti e orari di lavoro costanti nell'arco temporale.



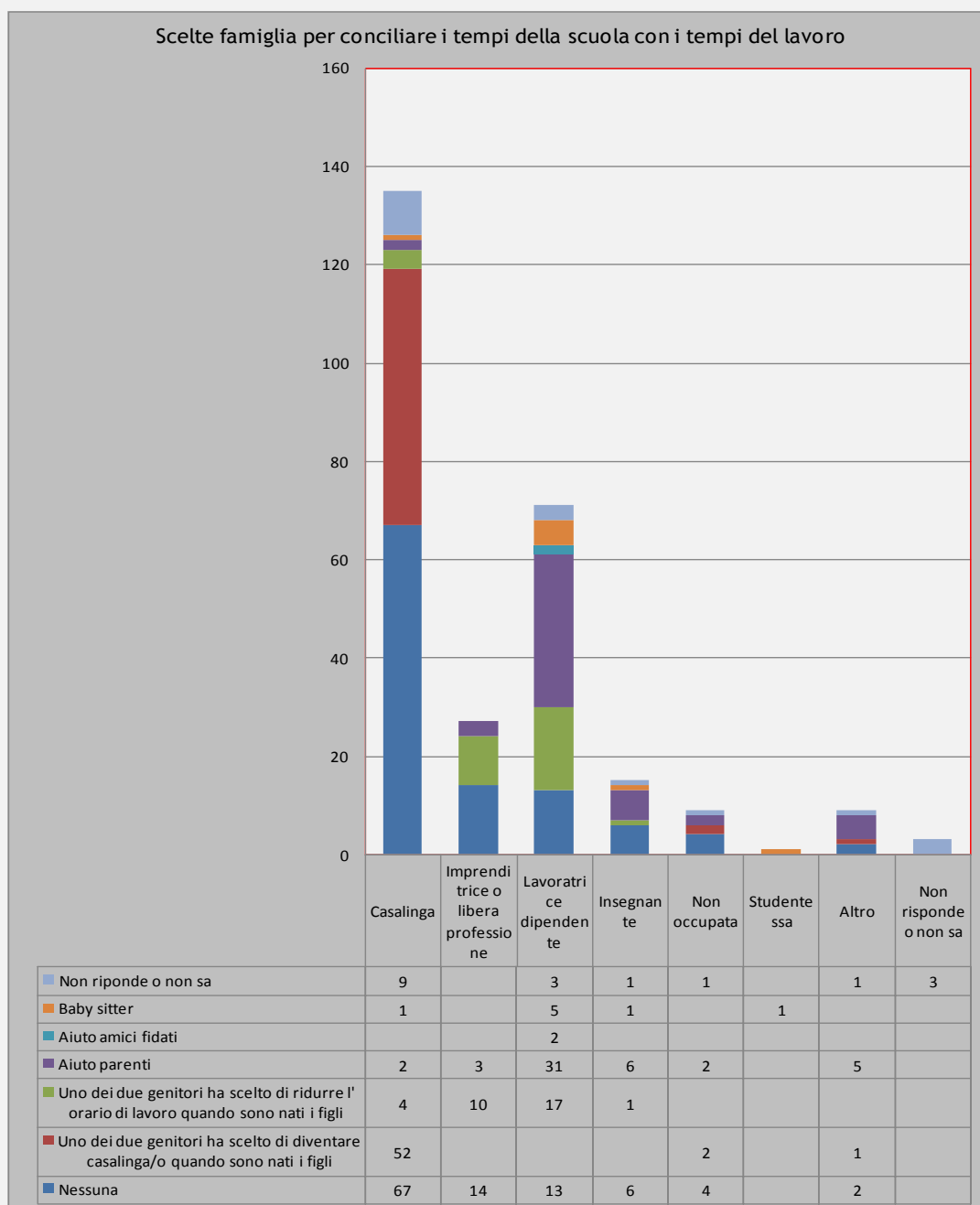
Con questo grafico si evince che del 7% delle persone che va a piedi (20 persone su 270) ben il 50% è costituito da casalinghe. Le motivazioni sono da ricercare nello stile di vita proprio della casalinga, abituata a non percorrere lunghi spostamenti, perché preferisce fare la spesa giornaliera nei negozi vicino casa, accompagnare i figli a scuola, e non soggetta a orari rigidi di lavoro.



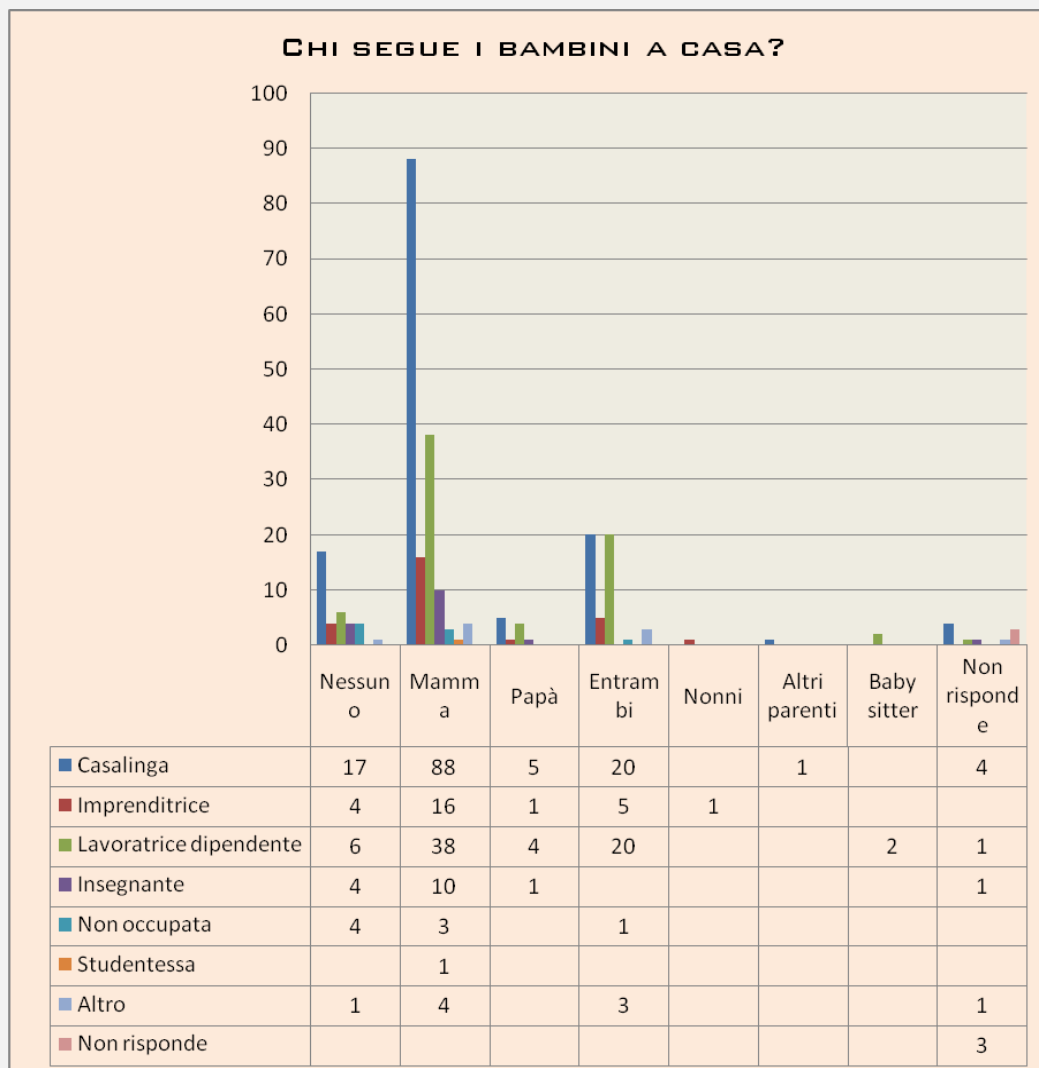
Solo il 3% del nostro campione utilizza il mezzo pubblico (8 persone su 270). Dal grafico si nota che le imprenditrici, le lavoratrici dipendenti, e "altro", utilizzano il mezzo pubblico nelle stesse percentuali, questa curiosità la si può spiegare dal fatto che molte mamme lavorano nelle immediate vicinanze della propria abitazione.



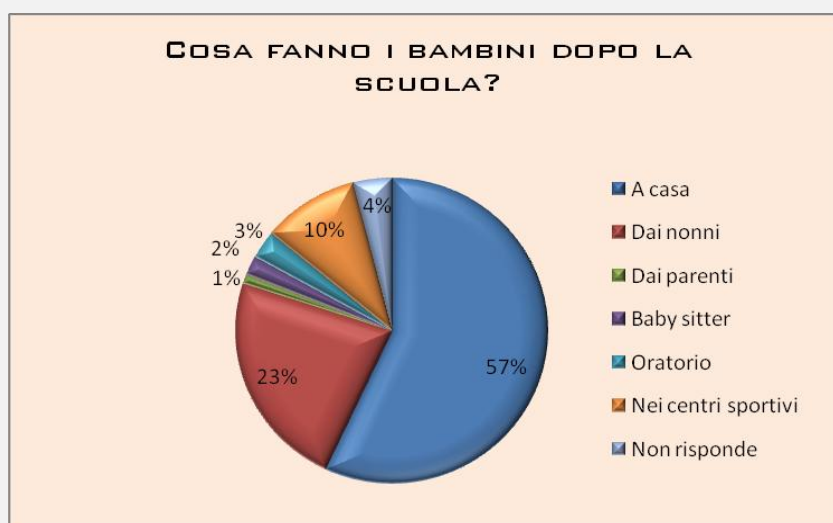
Si osserva che il 20% delle donne ha scelto di diventare casalinga alla nascita del proprio figlio, scelta dunque dettata dall'impossibilità di conciliare i tempi della famiglia con quelli del lavoro. Questo dato si ricollega a quello della composizione familiare, infatti si riscontra che molte delle donne che hanno deciso di dedicarsi alla famiglia a discapito della carriera lavorativa, sono mamme di famiglie numerose. Un dato curioso è la scarsa fiducia che hanno le mamme nei confronti delle baby-sitter, sostanzialmente giustificato dalle notizie di cronaca giornaliera. Molto interessante è che il 39% delle donne ha saputo conciliare il tempo della famiglia con quello del lavoro, e dunque perciò non ha adottato nessun cambiamento nelle scelte della propria vita.



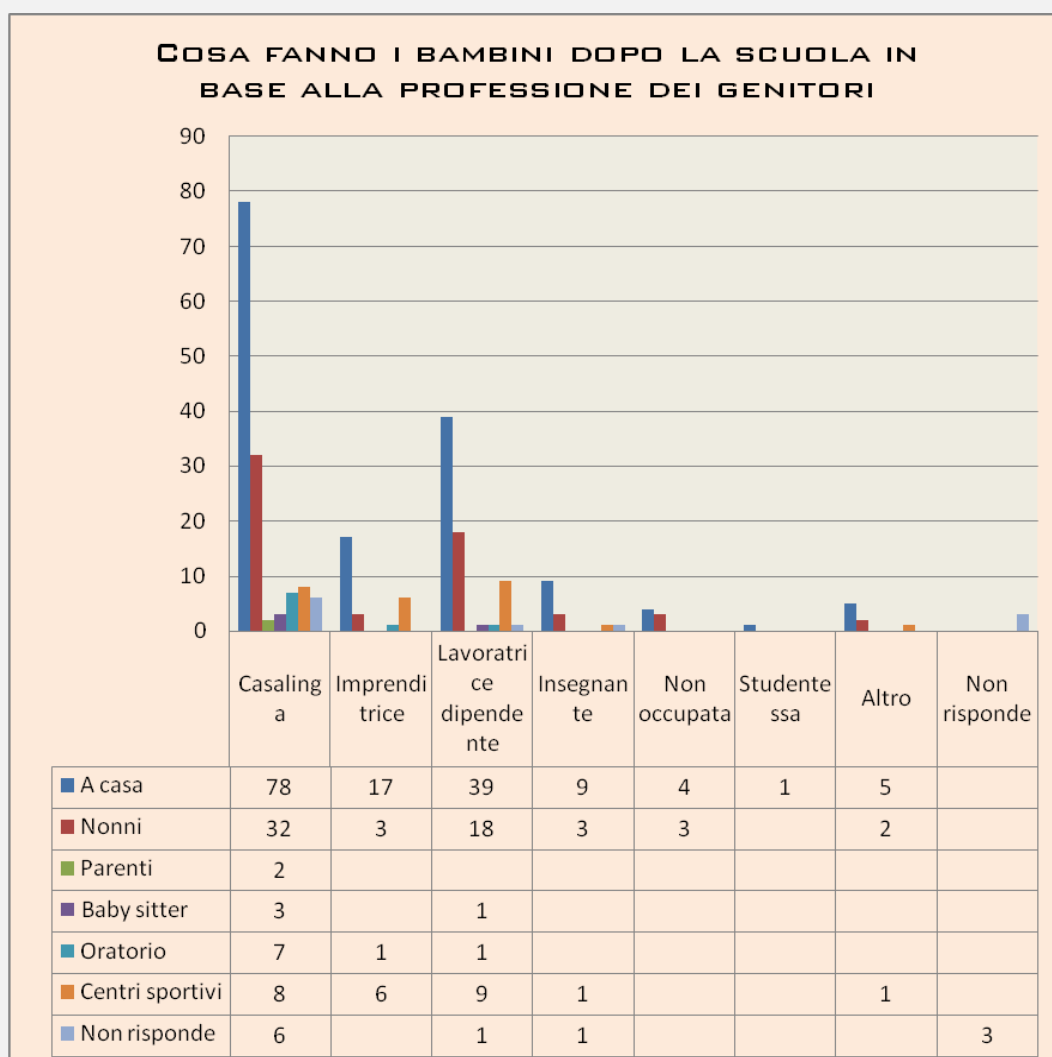
Con questo grafico si è analizzato specificatamente professione per professione quali scelte sono state adottate per conciliare i tempi della scuola con i tempi del lavoro. Si nota che nel caso di due coniugi imprenditori/liberi professionisti, uno dei due ha scelto di ridurre l'orario di lavoro alla nascita dei figli. Mentre vi è una forte tendenza per le lavoratrici dipendenti a cercare aiuto e supporto dai propri parenti per la gestione dei tempi della famiglia.



Con questo istogramma si è voluto capire quale dei due coniugi segue di solito il bambino nei compiti a casa, e si è confrontata la professione. Si conferma, come previsto, che è la donna, e in particolare modo la casalinga, a seguire il bambino nei compiti a casa, a seguire c'è la lavoratrice dipendente e l'imprenditrice. Una discreta percentuale di donne ammette di non seguire il figlio e che questi svolge i compiti da solo.

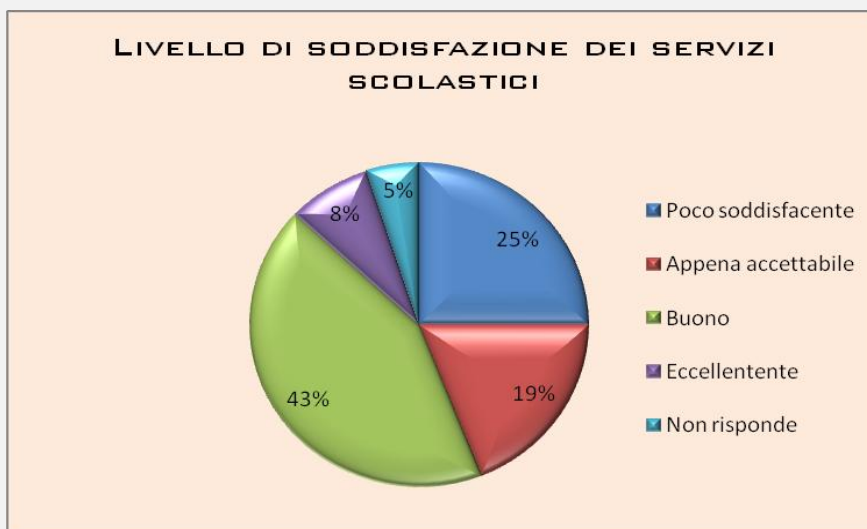


Con questo grafico si è voluto indagare sul “come” i bambini impiegano il loro tempo libero. Dato consistente è che il 57% dei bambini trascorre il tempo libero in casa, il 23% dai nonni. Il 10% dei bambini frequenta i centri sportivi, il 3% l'oratorio, valori molto bassi se si considera che l'età dei bambini presa in considerazione è dai 3-7 anni, dunque una fascia di età abbastanza delicata per la crescita fisica e culturale del bambino.

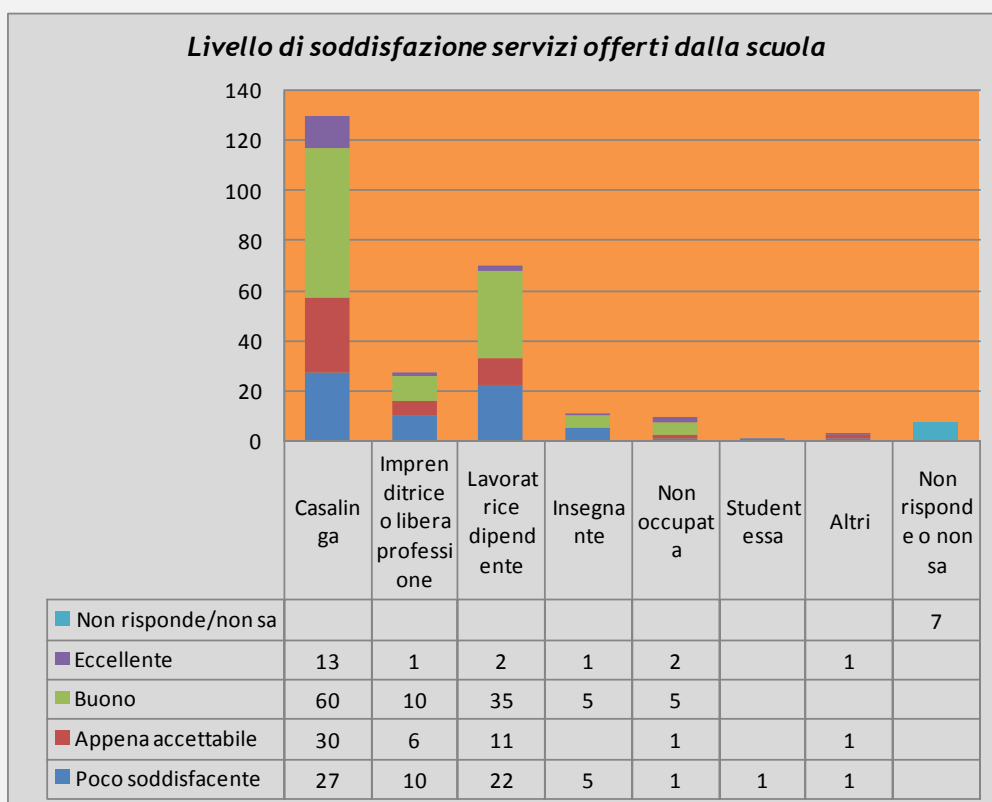


Con questo grafico si sono confrontate le professioni dei genitori con le attività che svolgono i bambini al di fuori dell'orario scolastico. Si confermano, in modo più specifico, i dati visti in precedenza circa il fatto che i bambini trascorrono il tempo libero in casa, a prescindere se la mamma lavora o non lavora.

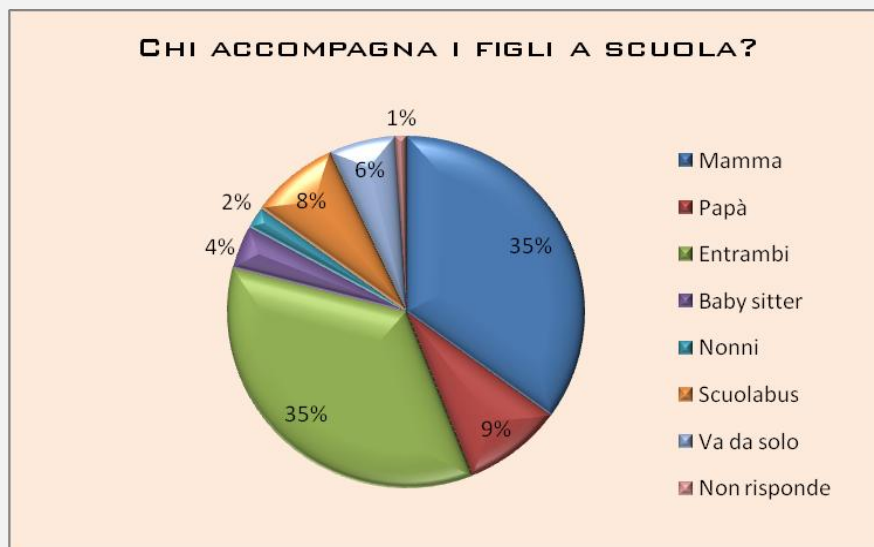
I bambini che frequentano i centri sportivi sono i figli dei lavoratori dipendenti. Questo dato è attribuibile a una maggiore disponibilità economica che permette di affrontare con più tranquillità le spese e all'impossibilità di seguire i figli nel pomeriggio per incompatibilità degli orari di lavoro.



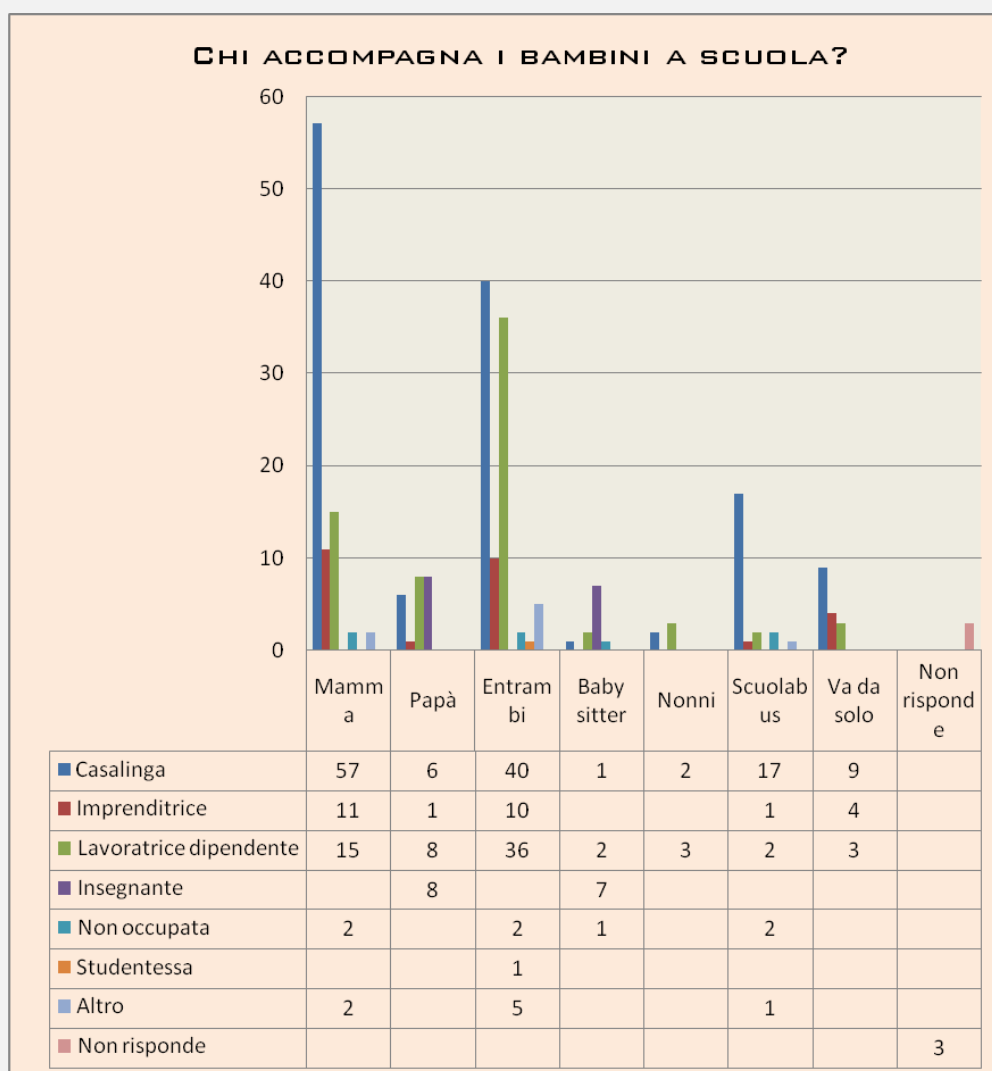
In questa pagina grafica si è analizzata in maniera generale il livello di soddisfazione delle famiglie foggiane in materia di servizi offerti dalle scuole. Si osserva che quasi metà del campione analizzato è soddisfatto dei servizi offerti dalle scuole, servizi che comprendono scuolabus, disponibilità di parcheggi, viabilità per arrivare a scuola. Si è poi confrontato il dato in base alla professione degli intervistati.



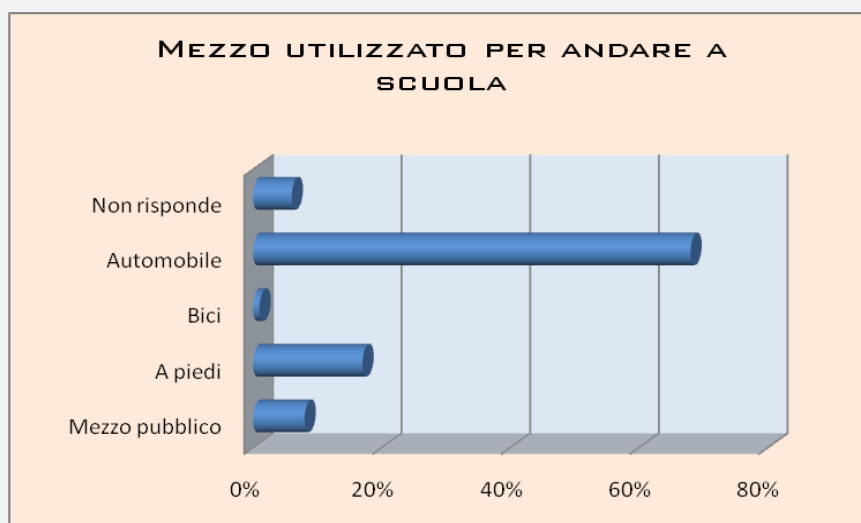




Con questo grafico si è analizzata la categoria di persone che accompagna i figli a scuola, si riscontra che è alta la percentuale delle mamme che accompagna i figli a scuola, la stessa percentuale si riferisce ad entrambi i genitori. Risulta invece scarsa la percentuale di bambini che utilizza lo scuolabus per andare a scuola, e ancora più irrilevante è la percentuale dei nonni e delle baby-sitter che accompagnano i bambini a scuola.



Si è poi voluto indagare sulla professione di chi accompagna i bambini a scuola. Si conferma la casalinga quale principale categoria dedicata alla cura dei figli, di seguito vi è la lavoratrice dipendente.



In questa pagina grafica si conferma che è l'auto il mezzo più utilizzato per accompagnare i figli a scuola, quasi il 70% del campione. Dato che fa riflettere molto sullo stile di vita della popolazione, abituata a prendere la macchina e a non pensare di utilizzare mezzi alternativi di trasporto. Il 17% delle persone accompagna il bambino a piedi, appena l'8% utilizza il servizio pubblico, dato che può essere attribuito all'inefficienza dello stesso servizio.

### Analisi questionario 3

Nell'ambito della fase di rilevazione dei dati, al fine di creare un quadro generale per la condivisione dei punti di forza e di debolezza del sistema della pubblica amministrazione, sono stati somministrati dei questionari ai dipendenti pubblici della Camera di Commercio, del Comune, dell'Università degli Studi di Foggia.

Il target della campionatura del questionario si rivolge ai dipendenti pubblici degli uffici del Comune: Assessorato dei servizi sociali, Invalidi civili, Gabinetto del Sindaco, Provveditorato, Urbanistica, Risorse umane, Ufficio Anagrafe, ufficio Elettorale; ai dipendenti pubblici degli uffici della Camera di Commercio: Ufficio Promozione e sviluppo, Provveditorato, Registro imprese, Regolazione del mercato; e ad alcuni dipendenti dell'Università.

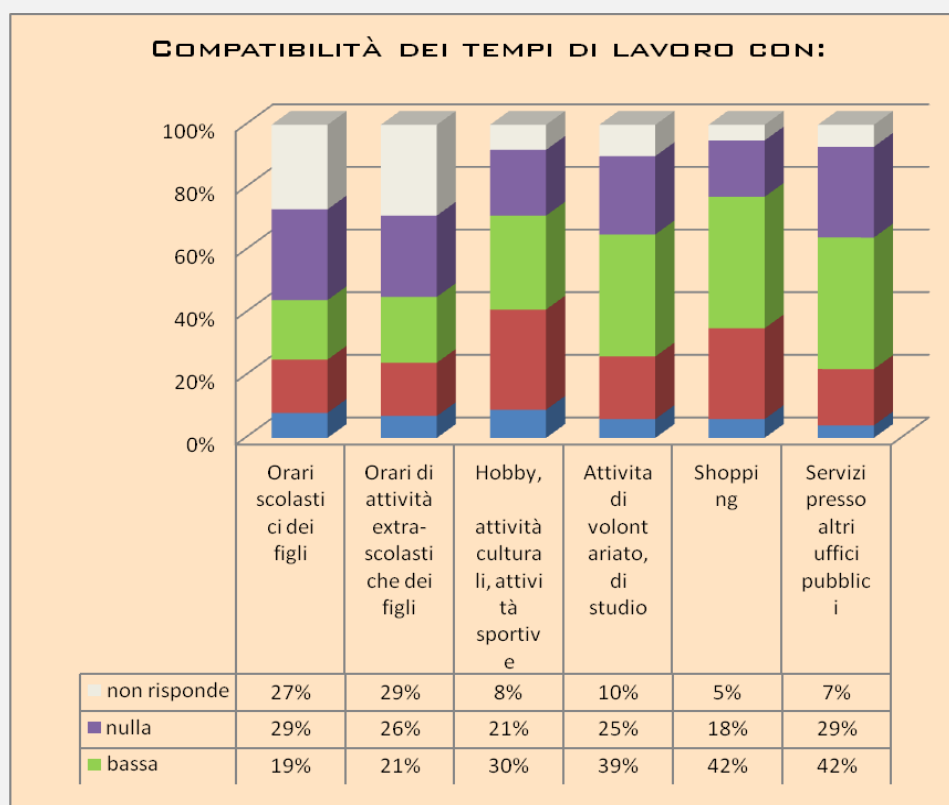
Sono stati somministrati 187 questionari, ai quali hanno risposto 47% uomini e 48% donne, con un'età media di 49 anni.

Attraverso il questionario si è voluto indagare sulla situazione della Pubblica Amministrazione, partendo da quella specifica dei dipendenti pubblici e dalla loro soddisfazione sulle strutture lavorative, arrivando a quella più generale del servizio pubblico riguardo all'utente finale.

Attraverso il questionario si è voluto indagare sulla compatibilità dei tempi di lavoro dei dipendenti pubblici, con il tempo della genitorialità, il tempo libero, il tempo impiegato per lo svolgimento di servizi presso altri uffici pubblici, al fine di evidenziare delle criticità comuni e dare risposte concrete per la gestione del tempo personale con il tempo dovuto. Si sono analizzate le tendenze sulla modalità di spostamento nel tragitto casa-lavoro e i rispettivi tempi di percorrenza. Inoltre si è chiesto agli intervistati il grado di soddisfazione degli spazi utilizzati per lo svolgimento delle attività lavorative e, quali sono le carenze delle strutture extra-lavorative, le proposte per il miglioramento del servizio all'utenza.

Di seguito sono riportate le indicazioni più significative emerse dall'elaborazione dei dati. Il sistema degli orari lavorativi dei dipendenti

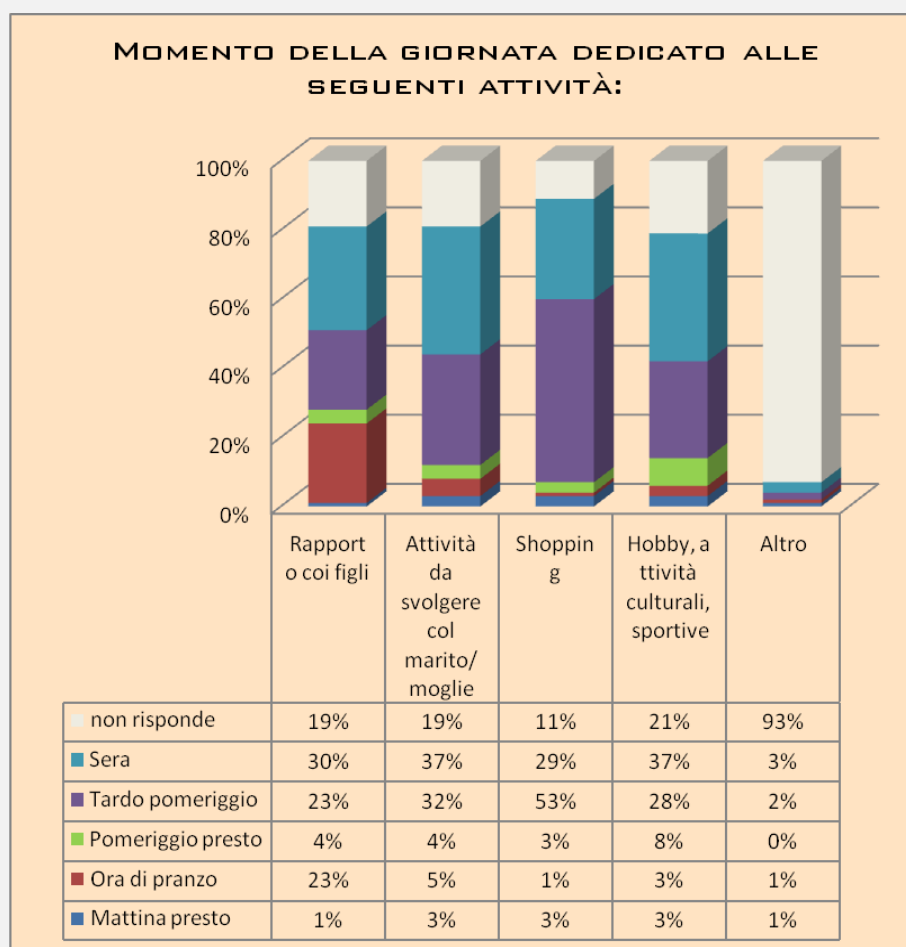
pubblici risulta essere rigido si riscontra, infatti, una scarsa compatibilità degli orari di lavoro con quelli per svolgere altre attività, come ad esempio il tempo da dedicare ai figli, allo shopping, e il tempo necessarie per svolgere attività in altri uffici pubblici. Per quanto riguarda la mobilità, risulta prevalente l'utilizzo dell'automobile come mezzo di trasporto per andare a lavoro per tempi di percorrenza mediamente lunghi. Le strutture lavorative pubbliche risultano poco funzionali, poco accoglienti, con barriere architettoniche, inefficienti e si denota da parte dei dipendenti la volontà a migliorare tali strutture e ad accogliere nuovi spazi per lo svolgimento di attività extra-lavorative e a favore dei figli dei dipendenti. Inoltre, per il miglioramento e per la riqualificazione del servizio pubblico, il personale considera vantaggioso il servizio degli Sportelli informatici e degli appuntamenti su prenotazione con l'utenza, mentre risulta ancora incerto sulla proposta di attivazione della "giornata del cittadino". Infine, il personale pubblico è molto favorevole all'utilizzo della "Banca delle ore" come strumento di gestione individuale del tempo lavorativo, e all'introduzione di orario flessibile, part-time. Dato allarmante è lo scarso uso di congedi parentali previsti dalla Legge n.53 del 2000.



Dal grafico di seguito riportato si evince che vi è una scarsa compatibilità dei tempi di lavoro con gli orari scolastici dei figli, con gli orari per attività extra-scolastiche dei figli, per lo svolgimento degli hobby, delle attività culturali, le attività sportive, per lo shopping e addirittura per le attività di volontariato. Criticità ancor più evidenziata dalla scarsa compatibilità degli orari di lavoro con quelli degli altri uffici pubblici, dove recarsi per servizi quali pagamento di bollette, pratiche burocratiche ecc.



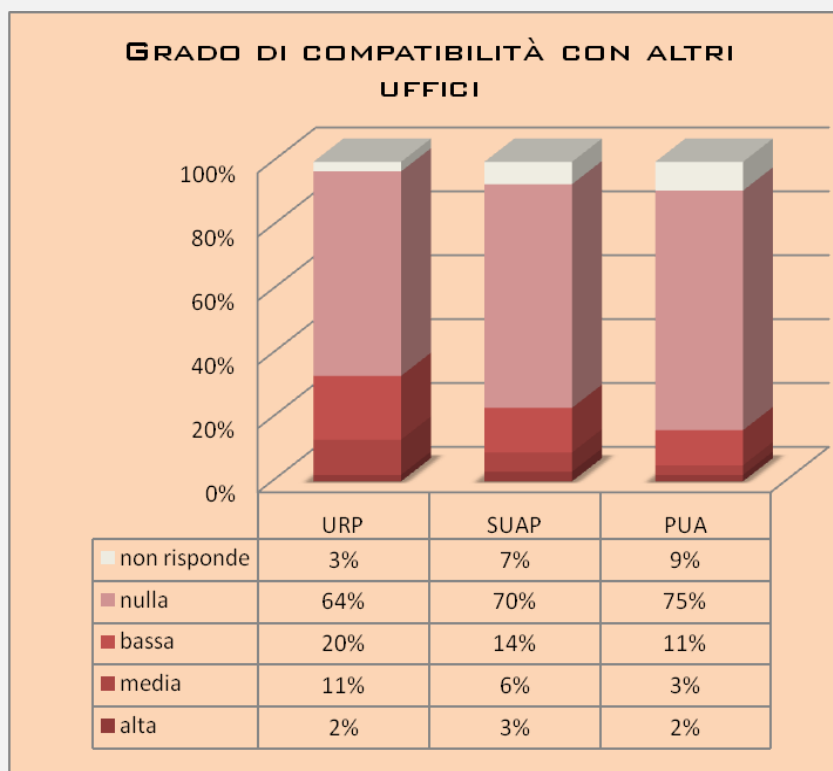
Con questo grafico si è chiesto il livello di compatibilità degli orari di lavoro dei dipendenti pubblici con gli orari di soggetti svantaggiati presenti in famiglia, è emerso che quasi il 43% degli intervistati ha un grado di compatibilità nullo e il 37% basso.



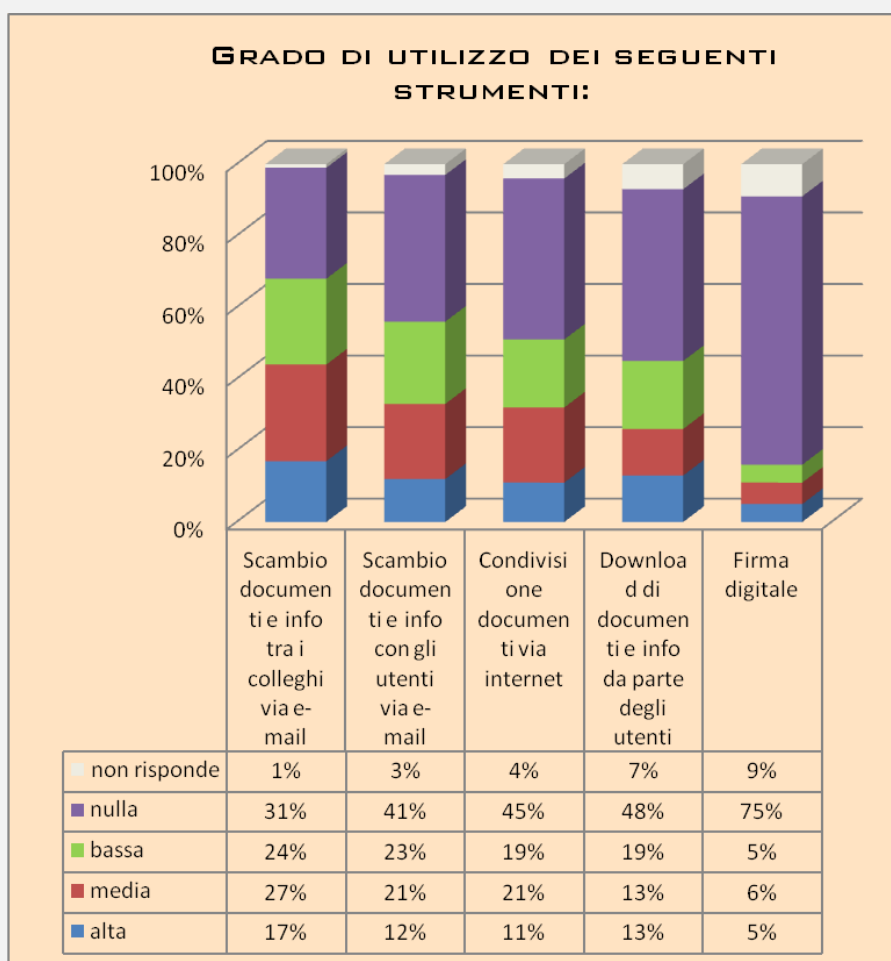
Con questo grafico si è chiesto agli intervistati se si dedicano alle seguenti attività e soprattutto in quale momento della giornata. Dalla prima domanda sul rapporto coi figli si evince che (escluso il 19% che non risponde perché non ha figli): l'ora di pranzo, il tardo pomeriggio e la sera sono i momenti che i dipendenti pubblici dedicano ai figli. Dalla seconda domanda si attesta che è la sera il momento da dedicare alla moglie/marito, in quanto per il resto della giornata si lavora o si preferisce coltivare altri tipi di rapporti; per quanto riguarda lo "shopping" vi è una scarsa tendenza a svolgere questa attività la mattina o durante l'ora di pranzo, in quanto i negozi non sono aperti con orario continuativo, si è vincolati quindi agli orari serali. Dalla quarta domanda si evince che quasi l'80% degli intervistati svolge attività sportive, culturali e hobby e che il momento della giornata da dedicare è il tardo pomeriggio e la sera. Il 7 % degli intervistati si dedica anche ad altre attività,



quali: volontariato, studio e commissioni di vario genere, da svolgere prevalentemente nel tardo pomeriggio.



Dal grafico, colorato dalla prevalenza del rosso chiaro, si evince che vi è una scarsa compatibilità degli orari di lavoro con altri uffici pubblici, e in particolare il 64% ha una compatibilità nulla con l'URP- Ufficio Relazioni con il Pubblico, il 70% con il SUAP- Sportello Unico per le Attività produttive, e addirittura il 75% con il PUA- Porta Unica di Accesso ai servizi sociali.



Da questo istogramma riusciamo a carpire molte informazioni sull'utilizzo o meno di alcuni strumenti per la semplificazione amministrativa. Vi è un utilizzo medio dello scambio di documenti e informazioni tramite e-mail fra i colleghi, un utilizzo medio-scarso dello scambio di documenti e informazioni tramite e-mail con gli utenti e la condivisione di documenti via internet. Un utilizzo medio-scarso è anche quello del download di documenti e informazioni da parte degli utenti, mentre la firma digitale è scarsamente utilizzata, solo il 5% degli intervistati dichiara di utilizzarla spesso, mentre il 75% non la utilizza affatto.



Si è chiesto ai dipendenti pubblici la facoltà di organizzare la propria attività lavorativa in base a delle opzioni. Il 37% degli intervistati si dichiara propenso ad organizzare la sua attività in base alla disponibilità di personale intercambiabile all'interno dello stesso luogo di lavoro, il 31% organizzerebbe la sua attività in funzione di una rilevazione dei picchi dell'utenza, il 21% lo in base ad un esame di eventuali scadenze nell'arco dell'anno, e l'11% in base alla rilevazione di preferenze specifiche da parte dell'utenza.



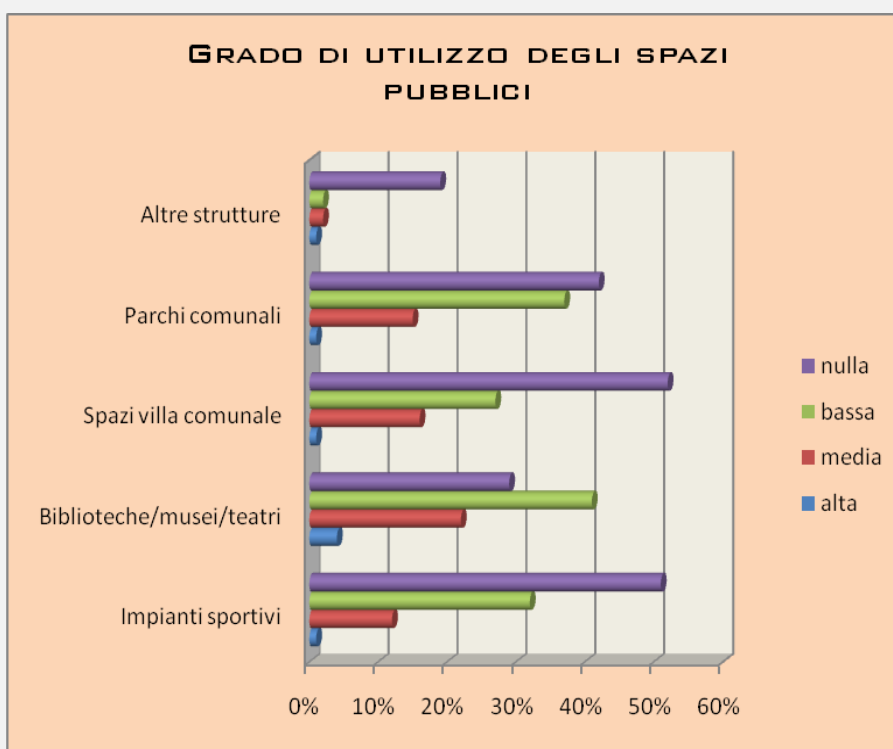
Per quanto riguarda l'utilizzo della macchina per andare a lavoro, si attesta che il 93 % dei dipendenti utilizza il mezzo proprio, mentre solo il 7% utilizza il mezzo di altre persone.



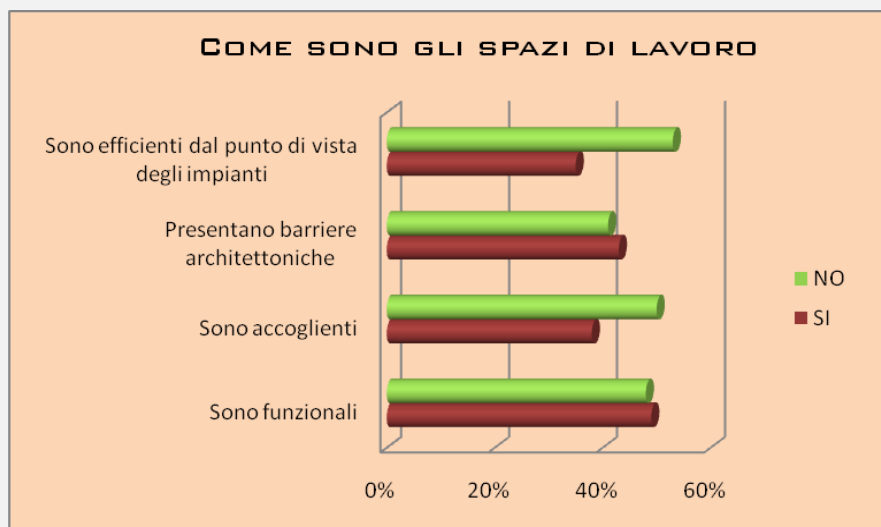
Per quanto riguarda la modalità di trasporto utilizzato per andare a lavoro, si attesta con il 66%, l'automobile il mezzo maggiormente utilizzato, il 21% dice di andare a piedi, il 7% utilizza l'autobus, il 5% la bicicletta e solo 1% il taxi.



Dal grafico di nota che il tempo di percorrenza del tragitto casa lavoro rientra dai 5 ai 15 minuti. Il 29% impiega dai 15 ai 30 minuti, il 12% impiega meno di 5 minuti e il 6% oltre i 30 minuti.



Dal seguente grafico si è voluto confrontare il grado di utilizzo (nullo, basso, medio, alto) di alcuni spazi pubblici. Si evince che gli spazi della villa comunale, i parchi, gli impianti sportivi sono scarsamente utilizzati, mentre le biblioteche-musei-teatri sono mediamente utilizzati;



Si è chiesto agli intervistati come fossero gli spazi di lavoro riguardo alcuni aspetti. La maggior parte dei dipendenti pubblici reputa i propri spazi di lavoro inefficienti dal punto di vista degli impianti, con la presenza di barriere architettoniche, e non accoglienti; una piccola parte reputa che i propri spazi siano funzionali.

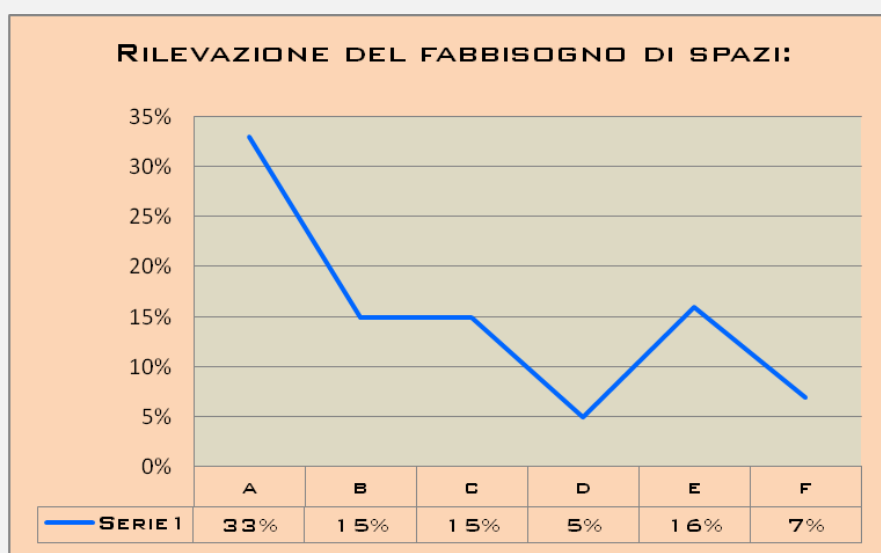
L'obiettivo di questo grafico è la rilevazione del fabbisogno di spazi per lo svolgimento di:

- a- Potenziamento/miglioramento delle attività lavorative;
- b- Attività dopo-lavoro;
- c- Attività a favore dei figli dei dipendenti;
- d- Attività a favore di partners dell'Amministrazione (Associazioni, Cooperative, ecc);
- e- Micro nidi aziendali;
- f- Altro.

Si necessita del potenziamento delle attività lavorative, in particolare servizio internet non limitato, di corsi di aggiornamento e formazione del personale, creazione di angolo attrezzati specifici, creazione di spazi accoglienti all'aperto per lo svolgimento di attività sportive, biblioteche; attività dopo-lavoro: gite, circoli sociali, laboratori teatrali e culturali; scuole, attività sportive e culturali per i figli dei dipendenti; attività turistiche a favore dei partners

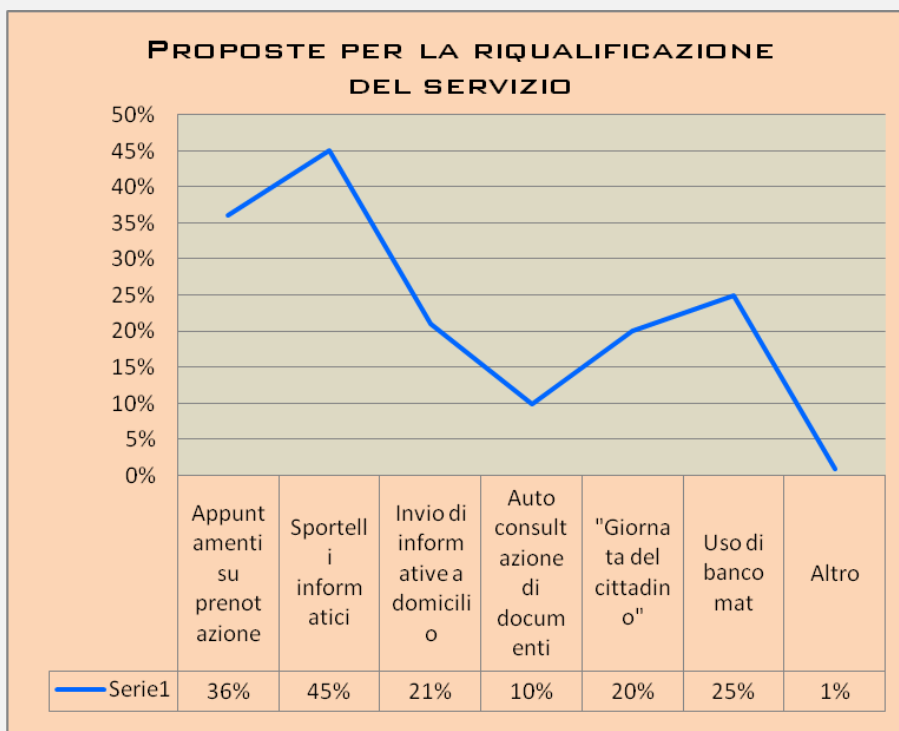
dell'amministrazione. Molto interessante è che il 14% dei dipendenti è a favore di micro nidi aziendali.

Per la rilevazione della disponibilità di spazi inutilizzati e potenzialmente utilizzabili sono stati segnalati: l'ex mercato ortofrutticolo in piazza Padre Pio di circa 500 mq di estensione, il Parco giochi in via de Pedra, per lo svolgimento di attività ludiche e ricreative, attività per bambini disabili, per l'inserimento di uffici comunali e organizzazioni turistiche.

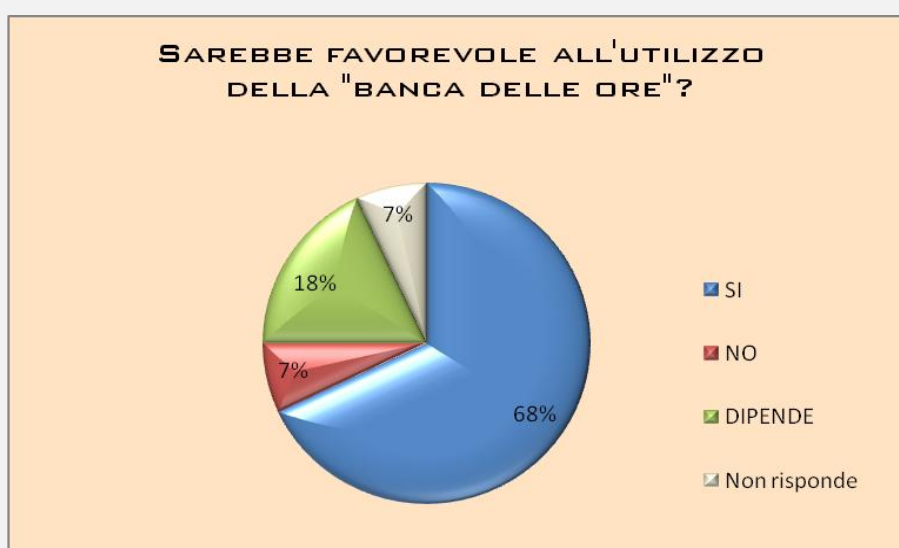


Si è rilevata la disponibilità di spazi inutilizzati e/ potenzialmente utilizzabili per le attività dopo-lavoro dei figli dei dipendenti, partners dell'amministrazione ecc.

Per quanto riguarda le proposte per la riqualificazione del servizio agli utenti si evince che il 45% dei dipendenti pubblici si trovano favorevoli all'avvio/miglioramento di Sportelli Informatici, il 36% si trova favorevole agli appuntamenti su prenotazione, il 25% all'uso del bancomat per il pagamento di tariffe, diritti e imposte. Al contrario sono poco favorevoli all'attivazione della "giornata del cittadino" e all'auto-consultazione di materiale cartaceo e dei documenti da parte dell'utenza.



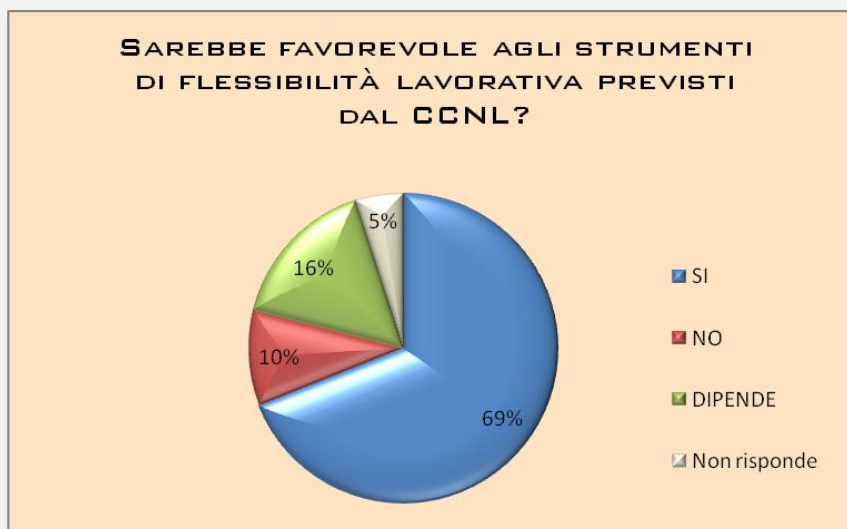
Alla domanda: *sarebbe favorevole all'utilizzo della "Banca delle ore" – strumento previsto dall'art. 38 del CCNL del pubblico impiego, che permette il conteggio e dunque una gestione individuale per ciascun lavoratore*, oltre la metà degli intervistati si esprime in modo favorevole.



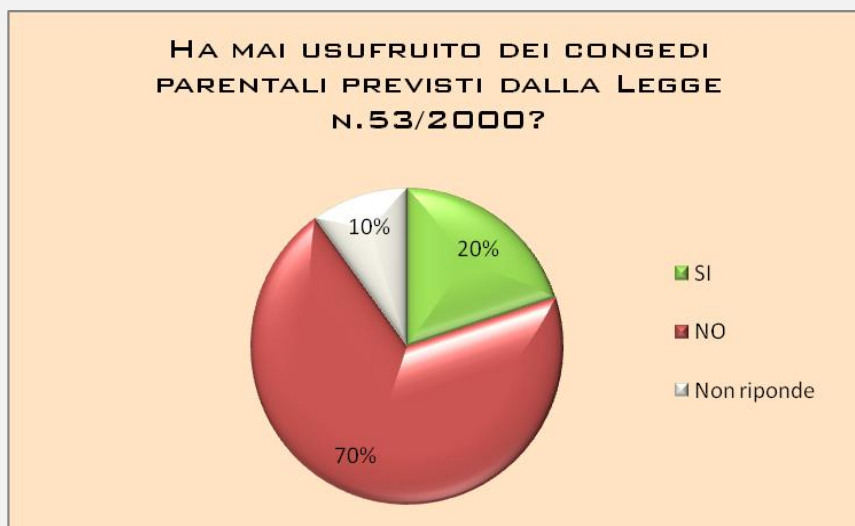
Alla domanda: *sarebbe favorevole all'introduzione degli strumenti di flessibilità lavorativa previsti dal CCNL-orario flessibile, orario pluriset-*



*timanale, turnazione, telelavoro, part-time ecc-* quasi il 70% degli intervistati si esprime in modo favorevole, il 16% è in dubbio e il 10% non è favorevole.



Dal grafico a torta si evince che il 70% degli intervistati non ha mai usufruito dei congedi parentali previsti dalla Legge n.53/2000 che prevede la possibilità di beneficiare dell'astensione facoltativa del lavoratore.

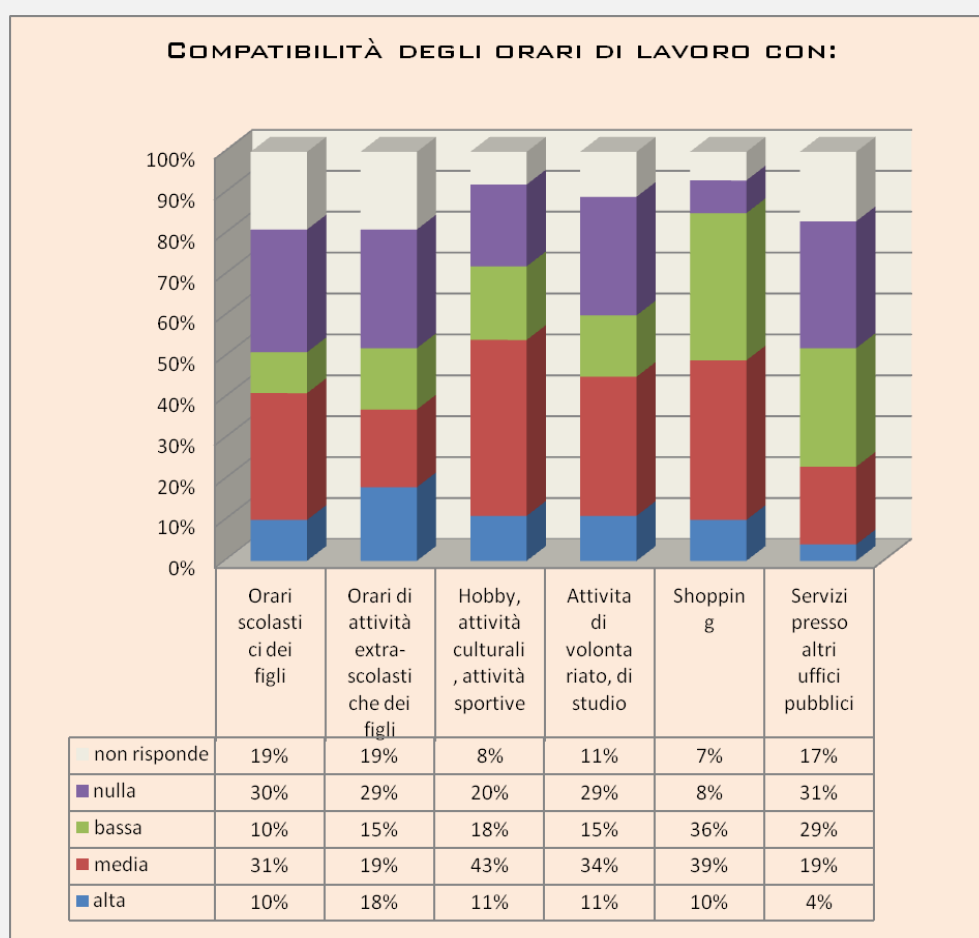


## Analisi questionario 4

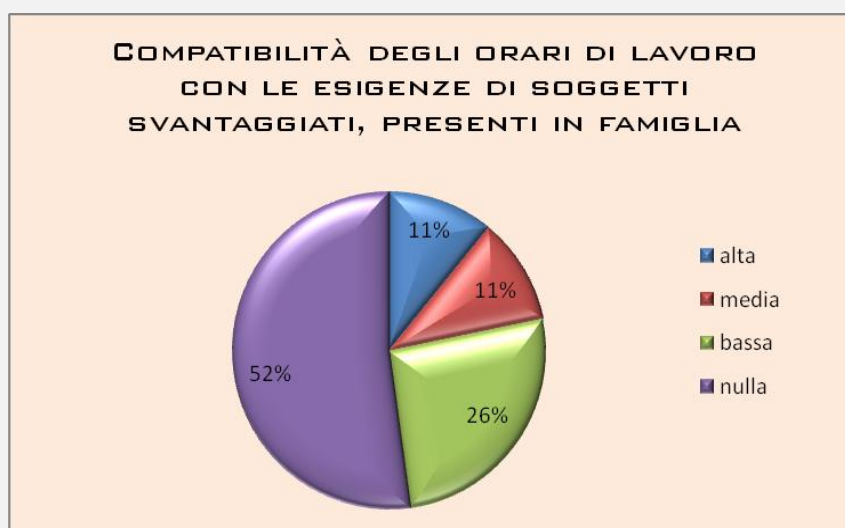
Al fine di ottenere un quadro generale più ampio della situazione della Pubblica Amministrazione, sono stati somministrati dei questionari ai dipendenti delle Scuole pubbliche: S.I.C.P Acquaviva, Scuola dell'infanzia, Scuola dell'infanzia "sorelle Agazzi", Scuola materna "Arpi", Direzione scuola materna, Città educativa, Scuola materna "La Pineta", Scuola "Papa Giovanni XXIII", Asilo nido, Scuola materna via R. Tagore, S.M.C. "F. Aporti".

Sono stati somministrati 100 questionari, ai quali hanno risposto il 4% uomini ed il 96% donne, con un'età media di 51 anni. Attraverso il questionario si è voluto indagare sia sulla specifica situazione dei dipendenti pubblici in quanto lavoratori e genitori, sulla loro soddisfazione delle strutture lavorative, sulle possibili proposte del servizio pubblico riguardo l'utente finale.

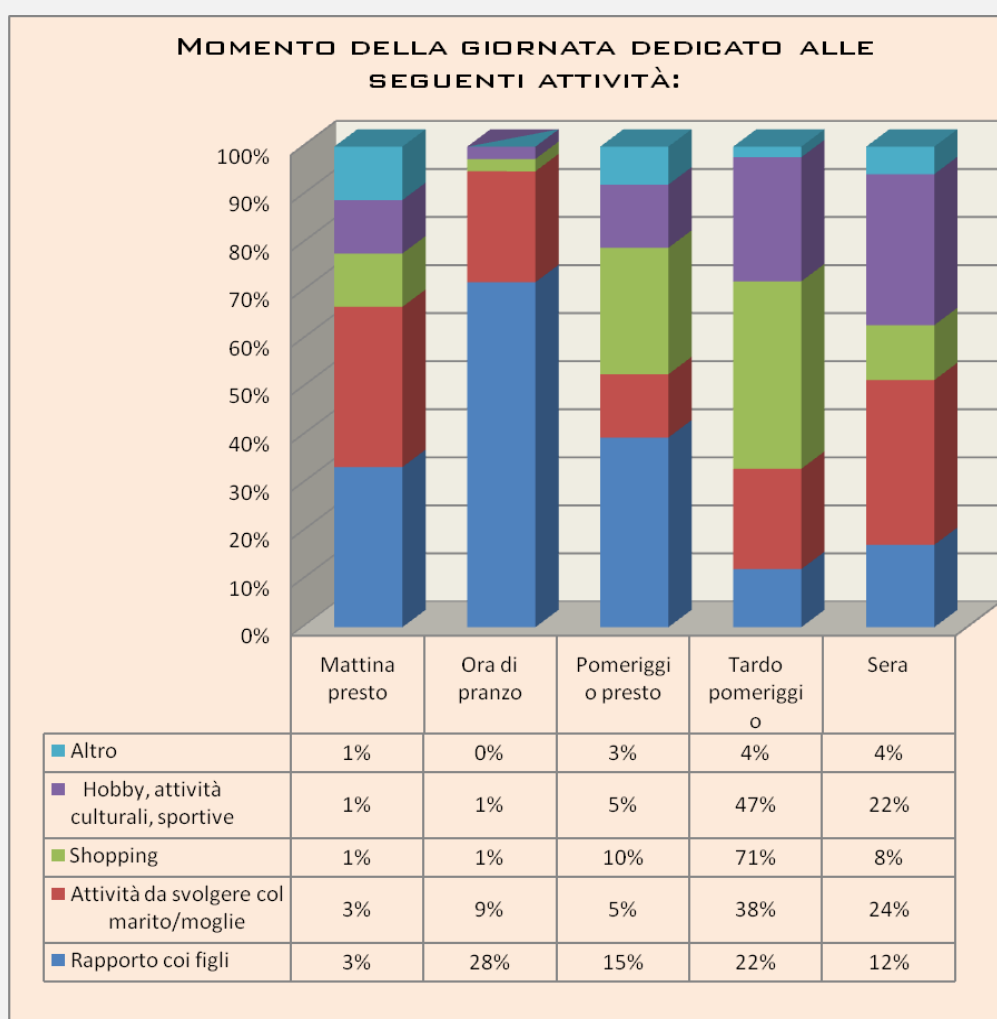
Come per il questionario dei dipendenti pubblici degli Enti comunali, si è indagato sulla compatibilità dei tempi di lavoro dei dipendenti pubblici, con il tempo della genitorialità, il tempo libero, il tempo impiegato per lo svolgimento di servizi presso altri uffici pubblici, al fine di evidenziare delle criticità comuni e dare risposte concrete per la gestione del tempo personale con il tempo dovuto. Si sono analizzate le tendenze sulla modalità di spostamento nel tragitto casa-lavoro e i rispettivi tempi di percorrenza. Inoltre si è chiesto agli intervistati il grado di soddisfazione degli spazi utilizzati per lo svolgimento delle attività lavorative e, quali sono le carenze delle strutture extra-lavorative, le proposte per il miglioramento del servizio all'utenza.



Dal grafico di seguito riportato si evince che vi è una scarsa compatibilità dei tempi di lavoro con gli orari scolastici dei figli, con gli orari per attività extra-scolastiche dei figli, per lo svolgimento degli hobby, delle attività culturali, le attività sportive, per lo shopping e addirittura per le attività di volontariato. Criticità ancor più evidenziata dalla scarsa compatibilità degli orari di lavoro con quelli degli altri uffici pubblici, dove recarsi per servizi quali pagamento di bollette, pratiche burocratiche ecc.

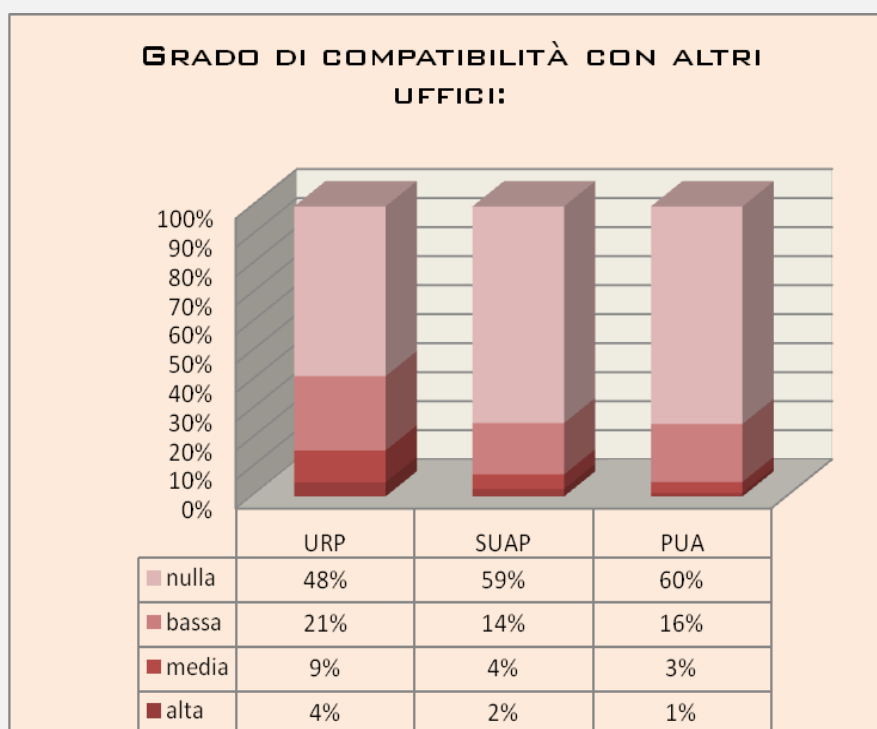


Con questo grafico si è chiesto il livello di compatibilità degli orari di lavoro dei dipendenti pubblici con gli orari di soggetti svantaggiati presenti in famiglia. E' emerso che più della metà degli intervistati ha un grado di compatibilità nullo e il 37% basso.

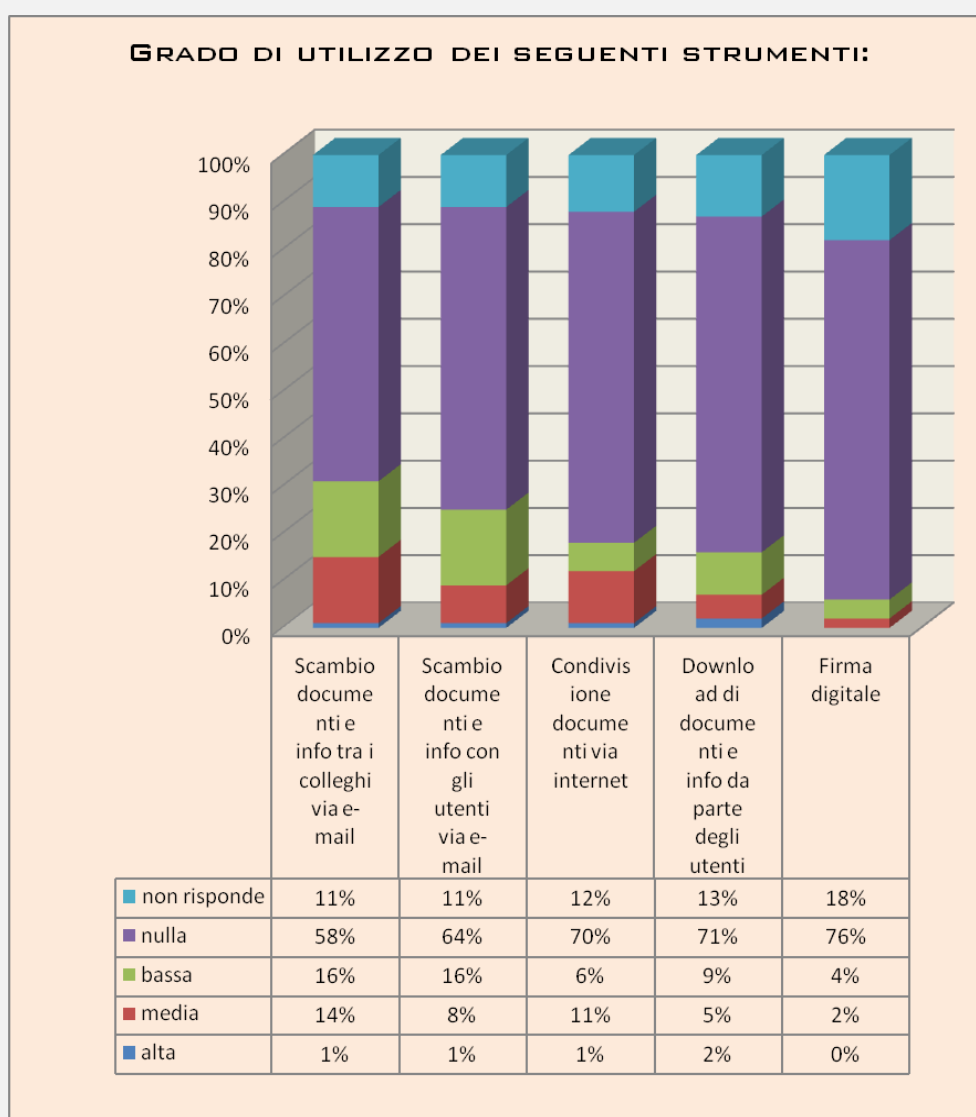


Con questo grafico si è chiesto agli intervistati in che momento della giornata si dedicano alle attività extra lavorative. Dalla prima domanda, sul rapporto coi figli, si evince che (escluso il 19% che non risponde perché non ha figli): l'ora di pranzo, il tardo pomeriggio e la sera sono i momenti che i dipendenti pubblici dedicano ai figli. Dalla seconda domanda si attesta che è la sera il momento da dedicare alla moglie/marito, in quanto per il resto della giornata si lavora o si preferisce coltivare altri tipi di rapporti; per quanto riguarda lo "shopping" vi è una scarsa tendenza a svolgere questa attività la mattina o durante l'ora di pranzo, in quanto i negozi non sono aperti con orario continuativo, si è vincolati quindi agli orari serali, infatti il 71% risponde di dedicarsi allo shopping durante le ore serali. Dalla quarta domanda si evince che per lo svolgimento delle attività sportive, culturali e hobby si

dedica il tardo pomeriggio e la sera. Il 12% degli intervistati si dedica anche ad altre attività, quali: volontariato, studio e commissioni di vario genere, chiesa, da svolgere prevalentemente nel tardo pomeriggio e sera.



Dal grafico, colorato dalla prevalenza del rosso chiaro, si evince che vi è una scarsa compatibilità degli orari di lavoro con altri uffici pubblici, e in particolare il 60% ha una compatibilità nulla con il PUA- Porta Unica di Accesso ai servizi sociali, il 59% con il SUAP- Sportello Unico per le Attività produttive e il 48% con l'URP- Ufficio Relazioni con il Pubblico.



Da questo istogramma riusciamo a carpire molte informazioni sull'utilizzo o meno di alcuni strumenti per la semplificazione amministrativa. Vi è un basso utilizzo dello scambio di documenti e informazioni tramite e-mail fra i colleghi, ed ancora più basso è lo scambio di documenti e informazioni tramite e-mail con gli utenti e la condivisione di documenti via internet. Un utilizzo scarso è anche quello del download di documenti e informazioni da parte degli utenti, mentre la firma digitale non è alquanto utilizzata, solo il 2% degli intervistati dichiara di utilizzarla mediamente, mentre il 76% non la utilizza affatto.



Si è chiesto ai dipendenti pubblici la facoltà di organizzare la propria attività lavorativa in base a delle opzioni. Il 32% degli intervistati si dichiara propenso ad organizzare la sua attività in base alla disponibilità di personale intercambiabile all'interno dello stesso luogo di lavoro, il 31% organizzerebbe la sua attività in base alla rilevazione di preferenze specifiche da parte dell'utenza, il 28% in funzione di una rilevazione dei picchi dell'utenza, il 9% lo in base ad un esame di eventuali scadenze nell'arco dell'anno.

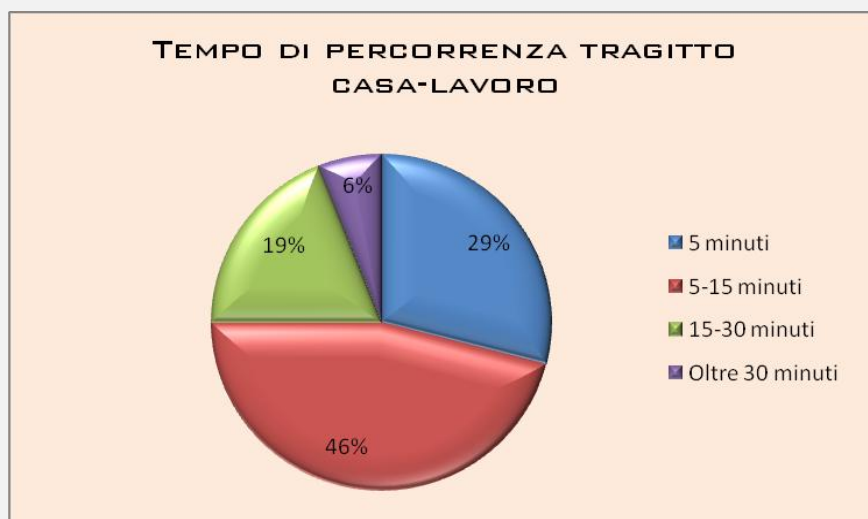


Per quanto riguarda l'utilizzo della macchina per andare a lavoro, si attesta che l'83 % dei dipendenti utilizza il mezzo proprio, mentre solo il 13% utilizza il mezzo di altre persone.

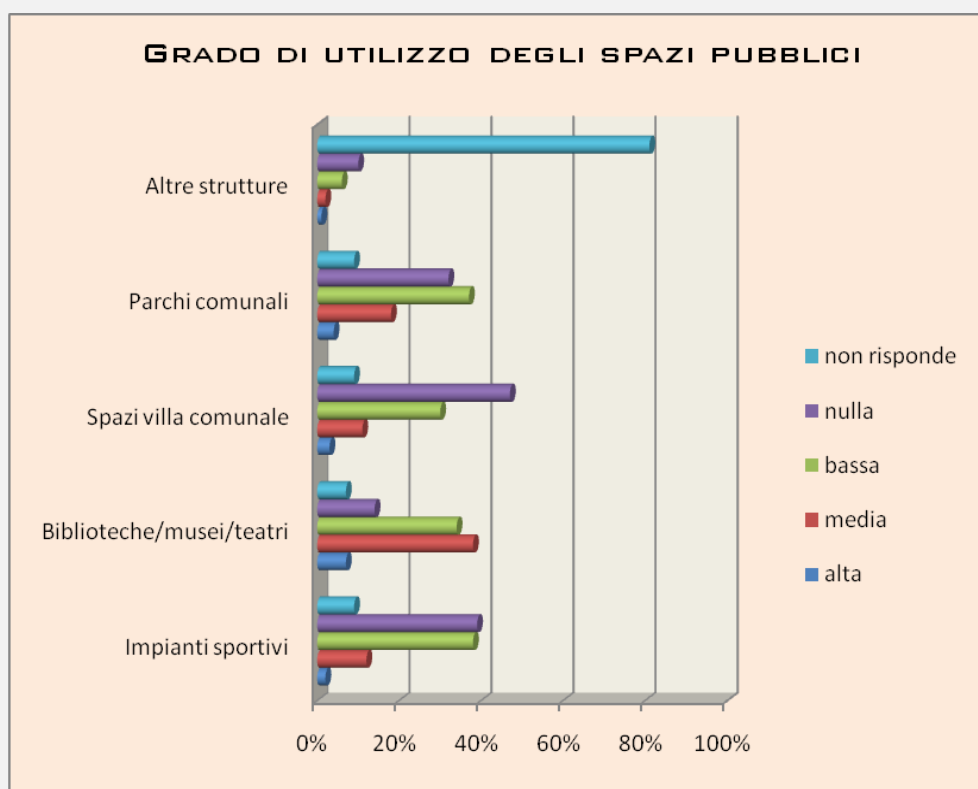
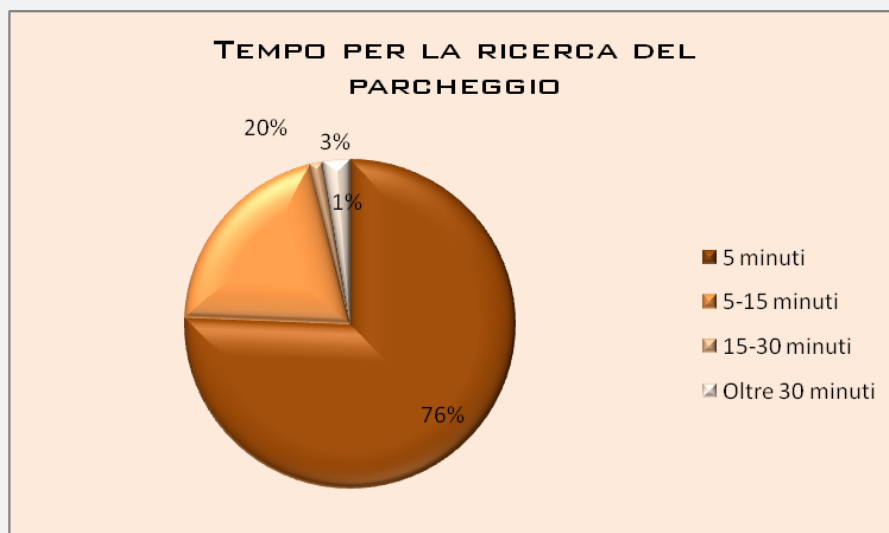




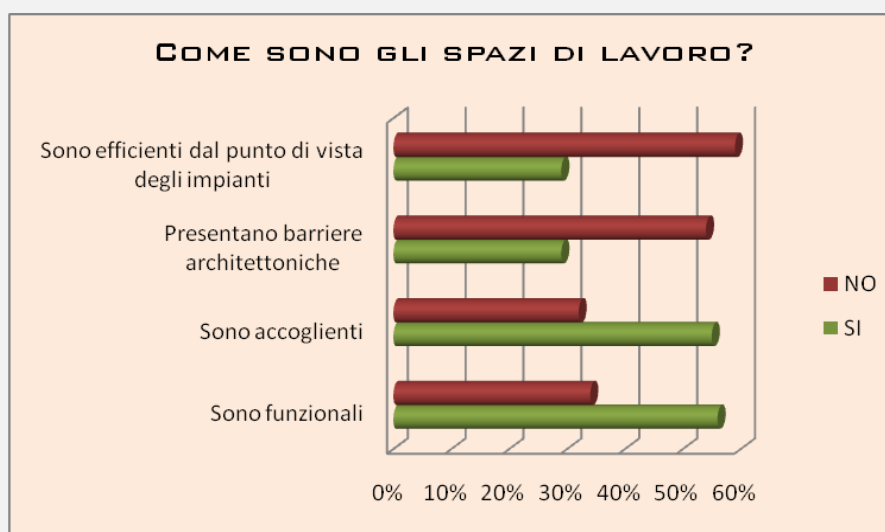
Per quanto riguarda la modalità di trasporto utilizzato per andare a lavoro, si attesta l'automobile il mezzo maggiormente utilizzato (con il 72%), il 20% dice di andare a piedi, l' 8% utilizza l'autobus, nessuno utilizza la bicicletta e il taxi.



Dal grafico si nota che il tempo di percorrenza del tragitto casa-lavoro rientra dai 5 ai 15 minuti. Il 29% impiega solo 5 minuti, mentre il 19% dai 15 ai 30 minuti, e il 6% oltre i 30 minuti.



Dal seguente grafico si è voluto confrontare il grado di utilizzo (nullo, basso, medio, alto) di alcuni spazi pubblici. Si evince che gli spazi della villa comunale e le biblioteche-musei-teatri sono mediamente utilizzati; mentre gli impianti sportivi, i parchi comunali, e altre strutture come ad esempio il cinema, sono scarsamente utilizzate.



Si è chiesto agli intervistati come fossero gli spazi di lavoro riguardo alcuni aspetti. La maggior parte dei dipendenti pubblici reputa i propri spazi di lavoro inefficienti dal punto di vista degli impianti, con la presenza di barriere architettoniche; una piccola parte reputa che i propri spazi siano accoglienti e funzionali.



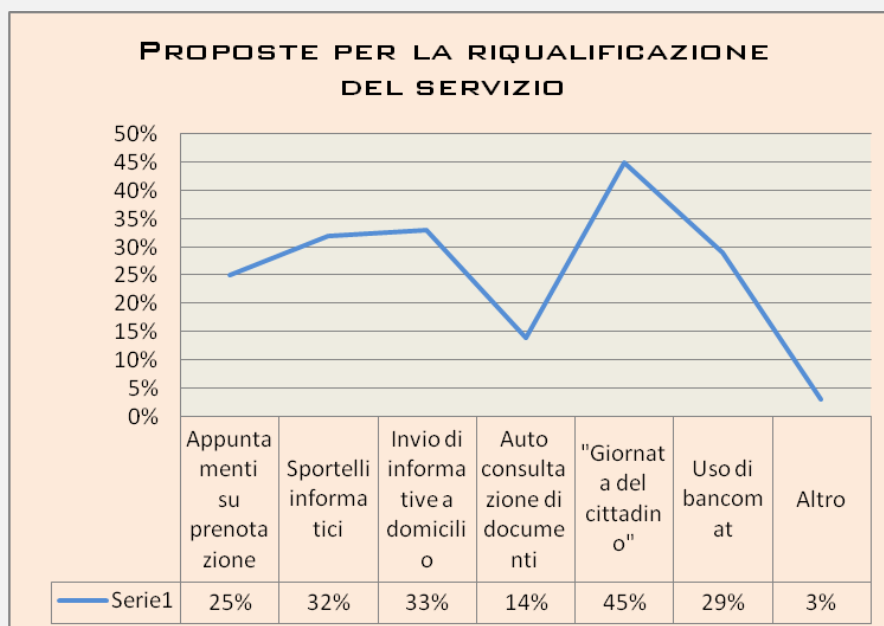
L'obiettivo di questo grafico è la rilevazione del fabbisogno di spazi per lo svolgimento di:

- A- Potenziamento/miglioramento delle attività lavorative;
- B- Attività dopo-lavoro;
- C- Attività a favore dei figli dei dipendenti;
- D- Attività a favore di partners dell'Amministrazione (Associazioni, Cooperative, ecc);
- E- Micro nidi aziendali;

## F- Altro.

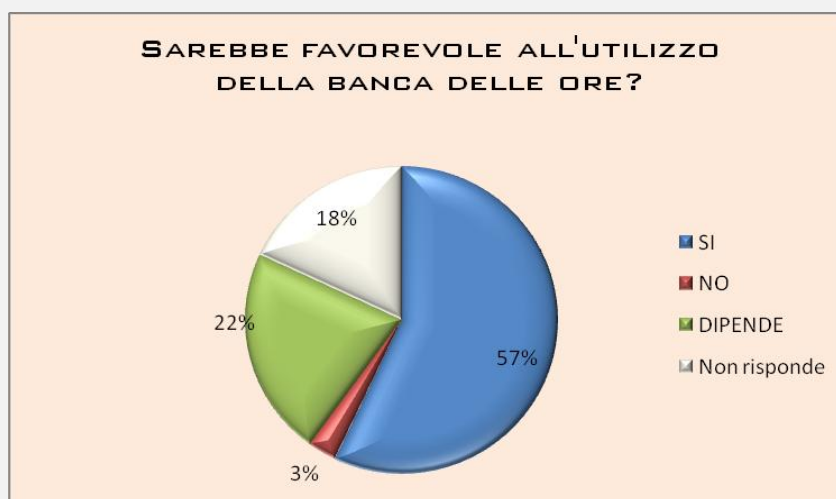
Si necessita del potenziamento delle attività lavorative, in particolare di corsi di aggiornamento e formazione del personale, creazione di angolo attrezzati specifici, creazione di spazi accoglienti all'aperto per lo svolgimento di attività sportive, biblioteche; attività dopo-lavoro: gite, circoli sociali, laboratori teatrali e culturali; scuole, attività sportive e culturali per i figli dei dipendenti; attività turistiche a favore dei partners dell'amministrazione. Molto interessante è che il 14% dei dipendenti è a favore di micro nidi aziendali.

Per la rilevazione della disponibilità di spazi inutilizzati e potenzialmente utilizzabili sono stati segnalati: l'ex mercato ortofrutticolo in piazza Padre Pio di circa 500 mq di estensione, il Parco giochi in via de Pedra, per lo svolgimento di attività ludiche e ricreative, attività per bambini disabili, per l'inserimento di uffici comunali e organizzazioni turistiche.

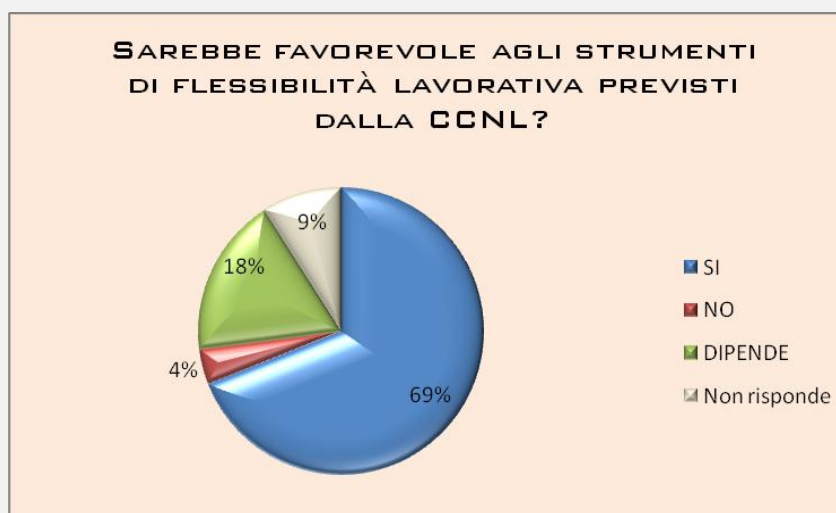


Per quanto riguarda le proposte per la riqualificazione del servizio agli utenti si evince che il 33% dei dipendenti pubblici si trova favorevole all'invio di informative a domicilio, il 32% Sportelli Informativi, il 25% si trova favorevole agli appuntamenti su prenotazione, il 29% all'uso del bancomat per il pagamento di tariffe, diritti e imposte. Dato molto inte-

ressante è che quasi la metà degli intervistati si trova molto favorevole all'attivazione della "giornata del cittadino".

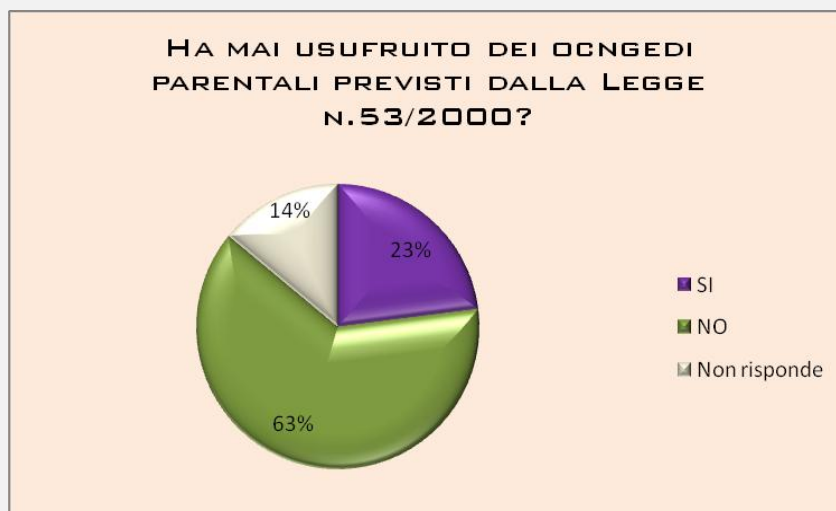


Alla domanda: *sarebbe favorevole all'utilizzo della "Banca delle ore" – strumento previsto dall'art. 38 del CCNL del pubblico impiego, che permette il conteggio e dunque una gestione individuale per ciascun lavoratore*, oltre la metà degli intervistati si esprime in modo favorevole.



Alla domanda: *sarebbe favorevole all'introduzione degli strumenti di flessibilità lavorativa previsti dal CCNL-orario flessibile, orario plurisettimanale, turnazione, telelavoro, part-time ecc-* quasi il 70% degli in-

tervistati si esprime in modo favorevole, il 16% è in dubbio e il 18% non è favorevole.



Dal grafico a torta si evince che solo il 23% degli intervistati ha usufruito dei congedi parentali previsti dalla Legge n.53/2000 che prevede la possibilità di beneficiare dell'astensione facoltativa del lavoratore.

## Analisi questionario 5

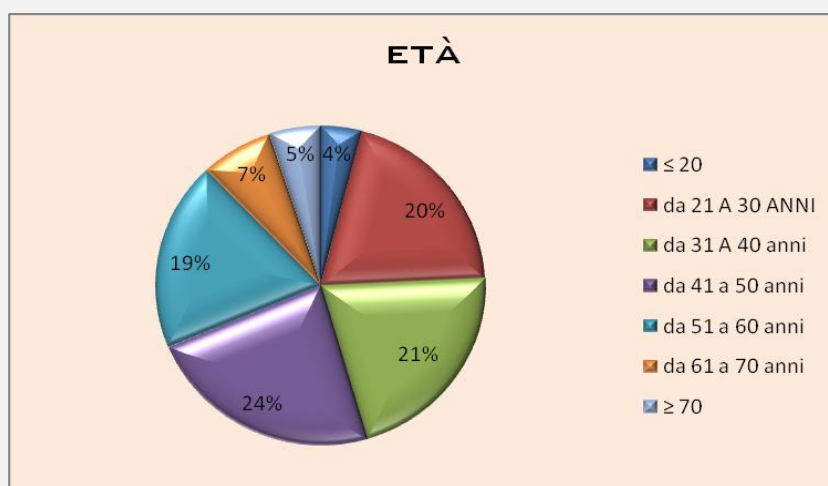
Le indagini si sono state rivolte oltre che ai dipendenti degli uffici pubblici, anche agli utenti che usufruiscono del servizio, quindi sono stati somministrati i questionari presso alcune principali sedi ed enti pubblici quali: Comune, Tribunale, INAIL, GEMA, Università, Poste, Provincia, OORR, INPS, ASL.

Sono stati somministrati 100 questionari, ai quali hanno risposto il 52 uomini e 48 donne. Il campione maggioritario è caratterizzato da persone con una fascia d'età compresa tra i 41 e 50 anni, da una composizione del nucleo familiare di un coniuge/convivente con figli, e da uno stato occupazionale di lavoratore dipendente.

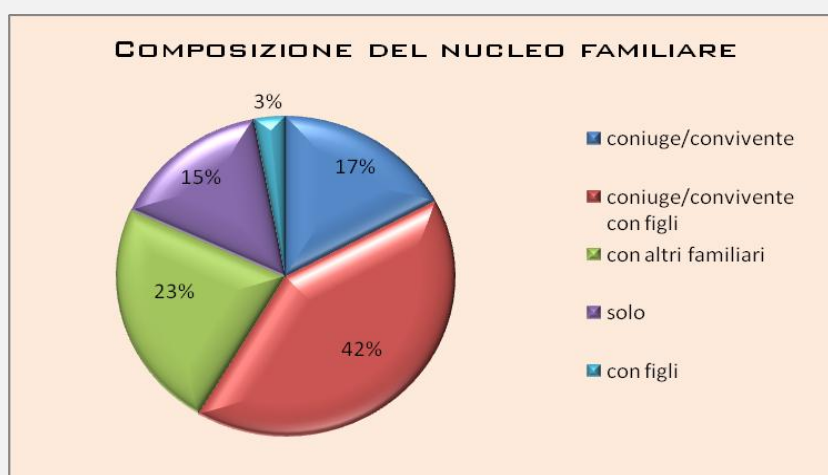
Quindi sono state fatte delle domande generali sulla fruizione del servizio pubblico. Si denota un giudizio abbastanza positivo sulla soddisfazione del servizio da parte dell'utente, infatti, la maggior parte degli intervistati ha trovato risposta al primo sportello in cui si è recato, mentre risulta essere meno positiva la soddisfazione riguardo gli orari, infatti, la maggiorparte degli intervistati utilizerebbe altri orari di apertura/chiusura del servizio.

Per quanto riguarda la conciliazione dei tempi con altri uffici pubblici, si registra che il 32% è riuscito a conciliare i tempi abbastanza facilmente, in ogni caso, gradirebbe un diverso orario di apertura degli enti Asl e INPS ed è favorevole all' utilizzo dei servizi on line e di prenotazione. Si osserva che la maggioranza degli utenti si è recata all'ufficio pubblico per il disbrigo di una sola pratica, che la tipologia della visita ha riguardato in particolar modo la consegna di documenti di altri enti, i pagamenti di tasse e multe, e la richiesta di informazioni, mentre l'emissione di documenti amministrativi, la richiesta di erogazione dei servizi e della carta d'identità sono operazioni poco svolte.

Attraverso il questionario si sono raccolte anche informazioni riguardo la mobilità degli utenti che si recano al servizio pubblico. Ne conviene che il mezzo più utilizzato è l'automobile con la prevalenza del 55% del campione, seguito dal mezzo pubblico con il 25 %, e il 12% che si reca a piedi, mentre la bicicletta e la moto sono quasi inutilizzati. L'automobile è utilizzata perché permette maggiore libertà di movimento e perché consente di conciliare più spostamenti nella stessa giornata.

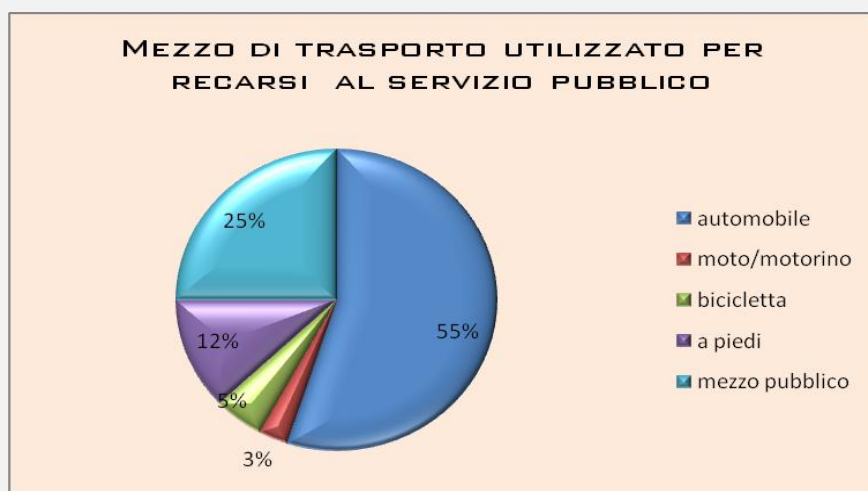


Attraverso questo grafico a torta si capisce la composizione del campione suddivisa per fasce d'età. La maggiorparte del campione è composta da utenti di età adulta, il 24% ha un'età compresa tra i 41 e i 50 anni.

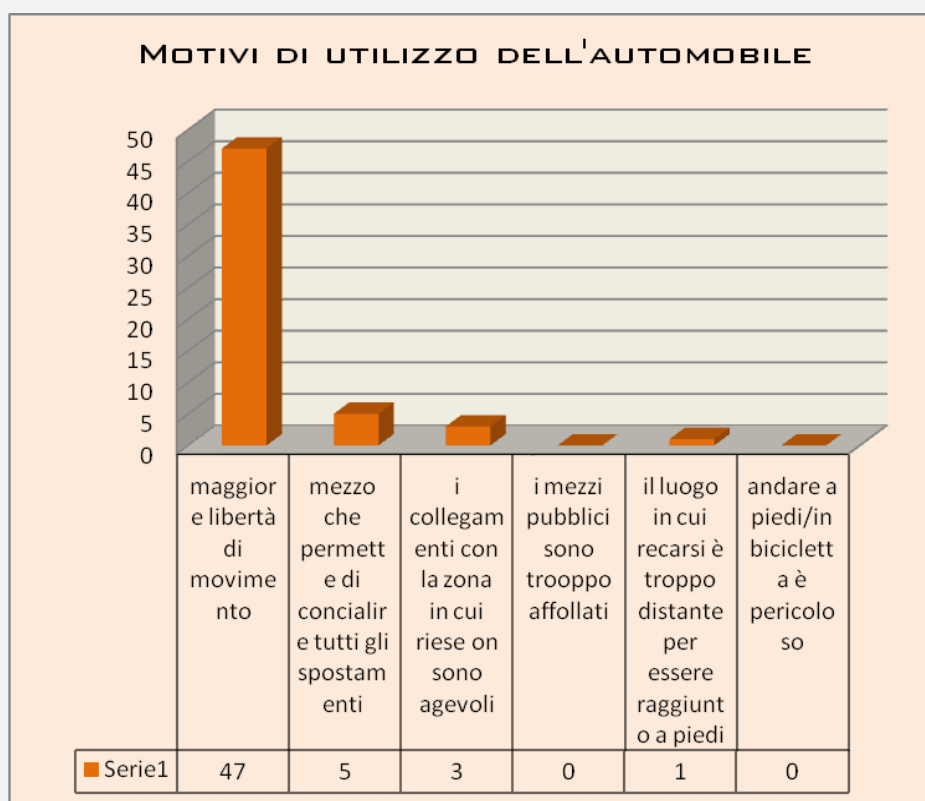




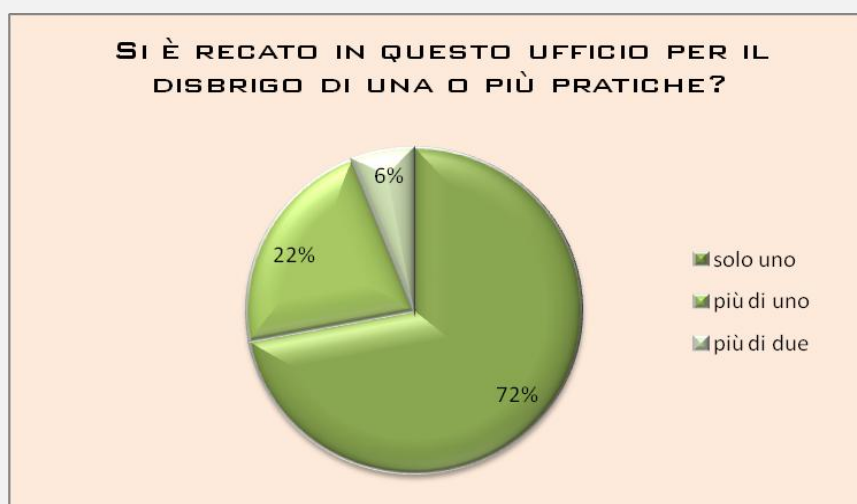
La maggiorparte del campione il (42%) appartiene ad un nucleo familiare con coniuge/convivente con figli, il 23% è in casa con altri familiari, il 17% è un coniuge/convivente senza figli, il 15% è solo, e il restante 3% ha figli ma nn è sposato e non convive.



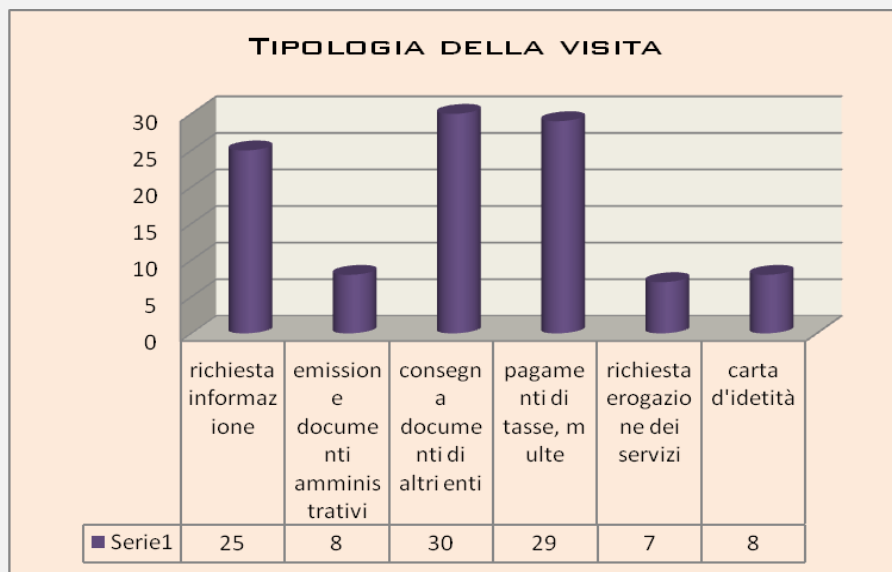
Attraverso il questionario si sono raccolte informazioni riguardo la mobilità degli utenti di un servizio pubblico. Ne conviene che il mezzo più utilizzato per recarsi ad un ufficio pubblico è l'automobile con la prevalenza del 55%, seguito dal mezzo pubblico con il 25 %, solo il 12% si reca agli uffici pubblici a piedi mentre la bicicletta e la moto sono quasi per nulla utilizzati.



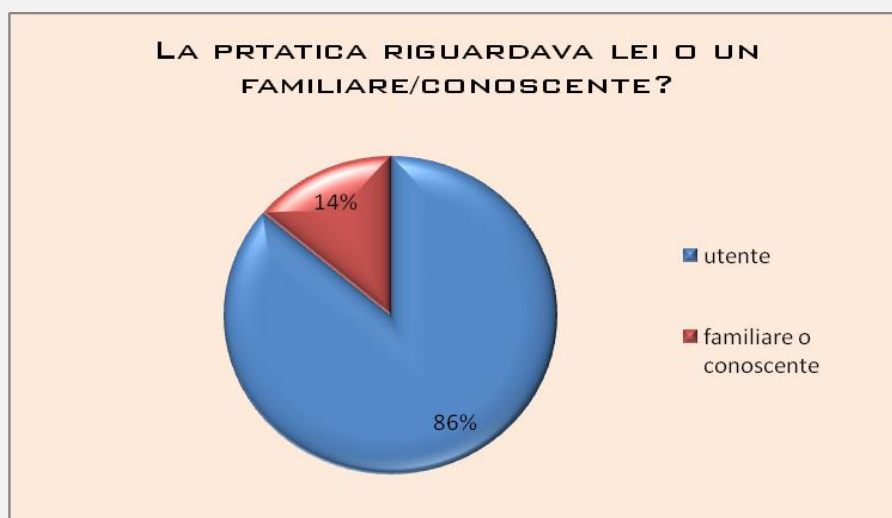
L'automobile viene maggiormente utilizzata perché permette maggiore libertà di movimento, e in minima parte perché consente di conciliare più spostamenti.



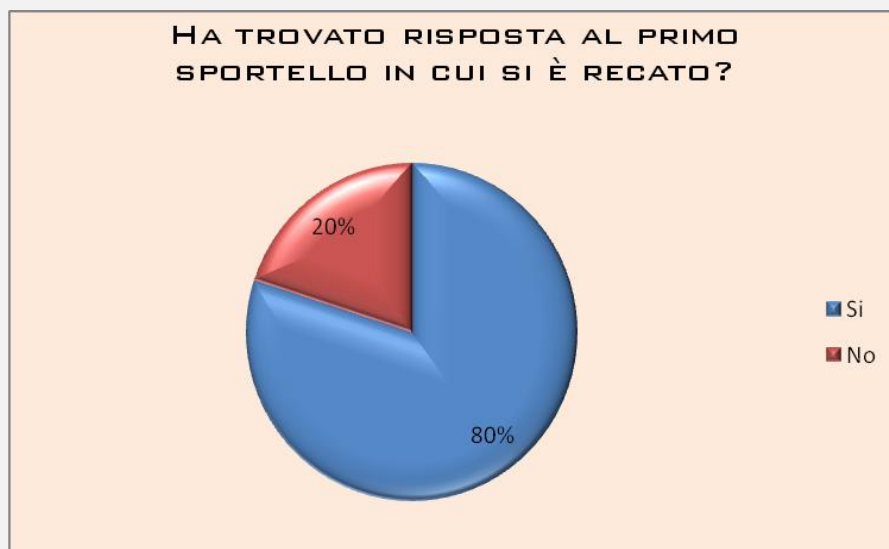
Dal grafico in questione si nota che la maggioranza degli utenti si è recata al servizio pubblico per il disbrigo di una sola pratica, ma il 28% per due o più pratiche.



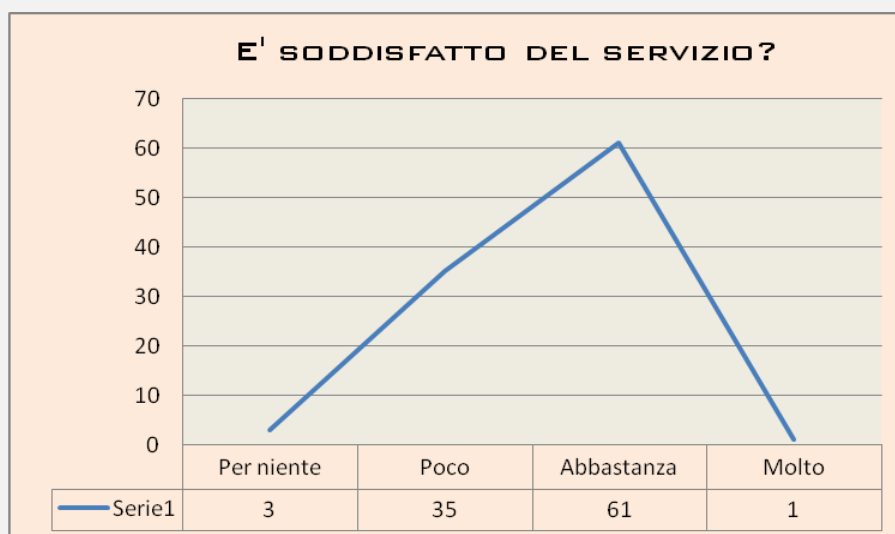
La tipologia della visita riguarda in particolar modo la consegna di documenti di altri enti e i pagamenti di tasse e multe, come anche la richiesta di informazioni, mentre l'emissione di documenti amministrativi, la richiesta di erogazione dei servizi e della carta d'identità sono operazioni poco svolte.

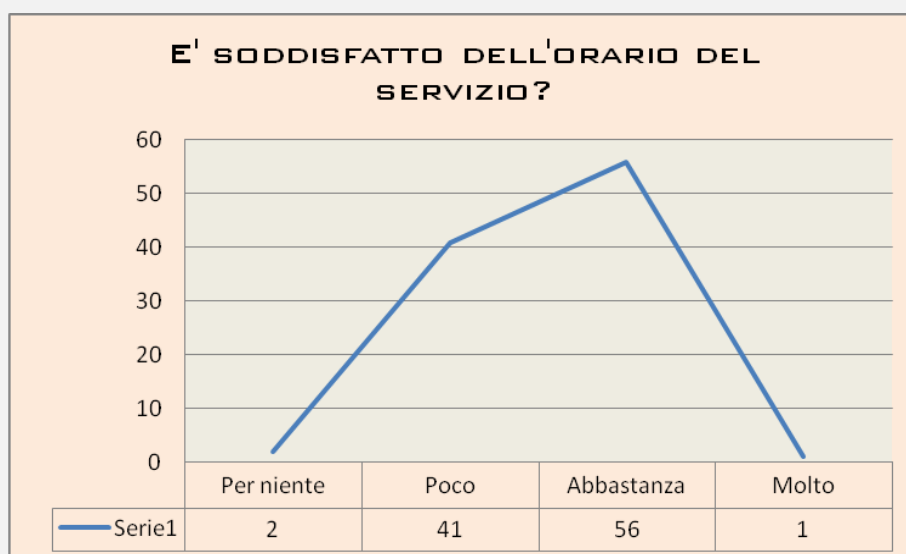


Dai grafici a torta si nota una prevalenza di intervistati che sono i diretti fruitori della pratica e l'80% di essi ha trovato risposta al primo sportello in cui si è recato, dunque risultano abbastanza positivi i giudizi della soddisfazione dell'utente al servizio, come anche degli orari.

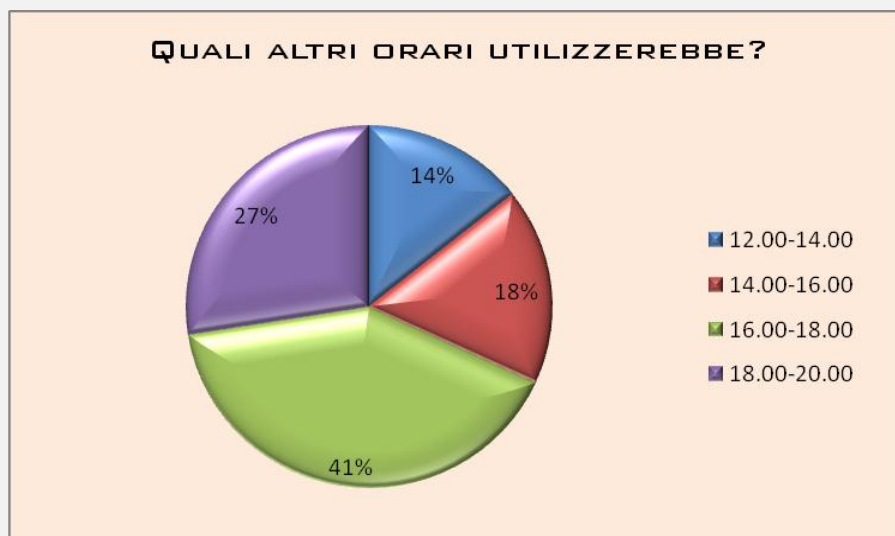


L'80% degli intervistati ha trovato risposta al primo sportello cui si è recato.





Nonostante i giudizi positivi sul servizio pubblico, si nota che quasi il 90% degli intervistati utilizzerebbe, se fossero disponibili, altri orari di apertura del servizio, e in particolare nella fascia oraria compresa dalle h. 16:00 e alle h. 18:00.

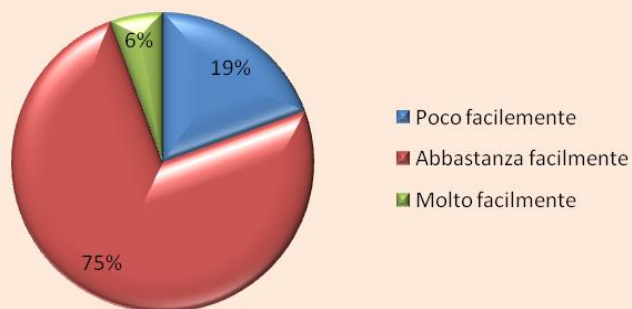


La maggior parte degli utenti (41%) utilizzerebbe gli orari dalle h.16.00 alle h. 18.00, il 27% utilizzerebbe gli orari dalle h. 18.00 alle h. 20.00, il 18% dalle h. 14.00 alle h. 16.00, e solo il 14% dalle h. 12.00 alle h. 14.00.

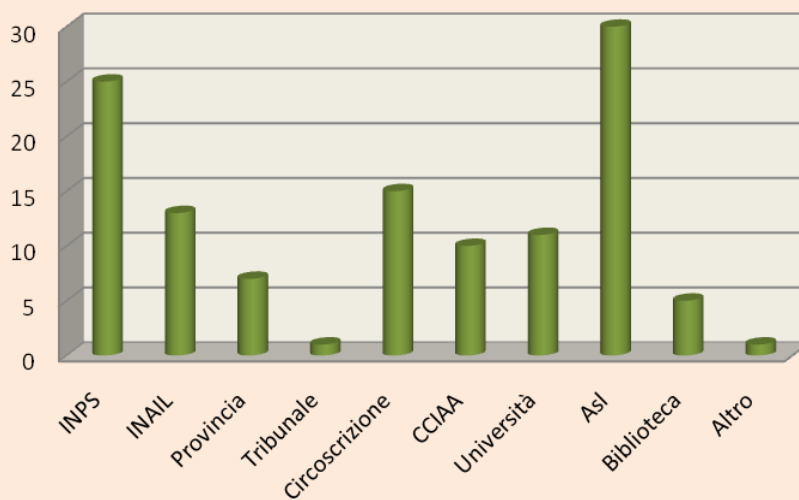


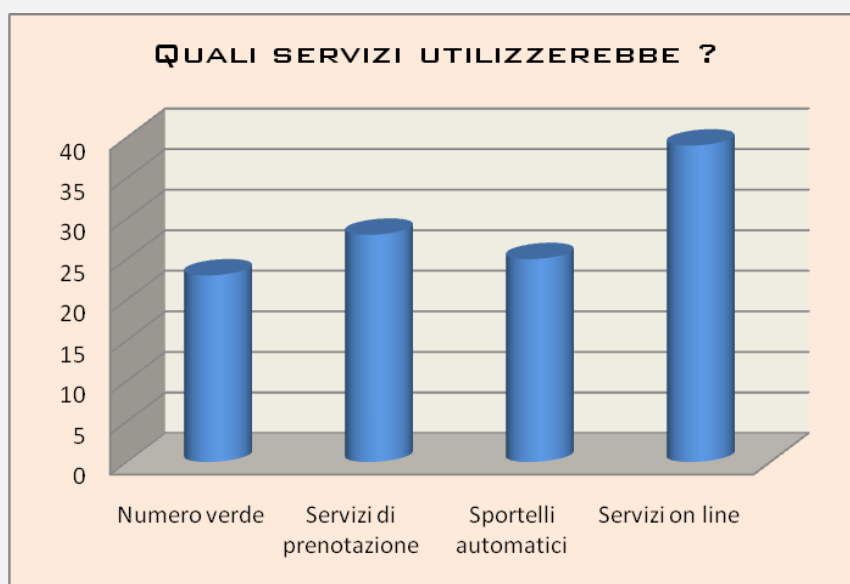
Dal grafico si osserva che il 32% del campione ha usufruito di altri servizi durante la stessa giornata, e che è riuscito a conciliare i tempi abbastanza facilmente. Gradirebbero però un diverso orario di apertura degli enti Asl e INPS e si trovano favorevoli ad utilizzare i servizi on line e di prenotazione.

**..in che misura è riuscito a conciliare i tempi?**



**DI QUALE SERVIZIO PUBBLICO GRADIREBBE UN DIVERSO ORARIO DI APERTURA?**







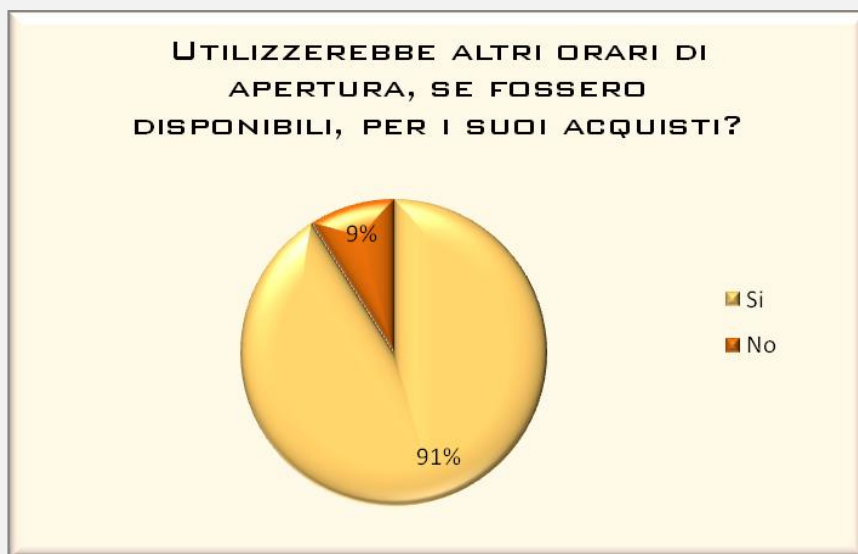
## Analisi questionario 6

Il presente report si basa su un'indagine rivolta a 100 utenti dei servizi commerciali, ai quali si è chiesto il grado di soddisfazione servizi commerciali e alcune proposte per il miglioramento dello stesso. I questionari sono stati somministrati presso i seguenti esercizi commerciali: Ipercoop, Despar, Dok, La Prima.

Si rileva un giudizio abbastanza positivo sui servizi commerciali e una netta disponibilità all'utilizzo di altri orari di apertura dei negozi per poter fare shopping. Inoltre si è voluto indagare su quanto i cittadini fossero pronti ad accogliere l'iniziativa dell'apertura serale di negozi, bar, ristoranti ed esercizi commerciali, ne conviene che quasi tutti gli utenti sono favorevoli. Infine, per quanto riguarda la giornata del cittadino, una giornata in cui tutti i servizi pubblici sono aperti con orario continuato, la maggior parte degli intervistati è favorevole.



La maggior parte degli utenti (66%) è soddisfatto degli orari dei servizi commerciali, il 16% è molto soddisfatto, il 14% è poco soddisfatto, e il 4% non è per niente soddisfatto.



Dato importante è che il 91% degli utenti utilizzerebbe altri orari di apertura se fossero disponibili, solo il 9% non è d'accordo ad utilizzare altri orari.



L'87% degli utenti sarebbe favorevole all'apertura serale di servizi commerciali quali negozi, bar e ristoranti, il 13% non è favorevole.



## IL CONTRIBUTO DELL'ORDINE DEGLI ARCHITETTI

### **PARERI E PROPOSTE**

#### **DELL'ORDINE DEGLI ARCHITETTI DELLA PROV. DI FOGGIA**

#### **IN MERITO ALLO STUDIO DI FATTIBILITA'**

#### **DEL COMUNE DI FOGGIA**

#### **PER IL PIANO TERRITORIALE DEI TEMPI E DEGLI SPAZI**

Lo studio di fattibilità condotto dal Comune di Foggia per il **“Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi”** è sicuramente uno strumento importante e significativo, pregno di informazioni utili alla base di qualsiasi tipo di proposta, progetto ed osservazione. A tal proposito questo Ordine professionale coglie l'occasione per complimentarsi con il lodevole studio e coglie l'occasione per evidenziare quanto questo Ordine lavora (in termini di divulgazione culturale ed eventi) dal 2006 ad oggi al fine di migliorare la vivibilità della città che da tempo soffre di un mancato adeguamento a quelli che sono i tempi di una città moderna e che da tempo si vede protagonista di un'espansione a “macchia d'olio” con la costruzione di un numero sempre crescente di alloggi che però non trova un adeguato riscontro nelle politiche dei servizi, degli spazi pubblici e della mobilità.

L'Ordine degli Architetti si vede in prima fila impegnato a divulgare e a promuovere attività che diffondano la cultura della **qualità architettonica**, sottintendendo per “qualità architettonica” tutto ciò che concerne la tutela del paesaggio, la tutela ambientale, la tutela dei Centri Storici e non solo quindi alla “qualità del costruito” ricucendo spesso le divergenze tra Conservatori e Pianificatori verso un obiettivo comune che è quello della qualità della vita dei cittadini. A tal proposito quella dell'architetto, con tutte le sue specialistiche competenze, diventa una figura cruciale ai fini di questo progetto, poiché si pone al centro di un problema che sta vivendo la città di Foggia che è appunto quello dell'adeguamento ai tempi e agli spazi di una città moderna.

Il “quadro della città” è profondamente cambiato negli ultimi 15 anni e con essa la vita dei suoi cittadini con le loro abitudini ed il loro stile di vita, ma la città non è adeguata ai tempi e agli spazi di chi la abita. Analizzando il fenomeno dell’espansione edilizia ci si rende conto che la città è diventata come un “contenitore ormai colmo”, la crescita di una città non si vede solo dall’aumentare del numero degli edifici costruiti, ma dalla capacità di crearvi attorno dei servizi che non la portano a scoppiare.

Si sta assistendo al fenomeno del “filtering down”: con la nascita di interi quartieri in periferia si assiste allo svuotamento delle abitazioni del “centro”, infatti le giovani coppie preferiscono per l’acquisto della prima casa rivolgersi al mercato delle nuove costruzioni, (fenomeno in atto ormai da 20 anni iniziato con la costruzione della Macchia Gialla fino alla “167”) piuttosto che al mercato dell’usato che ultimamente sta rimanendo invenduto. All’espansione urbana non corrisponde un’adeguata risposta dei servizi, ma se i servizi intesi come mezzi di trasporto, viabilità e parcheggi non funzionano si dovrà pensare a modificare le abitudini dei cittadini: Foggia infatti è una città impostata con orari di lavoro antimeridiani e post-meridiani come di tradizione delle città meridionali, ma per evitare il congestionamento nell’ora di punta (13:00 e 13:30) dovrebbe andare sempre di più verso il modello di una città moderna con un’ impostazione di orario di tempo prolungato almeno durante l’inverno, anticipando sia l’apertura che la chiusura dei negozi nel pomeriggio, attuando il tempo pieno nelle scuole (dove però mancano i fondi per attuarlo) evitando così il doppio spostamento casa-scuola-lavoro. Ma se mancano i fondi per attuare il tempo pieno nelle scuole ....non si potrà mai optare per una soluzione del genere. Bisognerà quindi trovare necessariamente delle strategie per ottimizzare i servizi di trasporto pubblico e la viabilità:

- a) semafori sincronizzati,
- b) orari flessibili pre e post-scuola,
- c) adeguamento delle aree da adibire a parcheggio,

- d) navette gratuite o con abbonamenti o special card per spostamenti da parcheggi decentrati fino in centro;
- e) mobilità in bicicletta a noleggio.

Ma va cambiata la mentalità progettuale, gli imprenditori insieme agli amministratori e ai tecnici, architetti ed ingegneri dovrebbero progettare le aree di nuova espansione pensando di fornire anche i servizi (asili nidi, scuole dell'infanzia e primarie, poliambulatori e strutture sanitarie, spazi verdi e aree attrezzate per bambini, strutture sportive, attività commerciali ecc.) così come prevedono gli standard urbanistici al fine di evitare di creare delle "città dormitorio" che sono poi difficili da "ricucire" con un'adeguata viabilità al cuore della città. Se pensiamo poi al clima "torrido" che a volte anche da maggio fino a tutto settembre riduce l'efficienza lavorativa almeno del 30% di tutti i cittadini che portano avanti a fatica il proprio lavoro in visione di una sospirata vacanza, l'impegno da parte di tutti i tecnici e gli addetti ai lavori deve essere ancora di più mirato a migliorare ed ad elevare gli standards urbanistici. Per qualità architettonica si intende qualità della vita, non estetica fine a sé stessa ma legata alla vivibilità.

In tal senso sulla base di questo studio gli architetti possono avanzare numerose proposte che andrebbero adeguatamente pensate e progettate al fine di migliorare la vivibilità della città a 360°.

- La proposta dell'Ordine degli Architetti è quella di far sì che vi sia un maggior numero di **Concorsi di idee** per offrire ai tecnici iscritti al nostro ordine la possibilità di confrontarsi sui temi della città, sviluppando proposte progettuali atte a migliorare la vivibilità della città stessa, oppure quella di istituire un **Tavolo Tecnico** con l'Amministrazione Comunale. A tal proposito tanti studi e tanti eventi sono stati già organizzati a dimostrazione del continuo e costante interesse ed impegno verso i problemi di questa città, infatti l'Ordine degli architetti è stato

già presente nel 2006 al Tavolo Tecnico per l'esame della proposta di **“Concorso Pubblico per la presentazione dei Progetti di Riqualificazione”** istituito dall'Assessorato all'Urbanistica del **Comune di Foggia** e in collaborazione con il Rotary International del Distretto di Foggia ha promosso il **“Concorso di idee – I vuoti urbani, riqualificazione e demolizione”**; è stato presente inoltre al Tavolo Tecnico istituito dalla Regione Puglia per la definizione del disegno di legge sulla **“Rigenerazione Urbana** e ha fornito un contributo sui **PIRP di Foggia** nel processo di aggiornamento del **P.R.G. Benevolo di Foggia**; sul **DOSAP del Comune di Foggia**; alla conferenza di co-pianificazione della **“Variante per le Attività Produttive” del Comune di Foggia**;

- è intervenuto all'elaborazione dell'avviso pubblico di **Housing Sociale** per l'emergenza abitativa del **Comune di Foggia** ed alla successiva sottoscrizione del **“Protocollo di intesa”** con altri soggetti istituzionali;
- è intervenuto con un comunicato stampa sugli esiti del Concorso di idee **“Viale Giotto – Il Parco della memoria”** scongiurando l'esecuzione di alcuni lavori non in linea con la filosofia del bando ma soprattutto con il progetto vincitore;

è intervenuto ai vari Forum sul **“Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale”**;

- ha partecipato all'elaborazione dell'avviso pubblico del **Comune di Foggia** del **“Concorso Internazionale di Idee per la realizzazione del Parco Urbano dei Campi Diomedei”** sull'area dell'ex ippodromo.

Ed ancora è intervenuto con richieste di modifiche a numerosi avvisi pubblici per:

- Il Concorso di idee **“Riqualificazione insediativa dei corpi di fabbrica del monoblocco degli “Ospedali Riuniti” denominati A1, A2 e G, e realizzazione di un elemento di colle-**

**gamento aereo degli Ospedali Riuniti con il plesso Maternità – V.le Pinto” bandito dagli Ospedali Riuniti di Foggia.**

**Inoltre nell’anno 2009 si sono realizzati i seguenti eventi sul tema in oggetto:**

- Incontro in videoconferenza **“Il Piano Paesistico Territoriale della Regione Puglia”** organizzato in collaborazione con gli **Ordini APPC della Puglia** e il **Politecnico di Bari**, svoltosi presso la nostra sede il 26.Gennaio.2009;
- Il Convegno **“Le nuove norme tecniche nel settore dell’edilizia e gli obblighi per le imprese - D.M. 14.01.2008”** organizzato in collaborazione con il laboratorio **Lachimer** della **Camera di Commercio di Foggia** svoltosi a Foggia il 29.Settembre.2009;
- Mostra **“Architettura in città”** che si svolgerà a Foggia dal 20 al 27.11.2009 nell’Aula Consiliare di Palazzo di Città con il patrocinio del **Comune di Foggia** e della **Provincia di Foggia**, una settimana ricca di eventi e seminari tecnici, organizzata su proposta delle colleghe Marilena Dembech e Cinzia Nardelli;

E siamo stati presenti:

- Al tavolo tecnico **“Risparmio energetico e sostenibilità ambientale”** istituito dall’Assessorato all’Ambiente del **Comune di Foggia**;
- Alle Conferenze di co-pianificazione per l’approvazione del **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Foggia** organizzando presso la nostra sede un incontro con il collega Stefano Biscotti per l’illustrazione del piano;
- Promuovendo presso la nostra sede, il 23 e 25.Maggio.2009, gli **“Incontri con i candidati Sindaci”** in occasione delle ultime consultazioni amministrative;



- Alla “**Conferenza permanente per la qualità architettonica e dell’ambiente costruito**” istituita dalla **Regione Puglia** ai sensi della L.R. n. 14/2008;
- Al tavolo tecnico istituito dall’Ordine degli Architetti PPC di Roma sulla “**Internazionalizzazione**”;
- Alla conferenza di co-pianificazione del **PUG del Comune di Manfredonia**;
- Al tavolo tecnico istituito dalla Regione Puglia per il “**Regolamento in materia di Certificazione Energetica degli edifici**”.

Questo e tanto altro è stato fatto dall’Ordine degli Architetti, ci auguriamo solo che il Comune di Foggia non accantoni idee e proposte già strutturate e che guardi al futuro di questa città aprendo le porte al nostro importante contributo di Tecnici.

Arch. Nicoletta Ingelido

## LE SCHEDE TECNICHE

### *Asse strategico "Foggia Open"*

#### *Orari della Pubblica Amministrazione*

#### **Partners**

CCIAA-Comitato Imprenditoria Femminile, Università degli Studi di Foggia, Provincia di Foggia, ASL, Inps, Inail, Comune di Foggia

#### **Obiettivi**

L'obiettivo dell'asse strategico "Foggia Open" è quello di creare una città aperta alle nuove esigenze dei cittadini per offrire una gamma flessibile d'orari dei servizi pubblici adatta a soddisfare segmenti d'utenza che faticano ad utilizzare i servizi negli orari di apertura tradizionali, sempre in un'ottica di armonizzazione della città che consenta all'utenza di accedere a più servizi pubblici in una stessa giornata, utilizzare in rete gli strumenti informatici e telematici. Si vuole aumentare il grado di flessibilità di svolgimento del lavoro all'interno degli Enti pubblici, attraverso la turnazione degli stessi dipendenti e, aprire la strada a modelli di impiego innovativi, come il lavoro a distanza.

#### **Target dei destinatari**

Tutti i cittadini, i city users, le popolazioni temporanee

#### **Criticità**

L'apparato organizzativo dei servizi pubblici risulta obsoleto e rigido, con orari standardizzati, tempi non coincidenti o eccessivamente sincronici nella modalità di erogazione dei servizi, che spesso sono causa di perdita di tempo e complicazione nell'accesso alla fruizione del servizio

#### **Proposte**

Giornata del cittadino. Una giornata al mese in cui gli sportelli al pubblico sono aperti dalle 9 alle 18.30 con orario continuato. La giornata più sensibili, così come rilevato dai questionari, è quella del martedì.

Si ipotizza la sottoscrizione di un Protocollo d'intesa fra Comune, Inps, Asl, Provincia, CCIAA.

Banca delle ore. Si ipotizza il raggiungimento di un accordo tra i sindacati rappresentativi dei dipendenti pubblici e le amministrazioni pubbliche coinvolte per l'attuazione – in fase sperimentale – dell'istituto previsto dal CCNL.

Creazione dell'Ufficio di PTTS con il compito di gestire e favorire l'attuazione delle politiche temporali. Si ipotizza un raccordo tra l'Ufficio del Sindaco e gli assessorati maggiormente interessati e coinvolti per l'individuazione delle specifiche risorse professionali da destinare anche all'ufficio PTTS e di avvalersi di consulenze esterne sia per il supporto alla gestione delle sperimentazioni segnalate che per la redazione definitiva del PTTS.

**LA GIORNATA DEL CITTADINO****PROGETTO 1: "LA GIORNATA DEL CITTADINO"**

Asse strategico: "FOGGIA OPEN"

**PROBLEMA**

L'apparato organizzativo degli orari dei servizi pubblici e privati è obsoleto e rispondente ad un modello rigido di società, con orari standardizzati, tempi non coincidenti o eccessivamente sincronici nella modalità di erogazione, spesso sono causa di perdita di tempo e complicazione nell'accesso alla fruizione del servizio. Soprattutto questo tipo d'organizzazione temporale non risponde alle esigenze di alcune fasce della popolazione, lavoratori con orari non standard e più estesi rispetto a quelli tipici del lavoro dipendente, pendolari, genitori con figli piccoli entrambi impegnati lavorativamente. Ciò porta ad un sovraffollamento degli sportelli in alcune ore, e in alcuni giorni della settimana.

**OBIETTIVO GENERALE**

Obiettivo generale dell'istituzione della "giornata del cittadino" è offrire una gamma flessibile d'orari dei servizi pubblici adatta a soddisfare segmenti d'utenza che faticano ad utilizzare i servizi negli orari di apertura tradizionali, sempre in un'ottica di armonizzazione della città, che consenta all'utenza di accedere a più servizi pubblici in una stessa giornata.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Attivare azioni di sensibilizzazione delle politiche di conciliazione dei tempi vita-lavoro; Coordinare gli orari degli sportelli degli uffici pubblici e privati per migliorare la qualità del servizio; Razionalizzare gli orari di accesso agli uffici in orari certi da parte dei cittadini; Attivazione di politiche di semplificazione amministrativa; Attivare il dialogo tra le pubbliche amministrazioni ed enti privati, in un'ottica di un maggiore equilibrio tra orari di lavoro e tempi di vita.

**ATTIVITA'**

Istituzione di un tavolo cittadino di coprogettazione dell'iniziativa;  
Campagna di promozione dell'iniziativa;  
Apertura degli uffici ad orario continuato nella giornata di martedì dalle ore 9.00 alle ore 18.30;  
Cicli periodici di monitoraggio dell'iniziativa, attraverso questionari, rilevazioni quantitative e focus group volti a supportare l'iniziativa stessa.

**RISULTATI ATTESI**

Miglioramento di tutta l'organizzazione comunale e della conseguente qualità dei servizi erogati;  
Conciliazione dei tempi di vita-lavoro soprattutto per quelle famiglie dove entrambi i coniugi lavorano; armonizzazione dei tempi della città.

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

Incremento del numero dei cittadini che si rivolge agli sportelli pubblici;  
Miglioramento della vivibilità della città in termini di conciliazione dei tempi;  
Numero delle ore di lavoro;

**PARTNERS**

CCIAA-Comitato Imprenditoria Femminile, Università degli Studi di Foggia, Provincia di Foggia, ASL, Inps, Inail, OO.SS., Comune di Foggia.

**“Banca delle ore”****PROGETTO 2: "BANCA DELLE ORE"**

Asse strategico: "FOGGIA OPEN"

**PROBLEMA**

Il sistema degli orari lavorativi dei dipendenti pubblici risulta essere rigido e ben lontano dalle nuove istanze di flessibilizzazione del lavoro, che comprendono orari flessibili, lavoro a turni, lavoro straordinario ecc. Dagli stessi questionari, somministrati ai dipendenti pubblici, emerge la volontà di sperimentare questi nuovi strumenti, in particolare quello della "Banca delle ore". Inoltre, emerge una scarsa compatibilità degli orari di lavoro con quelli per lo svolgimento di altre attività, come ad esempio il tempo da dedicare ai figli o allo shopping, come anche il tempo per svolgere attività necessarie in altri uffici pubblici.

**OBIETTIVO GENERALE**

Obiiettivo generale dell'istituzione della "Banca delle ore" è attuare una politica del lavoro a dimensione delle esigenze familiari, di tipo "family friendly". L'istituto contrattuale, previsto dall'art. 38 del CCNL, prevede che maturazione del credito al lavoratore/trice un "credito" cui consegue il diritto al recupero, per il periodo corrispondente concordato con l'esigente con il lavoratore/trice, possono essere maturate 30 ore di straordinario l'anno che possono essere utilizzate entro il 31 dicembre dell'anno successivo.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Attivare azioni di sensibilizzazione verso i dipendenti sui nuovi strumenti di modernizzazione degli orari di lavoro; Semplificazione dei tempi di conciliazione vita - lavoro per i dipendenti pubblici; Attivare il dialogo tra le Pubbliche Amministrazioni, gli Enti, i dipendenti pubblici, e i Sindacati.

**ATTIVITA'**

Istituzione di un tavolo di coprogettazione tra gli assessorati o i re-sponsabili delle risorse umane degli enti pubblici, i dipendenti e i Sindacati;  
Creazione di un prospetto degli orari che preveda la turnazione degli orari di lavoro sulla base delle esigenze personali e le necessità dell'amministrazione;  
Cicli periodici di monitoraggio dell'iniziativa, attraverso questionari, rilevazioni quantitative.

**RISULTATI ATTESI**

Miglioramento dell'organizzazione interna che risponda alle esigenze del personale e agli interessi dell'Amministrazione;  
Conciliazione dei tempi di vita-lavoro per i dipendenti pubblici e in particolare per le donne lavoratrici nel loro doppio ruolo di cura e lavoro.

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

Indagine di customer satisfaction su un campione di 100 dipendenti.

**PARTNERS**

CCIAA- Comune di Foggia, UST Cisl, CGIL, Provincia.

**LINEE DI FINANZIAMENTO**

Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali sugli interventi innovativi in materia di politica del lavoro e di politica sociale.

**Protocollo d'intesa tra enti**

Asse strategico: "FOGGIA OPEN"

**PROGETTO 3: PROTOCOLLO D'INTESA TRA ENTI****PROBLEMA**

Dalle indagini svolte dai questionari, si è rilevata da parte dell'utenza dei servizi pubblici la necessità di avere un più ampio margine di scelta degli orari per l'erogazione del servizio, in particolare si evince la richiesta di un maggior prolungamento degli orari allo sportello dell'Asl e dell'INPS, in quanto si riscontra un'incompatibilità di conciliazione dei tempi.

**OBIETTIVO GENERALE**

Obiettivo generale è quello di dare risposta ad esigenze rilevate da parte degli utenti di un pubblico servizio e quindi degli stessi cittadini di Foggia per semplificare e rendere più agevole la conciliazione degli utenti che usufruiscono di più servizi nella stessa giornata.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Attivare il dialogo tra le Pubbliche Amministrazioni, gli Enti pubblici, i Sindacati e il personale interno, ampliando ed integrando gli obiettivi e la validità di documenti d'intesa già stipulati con altri enti, tra cui la ASL.

**ATTIVITA'**

Tavolo illustrativo delle risultanze specifiche rinvenute dalle indagini;  
Valutazione da parte degli stessi Enti sulle disponibilità del personale interno;  
Organizzazione del nuovo servizio;  
Sottoscrizione e pubblicizzazione del Protocollo d'Intesa tra il comune l'Inps, la Asl e gli altri enti; Cicli periodici di monitoraggio dell'iniziativa, attraverso questionari, rilevazioni quantitative.

**RISULTATI ATTESI**

Snellimento delle procedure burocratiche riferite a più pratiche e tra più Enti;  
Semplificazione delle pratiche di conciliazione nella vita dei cittadini.

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

Monitoraggio per un periodo di sei mesi, da gennaio a giugno, del numero di cittadini che si sono rivolti al servizio nei nuovi orari stabiliti e confrontare i risultati ottenuti dalla giornata del cittadino.

**PARTNERS**

CCIAA- Comune di Foggia, UST Cisl, CGIL, Provincia

**LINEE DI FINANZIAMENTO**

Non prevista

**Ufficio PTTS**

Asse strategico: "FOGGIA OPEN"

**PROGETTO 4: UFFICIO PTTS****PROBLEMA**

Per accogliere e far proprie le politiche temporali bisognerebbe promuovere la cultura dei tempi e degli spazi della città, lo stesso Piano dei Tempi prevede la costituzione di organismi preposti alla progettazione e gestione di politiche temporali.

**OBIETTIVO GENERALE**

Favorire il potenziamento di professionalità dedicate alla promozione e al supporto del Piano dei Tempi e degli Orari.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Creazione di un organismo con il compito di: gestire progetti pilota; costruire un circuito relazionale tra l'ambiente pubblico, istituzionale e tecnico; coinvolgere nella costruzione dei progetti il più numero di Enti e Amministrazioni e attori sociali.

**ATTIVITA'**

Attivare corsi di formazione per il personale dell'Ufficio PTTS;  
Promozione di forum ed eventi che coinvolgano il massimo numero di cittadini;  
Costituzione dello stesso Ufficio PTTS attraverso l'individuazione del personale da ricercare sia all'interno degli operatori della Pubblica Amministrazione sia attraverso il ricorso a consulenze esterne ed affidamenti di incarichi.

**RISULTATI ATTESI**

Sostegno alla progettazione del Piano dei Tempi e degli Spazi;  
Supporto attivo alle reti partenariali e sociali;  
Coordinamento tra i diversi Enti, Istituzioni, Aziende pubbliche e private.

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

Numero (x) di funzionari dell'Ufficio di Piano;  
Collaboratori e consulenze esterne.

**PARTNERS**

Pubblica amministrazione, aziende pubbliche e private, rappresentanti di interessi collettivi

**LINEE DI FINANZIAMENTO**

## **Asse strategico “FOGGIA FACILE”**

*I tempi della scuola*

### **Partner**

Comune di Foggia, Provincia di Foggia, CSA

### **Obiettivi**

L'obiettivo dell'asse strategico “Foggia Facile” è quello di agevolare la conciliazione dei tempi del lavoro con i tempi della famiglia, delle relazioni e delle cure parentali.

### **Target dei destinatari**

Famiglie, bambine/bambini, city users cittadini, cittadinanza temporanea.

### **Criticità**

Spesso accade che entrambi i genitori lavorano e che per la scarsa compatibilità degli orari di lavoro con quelli della famiglia sono le strutture scolastiche ad accogliere i bambini e a gestire il loro tempo. Un aspetto nevralgico è quello che riguarda il tempo di cura dei figli nel loro tempo liberato dagli impegni scolastici. Dai risultati ottenuti dalle indagini preliminari, si è visto che la maggioranza dei bambini impiega il suo tempo libero a casa, e che la possibilità di frequentare impianti sportivi per svolgere attività fisiche e ludiche è relegata a un numero ristretto di bambini.

### **Proposte**

Progetto “Scuolamica” per l'attivazione dei servizi pre-scuola a doposcuola, per ampliare l'offerta dei servizi scolastici e andare incontro alle esigenze per quelle famiglie dove entrambi i genitori lavorano;

Voucher sociali, finalizzati ad incentivare la frequentazione di impianti sportivi per lo svolgimento di attività fisiche e ludico-ricreative da parte dei bambini e degli adolescenti.



**“ScuolAmica”****PROGETTO 1: "ScuolAmica"****PROBLEMA**

I problemi riscontrati, a monte di uno studio d'indagine rivolto ai genitori dei figli che vanno a scuola, si riferiscono ad un sistema rigido nella gestione del tempo dei figli. Se da una parte i tempi del lavoro stanno cambiando verso un sistema più flessibile, i "tempi della scuola" sembrano non essere cambiati, continuano ad essere standardizzati al vecchio sistema degli orari. Molti sono i casi in cui la donna/madre ha scelto di dedicarsi alla famiglia rinunciando alla propria carriera lavorativa, e altri casi in cui uno dei coniugi ha deciso di ridurre gli orari di lavoro per far fronte alle esigenze familiari in termini di conciliazione degli orari.

**OBIETTIVO GENERALE**

Offrire fasce orarie più ampie per la fruizione dei servizi offerti dalle scuole, per andare incontro alle esigenze dei genitori che hanno problemi di conciliazione tra tempi di cura e tempi del lavoro.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Attivazione del servizio pre e post-scuola;  
Prolungamento degli orari di uscita dai nidi.

**ATTIVITA'**

Tavolo di concertazione tra le istituzioni scolastiche, la pubblica Amministrazione, i rappresentanti degli alunni e dei genitori;  
Valutazione da parte delle stesse Istituzioni scolastiche sulla disponibilità del personale interno per far fronte alle nuove fasce orarie;  
Organizzazione del nuovo servizio;  
Monitoraggio a cadenza trimestrale della sperimentazione attraverso rilevazioni quantitative e questionari rivolti ai genitori che usufruiscono del servizio.

**RISULTATI ATTESI**

Potenziamento dei servizi di conciliazione dei tempi vita-lavoro;  
Attivazione di processi di armonizzazione sociale;  
De sincronizzazione degli orari della scuola e quelli di lavoro;

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

Monitoraggio a cadenza trimestrale della sperimentazione attraverso rilevazioni quanti - qualitative rivolte ai genitori che usufruiscono del servizio.  
Numero (x) bambini per scuola che usufruiscono del servizio;  
Numero (x) dipendenti scolastici che prolungano l'orario di lavoro.

**PARTNERS**

Amministrazione Pubblica, C.S.A., asili nido, scuole materne e scuole elementari.

**LINEE DI FINANZIAMENTO**





**Voucher sociali****PROGETTO 2: Voucher Sociali****PROBLEMA**

Un aspetto importante che emerge dalle analisi è quello che riguarda il tempo di cura dei figli nel loro tempo liberato dagli impegni scolastici, infatti, la maggioranza, dei bambini impiega il suo tempo libero a casa con la madre o dai nonni, e solo una piccola parte ha possibilità di frequentare impianti sportivi per svolgere attività fisiche e ludiche, questo avviene principalmente per la scarsa disponibilità economica per quelle famiglie in cui a lavorare è solo un genitore.

**OBIETTIVO GENERALE**

Si vogliono stimolare e accompagnare trasformazioni culturali che riguardano nuovi stili di gestione del tempo libero per i bambini;  
Attivare politiche di armonizzazione sociale e di sostegno alle famiglie.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Predisposizione di voucher sociali, finalizzati ad incentivare la frequentazione di impianti sportivi per lo svolgimento di attività fisiche e ludico-ricreative da parte dei bambini e degli adolescenti di quelle famiglie con basse condizioni economiche.

I voucher sociali sono già previsti nella programmazione del PdZ ed è in riferimento allo stesso che potranno essere individuate nuove modalità di erogazione.

**ATTIVITA'**

Individuazione delle potenziali famiglie assegnatarie dei voucher sociali;  
Erogazione dei voucher sociali per lo svolgimento di attività sportive e ludico ricreative.

**RISULTATI ATTESI**

Aumento del sostegno pubblico alle famiglie;  
Rivitalizzazione dei centri sportivi comunali, degli enti e delle istituzioni per lo svolgimento di attività ludico-ricreative;  
Aumento della qualità del tempo sociale;

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

Numero (x) bambini o adolescenti che usufruiscono dei voucher sociali;  
Numero (x) di centri sportivi e/o associazioni ludico-ricreative che parteciperanno all'iniziativa.

**PARTNERS**

Pubblica Amministrazione, Centri sportivi comunali e provinciali, Associazioni sportive e ludico-ricreative.

**LINEE DI FINANZIAMENTO**

**Consulta Cittadina****PROGETTO 3: "CONSULTA CITTADINA"****PROBLEMA**

La stessa legge 53/00 prevede un organismo esterno all'Amministrazione Comunale, di indirizzo e supporto alla buona riuscita del PTTS, in quanto, le politiche temporali e di genere pur essendo politiche urbane possono non attecchire in un contesto culturalmente pigro nel razionalizzare e far proprie tali pratiche, disperdendo col tempo iniziative utili e vantaggiose per la vita di tutti i cittadini.

**OBIETTIVO GENERALE**

Per una vera e propria riuscita del progetto si può far uso dell'ormai indispensabile partecipazione democratica, fondata su un dibattito tra i cittadini e le istituzioni e capace di esaltare costantemente la città e i cittadini all'elaborazione e la messa in atto dei progetti del PTTS.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Obiettivo specifico è creare un luogo importante per la costruzione sociale, per dare ascolto ai bisogni dei cittadini, perché possano entrare a far parte del processo attivo nelle politiche temporali, non solo, la "Consulta cittadina" svolgerà un ruolo di coordinamento permanente tra i soggetti coinvolti nella determinazione degli orari, potrà proporre sperimentazioni e modificazione degli orari.

**ATTIVITA'**

Nomina dei rappresentanti alla "Consulta cittadina";  
Individuazione del luogo di insediamento della "Consulta", ricadente nell'area della 3ª Circoscrizione  
Organizzazione di forum, colloqui, seminari, scambi di buone pratiche e altre forme di comunicazione, volte all'individuazione dei portatori d'interesse, istituzionali, dell'associazionismo.

**RISULTATI ATTESI**

Consolidamento della rete partenariale;  
Condivisione delle scelte e progetti da sviluppare; messa a sistema di obiettivi ed interessi trasversali

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI****PARTNERS**

Pubblica Amministrazione, CCAA, associazioni di categoria, strutture scolastiche, comitato Pari Opportunità, OO.SS, ecc.

**LINEE DI FINANZIAMENTO**

## **Asse strategico “Foggia Fluida”**

### **La mobilità e la viabilità**

#### **Partner**

CCIAA-Comitato Imprenditoria Femminile, Confcommercio, UPAC Confartigianato, Università degli Studi di Foggia, ACLI provinciale, Fiera di Foggia, UST Cisl, Provincia di Foggia, ASL, Comune di Foggia, CSA, Questura di Foggia, CGIL.

#### **Obiettivi**

Obiettivo del progetto “Foggia Fluida” è quello di creare una città scorrevole, decongestionata, con flussi di traffico ridotti, una città sostenibile per l'ambiente e gli abitanti, una città contraddistinta da forme di traffico variegati e rispondenti alle molteplici esigenze dell'utenza. Si vogliono proporre percorsi sicuri casa-scuola per i bambini, anche per favorire processi di riappropriazione del contesto urbano di quartiere e rivitalizzazione sociale e territoriale. In un'ottica allargata d'area vasta (prevista dal piano Capitanata 2020) si sta progettando il treno-tram, che partendo dalla stazione di Foggia passa per le vie principali della città dove sono concentrati i maggiori servizi.

#### **Target dei destinatari**

Famiglie, Cittadini, city users, popolazioni temporanee

#### **Criticità**

La mobilità urbana della città di Foggia è basata sull'uso massiccio dell'automobile, con conseguente inquinamento acustico e atmosferico, congestione del traffico in particolari fasce orarie della giornata. L'uso del mezzo pubblico è ristretto a quelle persone che non hanno l'automobile, come gli anziani, gli studenti, gli immigrati. Una delle cause del loro scarso utilizzo è da imputare ai ritardi delle corse e al numero delle macchine, che non riescono a coprire l'utenza in alcune fasce orarie. E' lo stesso da tener conto che il ritardo degli autobus urbani è dovuto alla congestione del traffico di altri mezzi di trasporto

e al disordine della mobilità in generale, compresa quella commerciale e per le operazioni di carico e scarico.

Aspetto positivo è che si percepisce da parte dei cittadini la voglia di sperimentare nuove forme di mobilità sostenibile come il car pooling o il bike sharing. Inoltre, vi è da parte delle mamme che accompagnano i figli a scuola il suggerimento ad ampliare il servizio scolastico dello scuolabus.

### **Proposte**

Campagne di sensibilizzazione all'uso di mezzi di trasporto collettivi, mezzi pubblici e altre forme di mobilità alternativa come il car sharing e car pooling;

Percorsi sicuri casa-scuola con l'obiettivo di diminuire l'uso dell'automobile per i piccoli spostamenti, creare percorsi sicuri e salutarissimi per i bambini che vanno a scuola, innescare processi di socializzazione e riappropriazioni dei luoghi di quartiere, diffondere la cultura dell'educazione stradale.

Taxi "day and night", per incentivare forme di mobilità collettiva che prevedano l'utilizzo di taxi messi a disposizione per un servizio specifico rivolto ai giovani che con tariffa agevolata possono usufruire del mezzo di trasporto nelle ore serali/notturne e per i genitori che, con un'apposita carta (family card) intendono richiedere il taxi per accompagnare i figli a scuola e farsi accompagnare a lavoro.

**Campagne di sensibilizzazione****PROGETTO 1: campagne di sensibilizzazione****PROBLEMA**

La mobilità urbana della città di Foggia è basata sull'uso massiccio dell'automobile, scelta dovuta principalmente al fatto che l'automobile consente maggiore libertà di spostamento, ma ciò causa inquinamento acustico e atmosferico, congestione del traffico in particolari fasce orarie della giornata e in generale scarsa vivibilità. Il mezzo pubblico è invece rivolto a quelle persone che non hanno l'automobile, (anziani, studenti universitari e delle scuole superiori, immigrati). Una delle cause del loro scarso utilizzo è da imputare ai ritardi delle corse e al numero delle macchine che non riescono a coprire l'utenza in alcune fasce orarie.

**OBIETTIVO GENERALE**

Favorire la riduzione del consumo energetico, dell'inquinamento atmosferico ed acustico;  
Spostare la domanda verso l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'auto a favore di mezzi non inquinanti;  
Supportare la diffusione della cultura della mobilità collettiva e sostenibile per la sperimentazione di quelle forme di mobilità alternative quali car pooling e car sharing.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Aumentare il numero di utenti del servizio pubblico;  
Diffondere la nuova cultura di mobilità sostenibile basata su forme non convenzionali.

**ATTIVITA'**

Workshop cittadino con le aziende di trasporto pubblico e privato;  
Creazione delle campagne di comunicazione sulla mobilità sostenibile;  
Predisposizione e divulgazione di materiale informativo;

**RISULTATI ATTESI**

Sensibilizzazione sull'uso dei mezzi di trasporto pubblico e sulla mobilità sostenibile;

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

Verifica annuale con i soggetti portatori d'interesse sull'incremento degli utenti del servizio pubblico,

**PARTNERS**

Comune di Foggia, Sita, Ferrovie del Gargano

**LINEE DI FINANZIAMENTO**





**PROGETTO 2: PERCORSI SICURI CASA-SCUOLA**

***Percorsi sicuri casa-scuola***

### **PROBLEMA**

Dai risultati emersi dalle indagini effettuate, risulta che il mezzo più utilizzato per accompagnare i figli a scuola è l'automobile, mentre solo una minima parte accompagna i figli a piedi; agli ingressi delle scuole si assiste ad un congestionamento del traffico dovuto oltre che al numero delle auto, dalla mancanza di adeguati parcheggi nelle adiacenze delle Scuole. Inoltre, si sta sperimentando l'iniziativa del "pedibus" che sta avendo riscontri positivi, in quanto si aiutano i ragazzi a riappropriarsi del piacere di camminare in sicurezza, fare del sano movimento, socializzare, apprendere i fondamentali dell'educazione stradale.

### **OBIETTIVO GENERALE**

Obiiettivo generale è quello di diminuire l'uso dell'automobile per i piccoli spostamenti con conseguente decongestione del traffico, creare percorsi sicuri e salutarci per i bambini che vanno a scuola, promuovere esperienze di mobilità sostenibile, innescare processi di socializzazione e riappropriazioni dei luoghi di quartiere, diffondere la cultura dell'educazione stradale.

### **OBIETTIVI SPECIFICI**

Creazione di percorsi a viabilità pedonale attenti alle pratiche di vita quotidiana delle diverse fasce d'età; Miglioramento della segnaletica stradale e dei sistemi di informazione e indicazione, infatti, i percorsi saranno regolati da opportuna cartellonistica stradale che preveda il divieto di accesso delle automobili negli orari di entrata ed uscita dei bambini dalle scuole, limiti di velocità, etc.

### **ATTIVITA'**

Individuazione delle vie prospicienti le scuole più critiche dal punto di vista della congestione del traffico; Attivazione di laboratori scolastici per la progettazione partecipata di percorsi sicuri casa-scuola; Progettazione dei percorsi e predisposizione di cartellonistica stradale; Rilevazione della qualità dell'aria e dell'indice di CO2 nei pressi e nei luoghi delle scuole; Monitoraggio dell'iniziativa per un anno scolastico.

### **RISULTATI ATTESI**

Decongestione del traffico nelle adiacenze delle scuole;  
Riduzione dell'inquinamento atmosferico;  
Rivitalizzazione sociale.

### **INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

Verifica qualitativa attraverso questionari agli alunni e ai genitori degli alunni;  
Rilevazione della diminuzione delle emissioni di CO2 nei luoghi delle scuole.

### **PARTNERS**

Amministrazione Pubblica, C.S.A., asili nido, scuole materne e scuole elementari, ACLI.

### **LINEE DI FINANZIAMENTO**

**Taxi "day&night"****PROGETTO 3: "TAXI DAY & NIGHT"****Asse strategico: "FOGGIA FLUIDA"****PROBLEMA**

Negli ultimi anni la vita sociale e le modalità di divertimento dei giovani, anche minorenni, sono cambiate. Soprattutto durante il fine-settimana frequentano sempre più i luoghi delle discoteche o comunque di aggregazione e rientrano sempre più tardi a casa, esponendosi ai pericoli dovuti ad uno stato a volte poco sobrio e attento durante la guida, e alle spiacevoli situazioni che possono verificarsi nelle ore notturne.

**OBIETTIVO GENERALE**

Obiettivo di questo progetto è recepire le esigenze dei giovani e trovare soluzioni che riescano a conciliare i tempi dei giovani con quello dei genitori. Favorire forme di mobilità collettiva che prevedano l'utilizzo di taxi messi a disposizione solo per un servizio specifico, per i giovani che con tariffa agevolata lo richiedano come mezzo di trasporto nelle ore serali/notturne e per i genitori che, con un'apposita carta (family card) intendono richiedere il taxi per accompagnare i figli a scuola e farsi accompagnare a lavoro. Incrementare il servizio taxi.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Riorganizzazione e ampliamento del servizio taxi;  
Favorire la mobilità serale e notturna in condizioni di sicurezza, particolarmente per le donne;  
Sperimentazione di servizi aggiuntivi a quello del trasporto pubblico in particolari eventi e fasce orarie.

**ATTIVITA'**

Stipula della convenzione tra il Comune di Foggia e le aziende dei taxisti.

**RISULTATI ATTESI**

Incremento dell'uso di mezzi di trasporto collettivo, in alternativa al servizio pubblico; Fluidificazione del traffico nelle ore della mattina e nelle ore serali;  
Conciliazione dei tempi di lavoro con quelli della genitorialità;  
Incremento della sicurezza stradale.

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

Verifica qualitativa del servizio;  
Numero (x) taxi messi in circolazione.

**PARTNERS**

Amministrazione Pubblica, Cooperativa taxi.

**LINEE DI FINANZIAMENTO**

## LA RILEVAZIONE DEL TRAFFICO NELL'AREA TARGET

### Il trasporto pubblico locale

Si è analizzata una piccola parte della rete dei trasporti urbani, ricadente nella zona della 3<sup>a</sup> Circoscrizione. Le vie analizzate sono state: Viale Di Vittorio, Viale Colombo, Corso del Mezzogiorno, Viale Michelangelo, Viale Ofanto, le quali rientrano nella zona compatta della città e servono i più importanti servizi pubblici, come ad esempio l'Inps, l'Inail e l'Asl. Da un quadro generale, si deduce che la zona è ben servita dagli autobus urbani, Viale Di Vittorio è la via di snodo degli autobus che servono la 3<sup>a</sup> Circoscrizione, non a caso, si calcola la frequenza oraria di circa 13 autobus che passano su questo viale.

Di seguito sono riportati gli autobus e le corse corrispondenti, per ogni via:

#### **Viale di Vittorio:**

**Autobus 7:** v.Lucera – zona 167 – v. La Torre – v.Altamura – v.Lucera – p.zza Moro – v.Fuiani – c.so Garibaldi – p.zza XX Settembre – p.zza Cavour – p.le Italia – v.Bari – v. Di Vittorio – v.le Ofanto – v.Sbano – v.Smaldone – v.Lenotti – via Fares – v.Silvestri – v.Farina – v.le Kennedy – CEP – v.Imperiale – v.le Ofanto - ..e di seguito fino a Lucera.

**Autobus 8:** Candelaro – v.S.Severo – p.zza S.Eligio – v. della Repubblica – p.zza Cavour – p.le Italia – v.le Di Vittorio – v.le Ofanto – v.Sbano – v.Castellino – v. Alfieri – v.le Kennedy – CEP – v.Imperiale – v.le Ofanto..e di seguito fino a p.zza S.Eligio – v.S.Antonio – v.Lucera – v.le Candelaro.

**Autobus 9:** Candelaro – v.Lucera - v.S.Antonio - p.zza S.Eligio - v. della Repubblica - p.zza Cavour – p.le Italia - v.le Di Vittorio – v.Ofanto – v.Imperiale – v.le Kennedy – CEP - v.le Kennedy - v. Alfieri – v.le Europa – v. Castellino - v.Sbano - v.le Ofanto - v.le Ofanto...v.Torelli – v. della Repubblica – v.San Severo – v.le Candelaro – v. Capitanata - CANDELARO.

**Autobus 10:** CEP - v.le Kennedy - v.Imperiale – V. Smaldone – v. Gramsci – v.le Ofanto - v.le Di Vittorio – p.le Italia – p.zza Giordano – c.so Cairoli – p.zza XX Settebre - c.so Garibaldi –

v. Vittime Civili – v. Napoli – v. Martiri di v. Fani – OO.RR (...e viceversa da v. Gramsci – v. le Kennedy – CEP).

**Autobus 12:** FS – p.zza Cavour – p.le Italia - v. Di Vittorio – v. le Ofanto – v. Imperiale – v. le Kennedy – CEP – v. Alfieri . Machiavelli – v. Virgilio – v. Parii – v. Farina – v. Silvestri v. Farina – v. Fares – v. Lenotti – v. Smaldone – v. Imperiale – v. le Ofanto – v. le Di Vittorio - p.le Italia – v. Scillitani – FS.

**Autobus 16:** CEP - v. le Kennedy – V. Alfieri – v. Farina v. Silvestri – v. Farina – v. Fares – v. Lenotti – v. le Europa – v. le Ofanto – v. Vittime Civili – c.so Garibaldi – p.zza XX Settembre – p.zza Cavour – p.le Italia – v. le Di Vittorio – c.so del Mezzogiorno – v. Smaldone – v. Imperiale – v. le Kennedy – CEP.

**Autobus 30:** OO.RR – V. LE Pinto – v. Martiri di via Fani – v. Napoli – v. Vitt. Civili – c.so Garibaldi – p.zza XX Settembre – p.zza Cavour – p.le Italia – c.so Roma – v. le Colombo – v. Bachelet – v. le Europa – v. Spagna – v. Lussemburgo – v. D'Addeda – v. Lenotti – v. le Europa - v. Bachelet – v. le Colombo - -c.so Roma – p.le Italia – OO.RR.

**Autobus 31:** FS – p.zza Cavour – p.le Italia – v. Bari – v. le Di Vittorio – c.so del Mezzogiorno – v. Smaldone- v. Lenotti – v. Grecia – v. Spagna – v. Lussemburgo – v. D'Addeda – v. Lenotti – v. Smaldone – c.so del Mezzogiorno – v. le Di Vittorio – p.le Italia – v. Scillitani – FS.

#### **Corso del Mezzogiorno:**

**Autobus 16:** CEP - v. le Kennedy – V. Alfieri – v. Farina v. Silvestri – v. Farina – v. Fares – v. Lenotti – v. le Europa – v. le Ofanto – v. Vittime Civili – c.so Garibaldi – p.zza XX Settembre – p.zza Cavour – p.le Italia – v. le Di Vittorio – c.so del Mezzogiorno – v. Smaldone – v. Imperiale – v. le Kennedy – CEP.

**Autobus 31:** FS – p.zza Cavour – p.le Italia – v. Bari – v. le Di Vittorio – c.so del Mezzogiorno – v. Smaldone- v. Lenotti – v. Grecia – v. Spagna – v. Lussemburgo – v. D'Addeda – v. Lenotti – v. Smaldone – c.so del Mezzogiorno – v. le Di Vittorio – p.le Italia – v. Scillitani – FS.

#### **Viale Michelangelo:**

**Autobus 1:** FS – p.zza Cavour – p.le Italia - v. Di Vittorio – v. le Michelangelo - v. le Ofanto – v. S. Pellico

**Autobus 15:** FS – p.zza Cavour – p.zza Giordano – p.zza XX Settembre – c.so Garibaldi – v. Vitt. Civili – v. le Ofanto – v. le Michelangelo – v. le Di Vittorio – v. Bari – p.le Italia – v. Scillitani – FS.

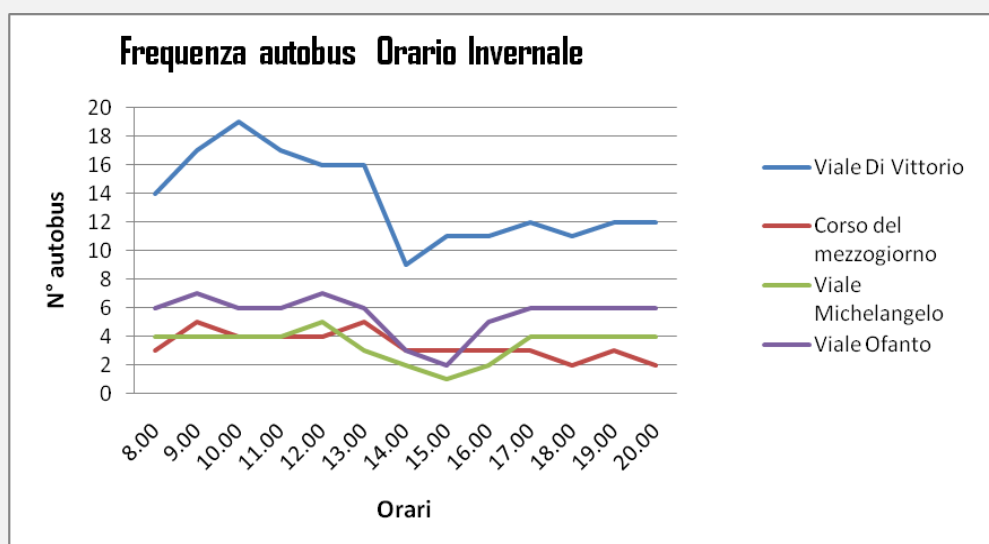
#### **Viale Ofanto:**

**Autobus 1:** FS – p.zza Cavour – p.le Italia - v. Di Vittorio – v. le Michelangelo - v. le Ofanto – v. S. Pellico.

**Autobus 11:** CEP – v.Alfieri – v.Farina – v.Fares – v.Lenotti – v.Smaldone – v.Sbano – v.le Ofanto – v.Gioberti – v.Salvemini – v.Croce – v.Napoli – v.Martiri di v.Fani – OO.RR. (...e viceversa da v.Sbano – v Grandi – v.le Kennedy - CEP).

**Autobus 16:** CEP - v.le Kennedy – V.Alfieri – v.Farina v.Silvestri – v.Farina – v.Fares – v.Lenotti – v.le Europa – v.le Ofanto – v.Vittime Civili – c.so Garibaldi – p.zza XX Settembre – p.zza Cavour – p.le Italia – v.le Di Vittorio – c.so del Mezzogiorno – v. Smaldone – v. Imperiale – v.le Kennedy – CEP.

### Grafico delle frequenze (Orario Invernale)



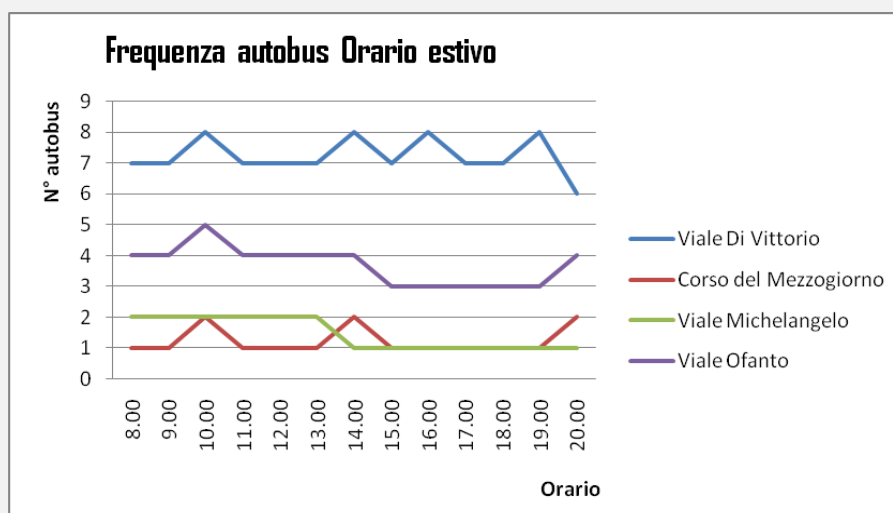
Dal grafico possiamo notare che *Viale Di Vittorio* è ben servita dalla linea autobus, presentando un picco tra le ore 10:00 e 11:00 con una media di 18 bus che passano per quella via, e una depressione tra le ore 14:00 e 15:00 con la media di 10 bus. Durante le ore pomeridiane la frequenza si abbassa ma comunque risulta essere rispondente alle esigenze dei flussi di mobilità cittadina.

*Viale Ofanto* è una delle vie che collegano le due estremità della 3ªCircoscrizione: il quartiere CEP e gli Ospedali Riuniti. La curva delle frequenze di *Viale Ofanto* presenta un andamento molto simile a quello di *Viale Michelangelo*, in effetti è la sua prosecuzione ma la prima è servita da più autobus.

*Corso del Mezzogiorno* è la diretta prosecuzione di *Viale Di Vittorio*, con la quale si accede al Municipio, Inps, Inail, e all'Università. L'andamento del grafico è pressoché costante, con una frequenza variabile da 2 a 5 autobus all'ora.

*Viale Michelangelo* presenta una frequenza più bassa con solo 1 autobus passante tra le ore 15.00 e le 16.00.

### Grafico delle frequenze (Orario estivo)



Questo grafico si riferisce alla frequenza degli autobus in orario estivo. In generale, la frequenza degli autobus in orario estivo è diminuita rispetto a quella in orario invernale, infatti facendo una media, viaggiano all'ora circa 3 autobus contro i 6 dell'orario invernale. Le curve delle frequenze si sono più appiattite, risultando così più costanti.

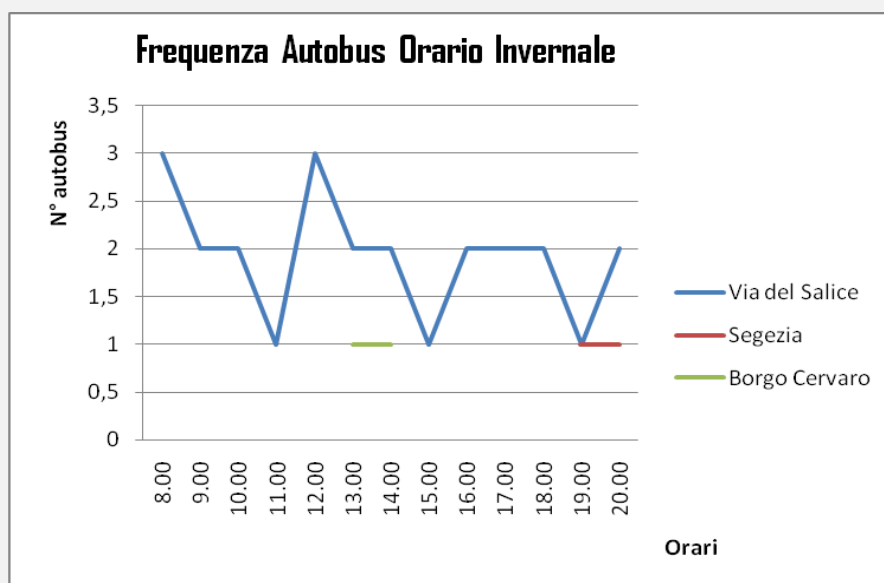
*Viale Di Vittorio* continua ad essere la via più servita, con 7/8 autobus ad ora che l'attraversano.

In successione, l'andamento delle frequenze di *Viale Ofanto* è caratterizzato da 3/4 autobus ad ora. I grafici relativi a *viale Michelangelo* e *Corso del Mezzogiorno* hanno la stessa frequenza, solo che il primo presenta un andamento costante con un unico salto tra le ore della mattina e le ore del pomeriggio, e il secondo presenta un andamento zigzagato.

Inoltre si sono analizzate le linee suburbane di: via del Salice, Segezia e Borgo Cervaro.

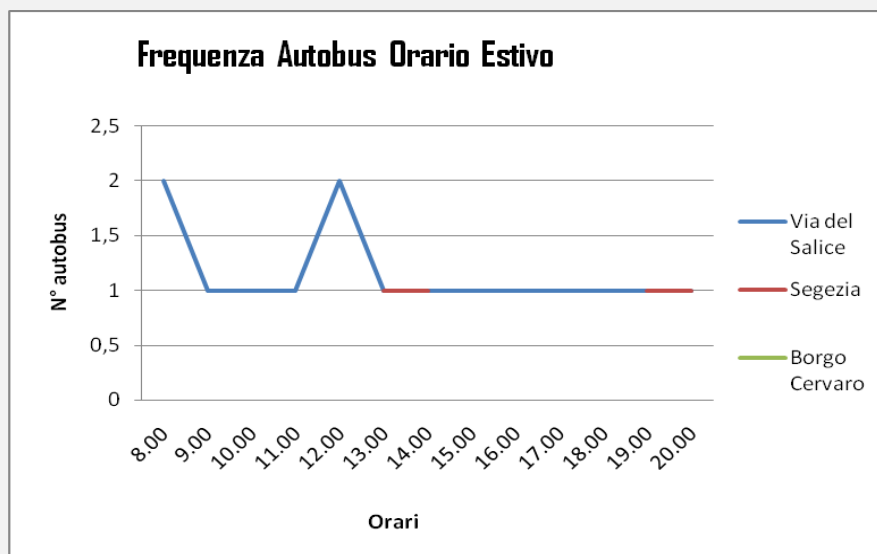
Il grafico delle frequenze dell'orario invernale risulta diverso da quello dell'orario estivo. In generale, il grafico riferito all'ora invernale ha una frequenza di circa 1 autobus ad ora, mentre la frequenza estiva è la metà.

L'andamento di Via del Salice è zigzagato e tocca picchi di 3 autobus all'ora (maggiore frequenza complessiva) e bassi di 1 autobus ad ora. Le linee per Segezia e Borgo Cervaro sono scostanti e presentano buchi orari in cui non passa nessun autobus, le ore maggiormente servite sono 13.00-14.00 per Borgo Cervaro e 19.00-20.00 per Segezia.



Anche nel grafico estivo Via del Salice è maggiormente servita, seppure con una bassa frequenza ma in maniera costante, mentre la linea per Segezia presenta buchi orari e un andamento ad intermittenza, ancora più critica è la situazione di Borgo Cervaro, che risulta essere servito da un solo autobus, nelle sole ore 8.00 e 12.00.





## Il traffico in tempo reale

Più volte si è sottolineata l'importanza delle rete partenariale che è stata alla base dello studio di fattibilità del PTTS, infatti, grazie al protocollo d'intesa tra il Comune e l' Automobile Club di Foggia, quest'ultimo impegnato sui temi della mobilità urbana e nella gestione e sicurezza stradale, si sono potuti ottenere i dati relativi la concentrazione del traffico e dello smog attraverso la sistemazione di rilevatori che sono stati allocati in punti ed orari diversi in alcune vie dell'area target caratterizzate dai maggiori servizi. Lo stesso Presidente dell'ACI di Foggia in occasione del protocollo d'intesa, sottoscritto il 18 maggio 2010, ha sottolineato "la possibilità di generare una banca dati per curare meglio la viabilità in città".

I dati sono stati rilevati, con l'ausilio del sistema "Acitraff", nelle giornate di giovedì 29 e venerdì 30 del mese di settembre, durante gli orari critici dell'arco della giornata, lungo le vie interessate da servizi quali ad esempio scuole, negozi, mercati, enti pubblici e di sicurezza, grande distribuzione ed aeroporto. Le vie monitorate sono state: *viale Michelangelo, viale Ofanto, corso del Mezzogiorno, viale Di Vittorio, viale degli Aviatori- via Ascoli*. I dati rilevati indicano il numero dei veicoli totali transitanti nelle due direzioni di marcia e la velocità media, inoltre, per ciascuna lunghezza degli autoveicoli il numero e la velocità media, e le emissioni di CO<sub>2</sub> minima e massima riferite alle due direzioni di transito.

### **Viale Michelangelo**

Il primo grafico si riferisce alla corsia centrale di Viale Michelangelo, dunque il traffico è stato rilevato secondo entrambe le direzioni, una che può condurre verso il centro della città, l'altra verso il Tribunale, gli Ospedali. Si è considerata una fascia oraria di un'ora dalle 7:30 alle 8:30 a.m., e su questa stessa fascia ogni cinque minuti è stato rilevato ed elaborato il numero dei veicoli passanti. Dall'andamento del grafico si possono notare due picchi di maggior traffico, uno alle 7:45 e l'altro

alle 8:15, proprio in corrispondenza degli orari di apertura degli uffici e delle scuole. Crolla il traffico, invece, alle ore 8:00.

Il secondo grafico si riferisce alla corsia laterale di Viale Michelangelo in direzione della biblioteca provinciale. Dal grafico si nota un andamento pressoché costante fino alle 9:05 con una media di 9 veicoli al minuto, per poi salire vertiginosamente e assestarsi alle 9:10 con una media di circa 17 veicoli al minuto.

E' stato poi rilevato il traffico sulla stessa corsia ma nella fascia oraria tra le 18:30 e le 19:30. L'andamento della curva presenta un aumento del traffico a partire dalle 18:50 per avere dei massimi tra le 19:00 e le 19:10 con una media di circa 19 veicoli transitanti al minuto.

### **Viale Di Vittorio**

Viale di Vittorio è una delle vie di congiunzione tra la parte sud della città e la zona di transito verso il centro. È stato rilevato il traffico in una fascia oraria tra le 12:30 e le 13:30, sempre nelle due direzioni, cioè verso il centro e verso corso del Mezzogiorno. Dalla curva del grafico si nota un andamento variabile, caratterizzato da due massimi, rispettivamente alle 12:30 e alle 13:30 con circa 12 veicoli al minuto, e due minimi rispettivamente 12:55 e alle 13:10 con circa 7 veicoli al minuto. Si registra una maggior prevalenza di veicoli nella direzione del centro infatti si contano 461 veicoli totali in questa direzione contro i 120 nella direzione opposta. Questo perché, proprio in quell'orario, risulta congestionato il traffico sulla parallela viale Colombo, interessata da un buon numero di scuole. Il grafico durante la fascia oraria pomeridiana dalle 17:30 alle 18:30 presenta un andamento discendente in maniera graduale con un picco alle 17:40 con 25 veicoli/minuto e un minimo alle 18:30 con 15 veicoli/minuto.

**Corso del Mezzogiorno**

Corso del Mezzogiorno è una delle strade radianti di entrata/uscita dalla città, dalla tabella principale e dal grafico risulta essere una delle vie maggiormente trafficate. Dal primo grafico (8:30-9:30) si è ottenuto un andamento fluttuante per quasi tutta la fascia oraria considerata che conta una media di veicoli in entrata e in uscita di circa 38 veicoli/minuto. Sono comunque in maggioranza i veicoli in uscita dalla città. Invece il grafico riferito alla fascia oraria pomeridiana (18:30-19:30) presenta un andamento ancora più irregolare rispetto a quello della mattina, caratterizzato da tre picchi e tre depressioni. I massimi si registrano alle 18:40 19:00 19:15 con una media di 17 veicoli/minuto nelle due direzioni, anche in questa fascia oraria sono in maggioranza i veicoli in uscita dalla città.

**Viale Ofanto**

Viale Ofanto, ritenuta la vecchia circumvallazione, resta una delle strade più importanti, di congiunzione tra sud e nord. I dati sono stati rilevati durante la fascia oraria dalle 7:30 alle 8:30, verso le due direzioni della questura e dello stadio. L'andamento del grafico risulta essere frastagliato, i valori sono comunque alti, con una media di circa 17 veicoli al minuto in entrambi i sensi di marcia e un totale di 1014 veicoli all'ora. Mentre il secondo grafico prende in considerazione una fascia oraria tra le 12:30 e le 14:30 durante la quale si calcolano 1755 veicoli passanti nelle due ore, di cui 628 in direzione della Questura e 1127 in direzione dello Stadio. Dal grafico si nota la depressione della curva tra le 13:10 e le 14:00 anche se i valori restano comunque medio-alti con una media di circa 14 veicoli al minuto. Il valore massimo si ha tra le 14:20 e le 14:30 durante il quale passano 222 veicoli.

**Viale degli Aviatori- via Ascoli**

Viale degli Aviatori è una delle vie di entrata/uscita dalla città di Foggia ed è strategica per la presenza dell'unico centro di GDO,

dell'aeroporto e di una serie di strutture commerciali importanti. I dati tra 13:30 e le 14:30 rilevano un totale di 808 veicoli passanti, dei quali 415 sono in ingresso alla città e 393 sono in uscita. Dal grafico si può notare un andamento quasi gaussiano con il punto di colmo alle ore 14:05 con 86 veicoli. Il secondo grafico si riferisce alla fascia oraria tra le 17:30 e le 18:30, in questo caso l'andamento è frastagliato, si disegnano tre curve, delle quali i valori massimi si hanno rispettivamente alle 17:45, 18:00, 18:15 con 15/13/12 veicoli/minuto passanti.

### **Emissioni di CO2 (g\*Km percorso)**

Molto importanti sono stati i dati relativi all'emissione di CO2 lungo le vie prese in considerazione, infatti, si è potuta stimare l'incidenza del traffico sul tema della sostenibilità ambientale e la salute del cittadino. Gli istogrammi si riferiscono ai valori delle emissioni di CO2 massima e minima calcolata per ogni viale considerato nelle giornate del 29 e 30 settembre.

Nella giornata di giovedì 29 settembre, si registra in assoluto il valore massimo di 702.000 g\*Km percorso di CO2 lungo viale Ofanto durante la fascia oraria 12:30 - 14:30. A seguire, si registra l'emissione di 455.200 g\*Km su viale Di Vittorio nella fascia oraria tra le 17:30 - 18:30. Mentre i minimi si hanno su viale Michelangelo, con 89.300 g\*Km percorso lungo la corsia centrale tra le 7:30 -8:30 e con 139.080 g\*Km percorso sulla corsia laterale tra le ore 8:30-9:30.

Nella giornata del 30 settembre si registra sul Corso del Mezzogiorno il valore di 467.600 g\*Km percorso di CO2 riferita alla fascia oraria 8:30 - 9:30, seguita dai valori rilevati su Viale Ofanto nella fascia oraria 7:30 - 8:30 con 405.600 g\*Km percorso di CO2. Mentre i minimi sono stati registrati su Viale Di Vittorio con 110.390 g\*Km nella fascia oraria delle 12:30 - 13:30 e Via Ascoli con 136.420 g\*Km percorso di CO2 riferita alla fascia oraria 17:30-18:30.

**Velocità media**

Per uno studio più approfondito e rivolto alla sicurezza del cittadino, sono state considerate le velocità medie totali, e le velocità relative alla lunghezza dei veicoli. Come si nota dalla tabella principale la velocità media più bassa si registra su Viale Ofanto (circa 22,16 metri/secondo) sia perché è una delle vie maggiormente trafficate, sia perché sono presenti più impianti semaforici, tra l'altro non sincronizzati. Mentre la più alta velocità media si registra su via Ascoli con 36,32 m/s. E' da considerare che si tratta di una strada di ingresso/uscita alla città, mentre, strade più interne al sistema urbano caratterizzate anche da una maggiore presenza di incroci, come ad esempio Viale Di Vittorio ma anche Viale Ofanto, attestano una velocità media intorno ai 23 metri/secondo.

## IL PROGETTO:

### “INSIEME PER MIGLIORARE IL NOSTRO TEMPO”

La Provincia di Foggia, in risposta all'Avviso 2011 del Servizio Civile nazionale, ha proposto in raccordo con il Comune di Foggia, assessorato alle Politiche Sociali, il progetto “Insieme per migliorare il nostro tempo”. L'obiettivo è il miglioramento della qualità della vita dei cittadini ed un loro sempre più fattivo coinvolgimento nella comunità al fine di aumentare la disponibilità di tempi e risorse per conciliare vita familiare e vita lavorativa.

Tra le attività previste anche quella del Forum della conciliazione quale spazio di incontro, di scambio, di condivisione, di conoscenza dei reali bisogni della comunità, di proposizione e realizzazione di sperimentazioni finalizzate a migliorare la qualità di vita ed il benessere del cittadino; oltre alla promozione di tutte quelle attività volte a creare una “banca del Buon Vicinato” per l'attivazione di buone prassi di collaborazione e condivisione delle risorse.

Sei i volontari impegnati nel progetto che vede, tra i partners, l'Associazione Gener Azione, la cooperativa sociale Medtraining e la possibilità del riconoscimento di crediti formativi da parte dell'Università degli studi di Foggia.

**PROGETTO: "Insieme per migliorare il nostro tempo"****OBIETTIVO GENERALE**

Migliorare il sistema di sostegno alle famiglie con bambini e ragazzi in età scolare ed anziani e minori non autosufficienti, potenziando i servizi esistenti, consolidando le pratiche di autoformazione dei volontari e stimolando la creazione di una nuova condivisione e di un sistema di mutuo aiuto fra famiglie. Il progetto si pone come obiettivo il miglioramento della qualità della vita dei cittadini e un loro sempre più fattivo coinvolgimento nella comunità al fine di aumentare la disponibilità di tempi e risorse per conciliare vita familiare e vita lavorativa.

**OBIETTIVI SPECIFICI**

Far riemergere una cultura di reciprocità basata sullo scambio e sul riconoscimento del bisogno, incrementando quei rapporti di "buon vicinato" un tempo fondamento di grande solidarietà nella tradizione contadina e artigiana;

- contrastare la solitudine di vari soggetti in quiescenza lavorativa e non;
- favorire l'esperienza di partecipazione civica attiva a livello locale;
- diffondere e valorizzare le buone prassi di conciliazione e volontariato;
- creare una rete di relazioni e di solidarietà tra le famiglie;
- fornire supporti e valorizzare le risorse e le iniziative dei genitori;
- conoscere le esigenze espresse dalla popolazione rispetto al problema della conciliazione ed avviare un processo di decisione condivisa sulle politiche temporali;
- migliorare la vivibilità dei quartieri target e la crescita culturale della popolazione del luogo;
- favorire l'accesso alle opportunità in favore delle categorie più sensibili, in una logica di efficienza, riferita in particolare modo alle esigenze delle donne nel loro ruolo di "doppia presenza".

**ATTIVITA'**

A) **Attività di "forum"** finalizzata alla creazione di uno spazio-tempo privilegiato per l'ascolto della persona/famiglia. Garantisce un costante ed aggiornato servizio di informazione ed attiva processi di partecipazione, promuovendo il senso di solidarietà sociale. Il forum è dotato di una segreteria organizzativa, composta da personale amministrativo dell'Assessorato alle Politiche Sociali del Comune di Foggia, che sarà potenziata dai volontari del Servizio Civile. L'attività del forum è articolata in incontri delle persone/famiglie residenti nella 3° circoscrizione Sud, e si articolerà in tre fasi.

B) La "**banca del buon vicinato**" che ha lo scopo di attivare una rete di solidarietà fondata sullo scambio alla pari di prestazioni che soddisfino bisogni legati alla vita quotidiana come nessun servizio pubblico può fare, promuovendo aiuto reciproco e rapporti di buon vicinato. A tal proposito sarà predisposta, una segreteria della "banca del buon vicinato", composta da personale comunale affiancato dai volontari del Servizio Civile, dove ogni partecipante depositerà le singole disponibilità a scambiare prestazioni con gli altri aderenti. Ad ognuno verrà intestato un regolare "conto corrente tempo" e sarà consegnato un "libretto degli assegni-tempo".

C) Una **giornata "di scambio"**, una sorta di mercatino in cui non circola denaro e ci si possono scambiare oggetti, tempo, conoscenze e capacità, un'opportunità per sperimentare il riuso ed evitare lo spreco, conservando l'attenzione alle relazioni tra persone, il valore ecologista e il senso positivo di reazione a modelli di consumismo.

**INDICATORI QUALI-QUANTITATIVI**

n° 2 assistenti sociali comunali, n° 4 istruttori amministrativi, n° 2 funzionari; n° 1 Dirigente dei Servizi Sociali, n°6 funzionari dei servizi civili, 60 famiglie c.a. appartenenti all'area target.

**ATTORI COINVOLTI**

Assessorato alle Politiche Sociali del Comune di Foggia, personale amministrativo, Servizio civile, cittadini della 3ª Circoscrizione sud.

**PERIODO DI SPERIMENTAZIONE**

1 anno



## I TEMPI DELLO STUDIO DI FATTIBILITA'

La delibera di G.C. – allegato a  
La comunicazione di avvio dell'attività – allegato b  
Le risorse interne ed esterne impegnate – allegato c  
Gli incontri partenariali: i verbali – allegato d  
Le rilevazioni: i questionari – allegato e  
Le rilevazioni del traffico in tempo reale: allegato f  
La comunicazione e il logo  
La sede