

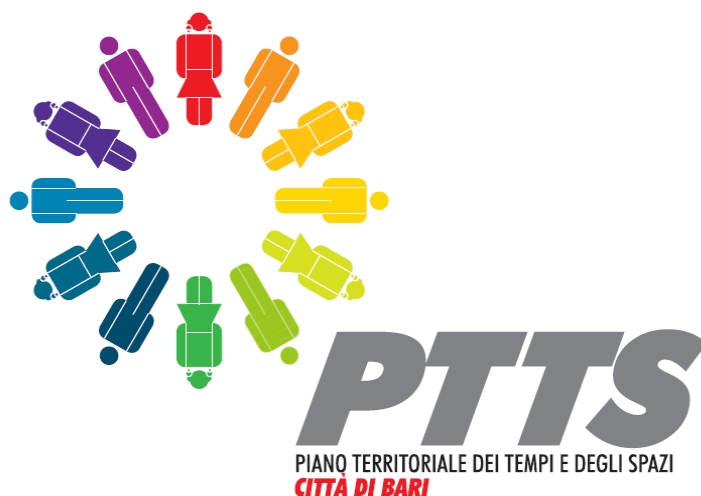
# AMBITO TERRITORIALE DEL COMUNE DI BARI



COMUNE DI BARI

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

## STUDIO DI FATTIBILITÀ PER LA REALIZZAZIONE DEL PIANO TERRITORIALE DEI TEMPI E DEGLI SPAZI DELL'AMBITO DI BARI



**Studio di Fattibilità**

**IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

Bari, 30 giugno 2012

Dr. Angelo De Maria

**Responsabile Unico del Procedimento**

*Dr. Angelo De Maria*

**Comitato Tecnico Promotore**

*Dr.ssa Isabella Grieco*

*Dr.ssa Antonella De Fano*

*Dr.ssa Paola Pellecchia*

*Dr. Vitandrea Marzano*

**Staff Ricerca, Sviluppo e Partecipazione**

Consulente per la Mobilità

*Ing. Maurizio Difronzo*

Consulente per le Dinamiche Urbane e il Welfare

*Dr. Vitandrea Marzano*

Consulente per le Pratiche Partecipative

*Dr. Alessandro Lattarulo*

Consulente per la Comunicazione

*Dr.ssa Pialivia Di Tardo*

**Realizzazione grafica e organizzazione eventi**

## Sommario

|  |     |
|--|-----|
| Presentazione .....  | 5   |
| 1. Inquadramento teorico e normativo europeo e nazionale.....                      | 6   |
| 2. Raccordo con altri strumenti di pianificazione e programmazione regionale ..... | 8   |
| 3. Il contesto dell’Ambito Territoriale Sociale della Città di Bari.....           | 9   |
| 3.1 La Città di Bari nel contesto dell’Area Metropolitana .....                    | 9   |
| 3.2 Aspetti insediativi e infrastrutturali.....                                    | 20  |
| 3.3 Geomorfologia dell’Ambito .....  | 22  |
| 3.4 Caratteristiche demografiche .....   | 26  |
| 3.5 Lo spazio urbano, le centralità minori e la mixité .....                       | 33  |
| 3.6. Accessibilità e Mobilità .....  | 36  |
| 3.6.1 Mobilità su ferro .....  | 37  |
| 3.6.2 Mobilità su gomma.....   | 43  |
| 3.6.3 Il Mobility Management della Città di Bari.....                              | 53  |
| 3.6.4 Le principali polarità attrattive della Città di Bari .....                  | 59  |
| 3.7 L’economia urbana, l’istruzione e il lavoro.....                               | 65  |
| 3.8 Le dinamiche sociali e il sistema di welfare municipale .....                  | 70  |
| 3.9 Analisi cronografica dei flussi veicolari.....                                 | 73  |
| 3.10 Indagine sugli utilizzi del tempo e dello spazio .....                        | 75  |
| 3.10.1 Disegno campionario dell’indagine .....                                     | 75  |
| 3.10.2 Risultati dell’indagine per sotto-campioni .....                            | 78  |
| 3.10.3 Risultati complessivi dell’indagine.....                                    | 110 |
| 3.11 Swot Analysis .....   | 122 |
| 4. La Visione del PTTS .....   | 123 |
| 5. L’architettura del PTTS e gli obiettivi generali.....                           | 125 |
| 6. Le 4 Linee di azione, gli obiettivi specifici e i progetti .....                | 128 |
| 6.1 Linea di azione 1 .....  | 128 |
| 6.2 Linea di azione 2 .....  | 129 |
| 6.3 Linea di azione 3 .....  | 130 |
| 6.4 Linea di azione 4 .....  | 131 |
| 7. L’Ufficio di Piano dei Tempi e degli Spazi .....                                | 131 |
| 8. L’identità comunicativa del PTTS.....   | 132 |
| 9. Il processo partecipativo .....   | 135 |
| 9.1 Introduzione .....   | 135 |

|   |     |
|---|-----|
| 9.2 Strumenti, momenti, attori .....  | 137 |
| 10. La dotazione finanziaria richiesta .....  | 142 |
| APPENDICE A .....   | 143 |
| Allegato 1.1   Scheda Progetto T.P.L. BARI .....                                    | 144 |
| Allegato 1.2   Scheda Progetto Car-Pooling & Sharing .....                          | 146 |
| Allegato 1.3   Scheda Progetto BIClplan .....                                       | 149 |
| Allegato 1.4   Scheda Progetto Mobilità Scolastica .....                            | 151 |
| Allegato 2.1   Scheda Progetto Micronidi familiari.....                             | 153 |
| Allegato 2.2   Scheda Progetto Banche del Tempo .....                               | 155 |
| Allegato 2.3   Scheda Progetto Albo dei lavori di cura .....                        | 158 |
| Allegato 2.4   Scheda Progetto Commercio in rete .....                              | 160 |
| Allegato 3.1   Scheda Progetto Giornata del Cittadino.....                          | 162 |
| Allegato 3.2   Scheda Progetto Portale Multicanale di e-Gov ed e-Participation..... | 164 |
| Allegato 3.3   Scheda Progetto Ufficio dei Tempi e degli Spazi .....                | 166 |
| Allegato 3.4   Scheda Progetto Formazione PA .....                                  | 169 |
| Allegato 4.1   Scheda Progetto Urban Center.....                                    | 171 |
| Allegato 4.2   Scheda Progetto Greening Project .....                               | 173 |
| APPENDICE B .....   | 175 |
| Il questionario di indagine .....   | 176 |



## Presentazione

*Disegnare le politiche temporali e spaziali per la nostra città rappresenta una sfida e in parte quasi una scommessa. Perché affrontare il tema del governo del territorio non solo dal punto di vista dello spazio – secondo la tradizionale visione urbanistica – bensì integrando in questa prospettiva la mobilità, la cultura, la socialità, la scuola, le esigenze delle donne, degli anziani e dei bambini, significa gettare le basi per un nuovo modo di fare politica e promuovere la qualità della vita.*

*Da ex-Assessore all'Urbanistica conosco bene le potenzialità e i limiti dell'approccio tradizionale alla pianificazione, che spesso si concentra sulle strutture e sulle infrastrutture, senza concentrarsi altrettanto bene sui modi attraverso cui queste vengono abitate dai cittadini e percepite dagli stessi. E così spesso ci troviamo, pur in buona fede, a progettare spazi che non acquisiscono nel tempo il valore che avremmo sperato o a proporre tempi che non sono più quelli tradizionali scanditi da ritmi regolari del lavoro e della famiglia.*

*La sfida che ci propone la Regione Puglia, con il merito delle donne che hanno fortemente voluto la Legge Regionale 7/2007, è quella di immaginare Città a misura di persone che curino la dimensione temporale come il valore più grande e prezioso in una società sempre più frenetica e molto spesso problematica e conflittuale.*

*Poche settimane fa, come Amministrazione, abbiamo sottolineato l'importanza del neo-costituito Coordinamento delle Banche del Tempo della Città di Bari. Un progetto pilota che ha realizzato 9 Banche del Tempo nelle Circoscrizioni di Bari e promuove la pratica del mutuo aiuto e dello scambio di tempo tra famiglie, giovani, studenti, anziani. Uno dei possibili modelli entro cui coltivare le relazioni e soprattutto consolidare quel senso di coesione che oggi rischiamo di perdere, affaticati dal proprio quotidiano e dalle proprie paure.*

*Sotto questo profilo, la Crisi è certamente una grande emergenza ma rappresenta altrettanto una straordinaria opportunità se sapremo coglierne in contropiede gli effetti indiretti. Nei momenti di difficoltà, il Terzo Settore, il Volontariato e le Istituzioni devono collaborare maggiormente, valorizzando quello che alcuni definiscono il proprio "capitale sociale", la risorsa relazionale e comunitaria che spesso giace nascosta tra le righe di una Città.*

*Lo Studio di Fattibilità del Piano dei Tempi e degli Spazi di Bari rappresenta un piccolo contributo all'innovazione sociale e programmatica di un'Amministrazione che ha voluto raccogliere, come sempre, la sfida del nuovo, provando a integrare sempre di più le proprie competenze e facendo dialogare le proprie ripartizioni. Un lavoro che nei prossimi mesi verrà sostenuto dall'attivazione dell'Ufficio Tempi e Spazi presso la Ripartizione Solidarietà Sociale e che rimarrà in dote alla nostra Città. La qualità della vita di una Città Metropolitana che oggi si candida a divenire una "Smart City", si ottiene confermando un solido impegno nei confronti dei più deboli, ma anche facendo e proponendo innovazione.*

Assessore Al Welfare Comune di Bari

*Dr. Ludovico Abbaticchio*

## **1. Inquadramento teorico e normativo europeo e nazionale**

Le politiche temporali urbane si occupano delle relazioni esistenti fra l'uso individuale e collettivo del tempo, lo spazio urbano e gli orari pubblici, al fine di garantire ai cittadini e alle organizzazioni sociali territoriali (imprese, famiglie, associazioni, enti e istituzioni) di esprimersi entro un contesto positivo, segnato da una maggiore accessibilità, qualità sociale e sensibilità ai temi della conciliazione.

Il funzionamento di un contesto territoriale è condizionato da due variabili fondanti: l'assetto spaziale (o urbanistico) e l'assetto temporale (o degli orari dei servizi d'interesse generale, del lavoro e delle organizzazioni) e per lungo tempo è sembrato che l'urbanistica, ossia la disciplina di costruzione della forma delle città e della sua articolazione spaziale, fosse sufficiente a definire in via esclusiva, la regolazione della macchina urbana, marginalizzando il peso delle relazioni sociali e della loro dinamica temporale.

In realtà, molte esperienze condotte negli ultimi vent'anni nel settore della pianificazione territoriale, dell'urbanistica, della sociologia urbana, dell'antropologia sociale, della geografia urbana, hanno mostrato che le principali trasformazioni strutturali e culturali in atto nelle società contemporanee sono accompagnate da profondi cambiamenti temporali e di utilizzo degli spazi, che condizionano fortemente i processi di regolazione territoriale ed esprimono l'esigenza di approcci nuovi e interdisciplinari al tema dell'analisi e dell'organizzazione del tempo e dello spazio.

Processi di mutamento che non solo rimandano a nuovi usi del tempo e del territorio, ma maturano al proprio interno nuove aspettative di qualità della vita da parte dei cittadini e di maggiore partecipazione alle scelte pubbliche da parte delle organizzazioni.

Le politiche urbanistiche sono così giunte nel tempo a trattare la dinamica temporale all'interno della cornice spaziale di riferimento e la riflessione disciplinare in questi settori ha dato luogo ad un'innovazione di metodo, definibile come 'urbanistica temporale' che ha ispirato nuovi quadri normativi diffusi a scala nazionale e regionale nell'ultimo decennio.

Un percorso di ridefinizione delle categorie tradizionali di analisi e di pianificazione dei contesti territoriali sotto il profilo disciplinare e delle prassi politiche che si è progressivamente innovato anche grazie alle continue modificazioni intervenute in ambito normativo in materia di trasparenza e partecipazione collettiva all'elaborazione delle politiche pubbliche (L. 241/1990), sussidiarietà e governo del territorio (Legge Costituzionale n. 3/2001 di riforma del Titolo V), conciliazione delle modalità di vita e di lavoro e coordinamento dei tempi delle città (L. 52/2000 e D. Lgs. 151/2001), integrazione delle politiche di welfare mix entro le prospettive di programmazione e pianificazione strategica a scala d'ambito e territoriale (L. 328/2000).

Se fin dai primi anni Novanta, le politiche urbane condotte a scala europea (Barcellona, Rotterdam) e in Italia (Milano, Bolzano, Genova e Roma) hanno avviato una nuova stagione di sperimentazione di buone pratiche temporali territoriali in forma partecipata con il fine di regolare soprattutto gli orari del commercio e dei servizi pubblici, attraverso metodologie di concertazione sociale e attivando presso gli Enti, Uffici dei Tempi dedicati, è solo nell'ultimo decennio che i Piani dei Tempi si sono affermati come prassi consolidate anche sotto il profilo normativo in Italia.

A partire dalla Legge 8 marzo 2000, n. 53, intitolata "Disposizioni per il sostegno della maternità e della paternità, per il diritto alla cura e alla formazione e per il coordinamento dei tempi delle città", confluita successivamente nel D. Lgs. 151/2001 (Testo unico sulla maternità e paternità) l'esigenza di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro è divenuto un tema prioritario dei governi nazionali, regionali e locali,

introducendo aspetti di innovazione legati alla lettura e (ri-)configurazione dei sistemi urbani, per rafforzare l'accessibilità dei luoghi e migliorare la condizione dell'abitabilità degli orari e degli spazi.

Un'attenzione dapprima rivolta in particolare al segmento sociale delle donne, storicamente segnate dalla 'doppia presenza' in ambito familiare e sul mercato del lavoro e interessate da processi di particolare vulnerabilità sotto il profilo dell'accesso ai servizi pubblici, ma che nel tempo si è spostata all'intero corpo sociale (anziani, disabilità, minori, famiglie, migranti), rientrando a pieno titolo entro le programmazioni sociali, culturali e urbanistiche a scala territoriale.

Fra i primi servizi d'interesse pubblico esplorati a fini sperimentali, i trasporti e le infrastrutture di trasporto di massa hanno giocato un ruolo-chiave nella dinamica di regolazione spazio-temporale della vita sociale delle città, avendo il compito di favorire la connessione dei flussi intra-urbani ed extra-urbani, attraverso la corretta sincronizzazione degli utilizzi della domanda con le opportunità dell'offerta. Così come il funzionamento degli orari dei servizi pubblici (uffici, asili nido, ASL, poliambulatori) e dei luoghi dell'istruzione e della cultura (scuole, biblioteche, università, musei), è stato progressivamente ri-orientato verso finalità maggiormente favorevoli ad una fascia di pubblico intergenerazionale sempre più flessibile.

Un processo di crescita di consapevolezza collettiva e pubblica, segnato da una lenta ma incisiva azione partecipativa di lavoro nella definizione e costruzione sociale del tempo, organizzato e progettato in modo negoziale con le realtà associative e rappresentative del territorio, nell'intento di mediare gli interessi comuni e le esigenze individuali dei singoli attori sociali.

L'affermazione di una nuova governance nell'elaborazione delle politiche pubbliche su questi temi, attraverso il metodo della co-progettazione, che si è dapprima manifestata attraverso la pratica territoriale (il primo esempio a Bolzano) per poi essere successivamente codificata sia sotto il profilo disciplinare che normativo (Libro Bianco COM 2001).

La complessa relazione esistente fra costruzione sociale del problema, co-progettazione delle soluzioni, azione partenariale e decisione pubblica è oggi un tema centrale nell'organizzazione di queste politiche in Europa e in Italia. E un'azione pubblica partecipata di condivisione della decisione e di azione territoriale, necessita di una motivazione convergente tra almeno tre elementi del tessuto territoriale: quello della sfera sociale dove agiscono i cittadini e le forze sociali ed economiche, quello della pubblica amministrazione e degli enti locali che sintetizza le istanze rappresentative sotto il profilo della regolazione, quello dei tecnici e degli operatori scientifici che possono contribuire alla costruzione di un modello efficace per il contesto territoriale specifico.

Non a caso, le politiche temporali urbane hanno sostenuto e spesso anticipato la modernizzazione della pubblica amministrazione in Europa e in Italia, diventando il laboratorio di sperimentazione di due aspetti chiave della riforma amministrativa: l'azione pubblica partecipata e l'azione trasversale tra i diversi dipartimenti della pubblica amministrazione.

## **2. Raccordo con altri strumenti di pianificazione e programmazione regionale**

Il processo riformatore che ha segnato nell'ultimo decennio il metodo e i contenuti della programmazione nazionale in materia urbanistica, sociale e della mobilità, ha coinvolto progressivamente tutti gli ordinamenti regionali che si sono adeguati al nuovo corso culturale recependone i principi entro le proprie normative di settore.

È nella dimensione regionale e locale, infatti, che si gioca con forza l'effettività del sistema di regolazione, protezione e promozione del nuovo modello di sviluppo e, affinché tali principi siano realmente efficaci, si impone un lavoro di continua integrazione tra i diversi livelli di competenza amministrativa (Regione, Province, Comuni, ASL) nonché di raccordo e concertazione con le realtà sociali, economiche e istituzionali presenti sui territori.

Un orientamento che ispira la nuova Legge della Regione Puglia 19/2006, "Disciplina del sistema integrato dei servizi sociali per la dignità e il benessere delle donne e degli uomini in Puglia", e che configura l'avvio di un nuovo modello di *welfare mix integrato* nel quale lo Stato non è più il vertice dell'organizzazione del benessere e l'implementazione delle politiche di welfare (non più solo sociali) si basa sullo sviluppo dei processi di interscambio e ottimizzazione delle risorse tra i tre segmenti di operatività: Stato, Mercato e Terzo Settore.

Una disciplina organica che regola la transizione in Puglia tra un modello di welfare redistributivo e assistenziale ad un welfare sociale che promuove interventi di politica attiva, sostenendo la partecipazione dei cittadini e valorizzandone le capacità. La parte innovativa della legge, che custodisce un forte impianto a favore dei diritti della famiglia e della donna, consiste soprattutto nella scommessa di fare della sussidiarietà lo strumento per sostenere e diffondere tra i vari soggetti operanti nel settore, la concezione della 'rete del sistema dei servizi sociali' come concezione organizzativa del sistema integrato sul territorio, conferendo al governo locale ampi poteri di autonomia, in applicazione dei criteri di efficacia, economicità, pubblicità e efficienza dell'azione amministrativa.

In continuità con i principi della L. R. 19/2006, appena un anno dopo, viene emanata la Legge regionale 21 marzo 2007, n.7, "Norme per le politiche di genere e i servizi di conciliazione vita-lavoro in Puglia", che stabilisce l'affermazione di una nuova cittadinanza solidale fondata sulle differenze di genere e sulla partecipazione attiva come fulcro delle strategie di sviluppo regionale e territoriale (art. 9 c.2). L'esigenza di conciliazione e di coordinamento dei tempi e degli orari delle città (Titolo II, art. 3) si traduce in obiettivo concreto d'Ambito, entro una cornice di raccordo con gli strumenti generali e settoriali di programmazione e pianificazione del territorio (art. 10 c.2).

A seguire, saranno numerosi i dispositivi di indirizzo e di attuazione emanati a scala regionale per garantire continuità e concretezza ai suddetti orientamenti. Tra questi, il Regolamento regionale 11 novembre 2008, n.21, per la concessione ai Comuni ed agli ambiti territoriale di contributi regionali per la Progettazione e l'adozione dei Piani territoriali degli Orari, le *Linee guida regionali per la predisposizione degli studi di fattibilità per la progettazione dei Piani dei tempi e degli Spazi* contenuti nella Delibera di G. R. 21 luglio 2009, n.1267, *l'Avviso Pubblico per il finanziamento di studi di fattibilità per la progettazione dei Piani dei tempi e degli Spazi nelle città pugliesi* (Bollettino Ufficiale della Regione Puglia - 3 dicembre 2009, n.194) con l'assegnazione di contributi per 28 Ambiti Territoriali Sociali sul territorio pugliese tra il 2010 e il 2011 per la redazione dei PTTS.

Strumenti normativi ed esperienze di sperimentazione pensate in stretta relazione intersettoriale e in coerenza con ulteriori norme, politiche e dispositivi a scala regionale (Documento Regionale di Assetto

Generale e PRPS 2009-2011), provinciale (Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale), di area vasta (Piani Strategici di area vasta, Piani per la mobilità di Area Vasta) e comunale (Piani di assetto strategico, DPP e Piano Urbanistico Generale, Piani Generali del Traffico, Programmi Integrati PRU, PRiU, PRUSST, PIAU, PIRP, PIRU, Documenti Programmatici per la Rigenerazione Urbana, Piani Sociali di Zona).

Una complessa trama normativa e di programmazione che consente oggi di inserire il PTTS entro un quadro di coerenza programmatica a scala territoriale e di esercitare una esemplare trasversalità rispetto agli obiettivi strategici stabiliti in sede europea con particolare riferimento agli indirizzi contenuti entro il FESR Regione Puglia 2007-2013 alle seguenti linee di intervento: Linea 3.2 Programma di interventi per l'infrastrutturazione sociale e sociosanitaria territoriale, 3.2.2 Infrastrutturazione sociale per accrescere la disponibilità di posti bambino nelle strutture pubbliche per la prima infanzia, asili nido e altri servizi a carattere innovativo per la prima infanzia, Linea 3.3 Interventi per l'inclusione sociale, 3.3.1 Interventi per la conciliazione vita-lavoro, 3.3.2 Interventi per la conciliazione dei tempi e la qualificazione dei servizi di cura domiciliari, Linea 4.4 – Interventi per la rete ecologica e di supporto alla fruizione sostenibile a fini turistici del territorio naturale, Linea 5.2 Adeguamento e potenziamento dei sistemi di trasporto in ambito urbano, 5.2.2: Realizzazione di percorsi ciclabili e di parcheggi di scambio intermodale, Linea 7.1 Piani Integrati di sviluppo urbano, Realizzazione infrastrutture dei programmi PIRP, Linea 7.2 Piani integrati di sviluppo territoriale e Piani integrati di sviluppo territoriale.

### **3. Il contesto dell'Ambito Territoriale Sociale della Città di Bari**

#### **3.1 La Città di Bari nel contesto dell'Area Metropolitana**

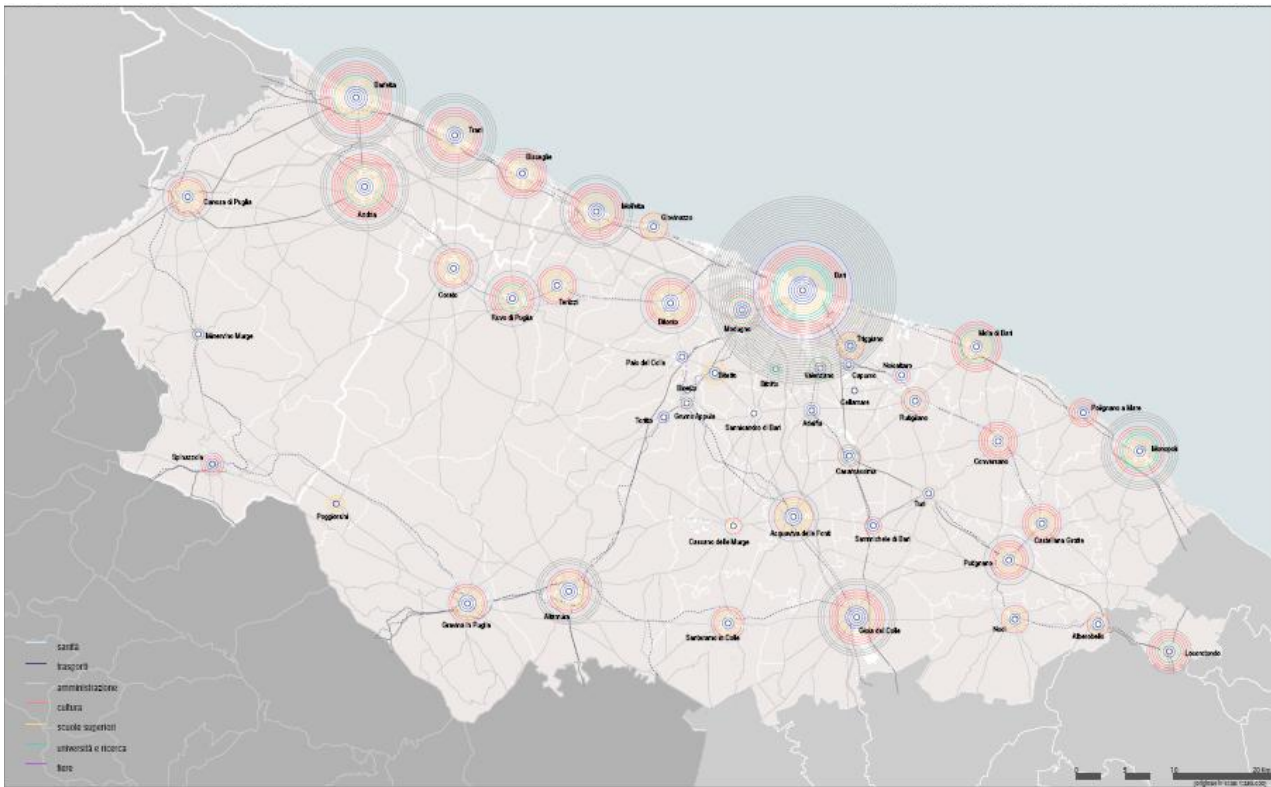
La Città di Bari costituisce certamente un sistema urbano complesso ed articolato, segnato da uno sviluppo che ha portato alla luce tutte le grandi potenzialità produttive, le capacità imprenditoriali e le risorse di impegno di cui dispone l'intera realtà urbana.

Tuttavia un parziale governo di questo sviluppo ha finito per evidenziare l'esigenza di una maggiore razionalizzazione sotto il profilo dei servizi, delle infrastrutture civili e sociali, che possono esprimersi in funzioni urbane su standard qualitativi alti ed accessibili non solo per i residenti della città di Bari ma per il più ampio bacino potenziale di domanda che si identifica nell'area che gravita intorno a Bari quale "area metropolitana".

La Città di Bari, insieme con altri 30 comuni e la Provincia, sulla base di importanti esperienze nazionali e internazionali, ha promosso e sviluppato, a partire dall'agosto 2007, il Piano strategico 'Metropoli Terra di Bari', inteso quale processo di definizione degli scenari futuri e di pianificazione dello sviluppo sostenibile di medio e lungo periodo delle 31 Città che ne fanno parte (costituitisi all'unanimità in Associazione dei Comuni ex art. 30 del TUEL).

Un sistema territoriale di area vasta oggetto negli ultimi anni di studi territoriali sistematici mirati alla costruzione di piani e programmi. Dal 2006 ad oggi, infatti, la situazione e le dinamiche ambientali, territoriali e socioeconomiche sono state studiate nell'ambito delle Proiezioni Territoriali del Documento Strategico Regionale, negli studi per la Redazione del nuovo Piano Paesaggistico Territoriale Regionale, nella elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, nel Piano Strategico della Metropoli Terra di Bari, nel nuovo Piano Regionale dei Trasporti, solo per segnalare gli strumenti più rilevanti. Un repertorio di conoscenze molto ampio si va sedimentando, caratterizzato alla molteplicità dei punti di vista e dalla diversità di temi e obiettivi

**Figura:** La gerarchia urbana nell'Area Metropolitana: le funzioni sovralocali

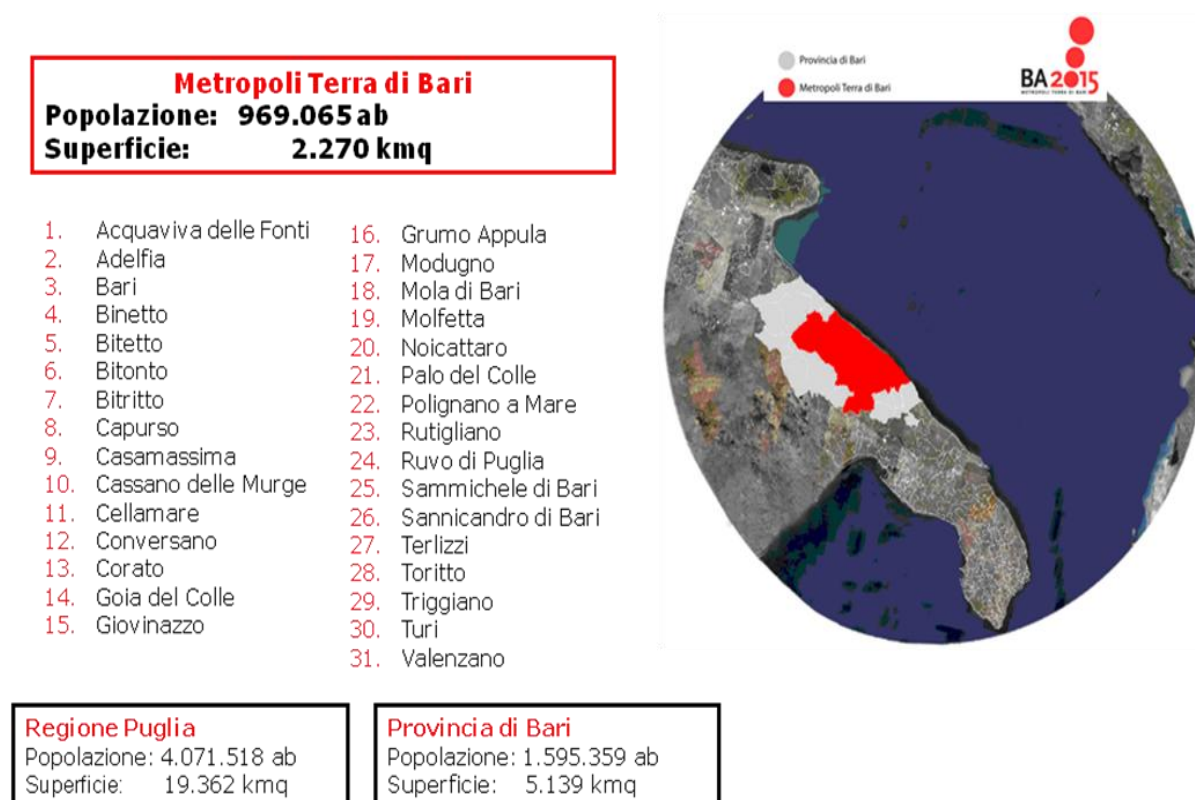


**Fonte:** Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, PTCP, Provincia di Bari, 2007

Un territorio, quello dell'Area Metropolitana di Bari, che si estende su una superficie territoriale di 2.269,74Kmq (l'11,7% della superficie regionale), con una densità abitativa di 427 abitanti/Kmq (più del doppio della densità abitativa regionale), ed è composta da 969.065 abitanti residenti di cui il 51,2% di sesso femminile.

A differenza di molte regioni urbane italiane ed europee che appaiono polarizzate su di una Città centrale e caratterizzate da un rapporto medio di netta inferiorità demografica degli altri centri rispetto ad essa (con proporzioni che raggiungono anche picchi di 1:10), l'Area Metropolitana di Terra di Bari è connotata dalla presenza di un elevato numero di città di dimensioni medio-grandi. Si può osservare infatti che oltre il 50% della popolazione è distribuita in maniera eterogenea in 5 comuni (Molfetta, Bitonto, Corato, Modugno, Bari) e più precisamente Bari raccoglie un terzo della popolazione (326.915).

**Figura:** Le 31 Città che compongono l'Area Metropolitana di Bari



Secondo l'interpretazione della Puglia centrale fornita nell'XI secolo dal geografo arabo Al-Idrisi, le città in questione sono disposte lungo tre "file": una prima fila costiera (da Molfetta a Polignano), una seconda fila sub-costiera (quella delle cosiddette agro-towns, da Corato a Conversano) e una terza fila pede-murgiana (da Toritto a Gioia del Colle). Questa chiave di lettura proposta dal geografo di Ruggiero il Normanno in viaggio lungo l'Adriatico rivela una grande incisività interpretativa, specie se incrociata con la morfologia del territorio. A ciascuna fila di città corrisponde una delle tre fasce territoriali in cui è possibile dividere il pianoro che degrada dalla Murgia verso il mare: tre macro-aree larghe circa 10 km l'una, con giacitura pressoché parallela alla linea di costa e con pendenza quasi costante, pari a circa l'1%.

Lungo la fascia costiera si concentrano città connotate da dotazioni portuali con funzioni peschiere (tuttora importanti e strutturate, nel caso di Molfetta e di Mola di Bari; più legate ad aspetti di tradizione e di produzione artigianale, nel caso di Giovinazzo o dei nuclei sub-urbani baresi, come Torre a Mare) e commerciali (è il caso di Bari).

Nella seconda fascia sono presenti città storicamente legate da una singolare corrispondenza biunivoca con le rispettive città costiere: a Corato e Ruvo corrisponde Bisceglie (terminale costiero meridionale dell'Area Vasta della BAT, confinante con l'Area di Terra di Bari), a Terlizzi corrisponde Molfetta, a Bitonto Giovinazzo, a Noicattaro Torre a Mare ed in parte Mola, a Conversano Mola ed in parte Polignano.

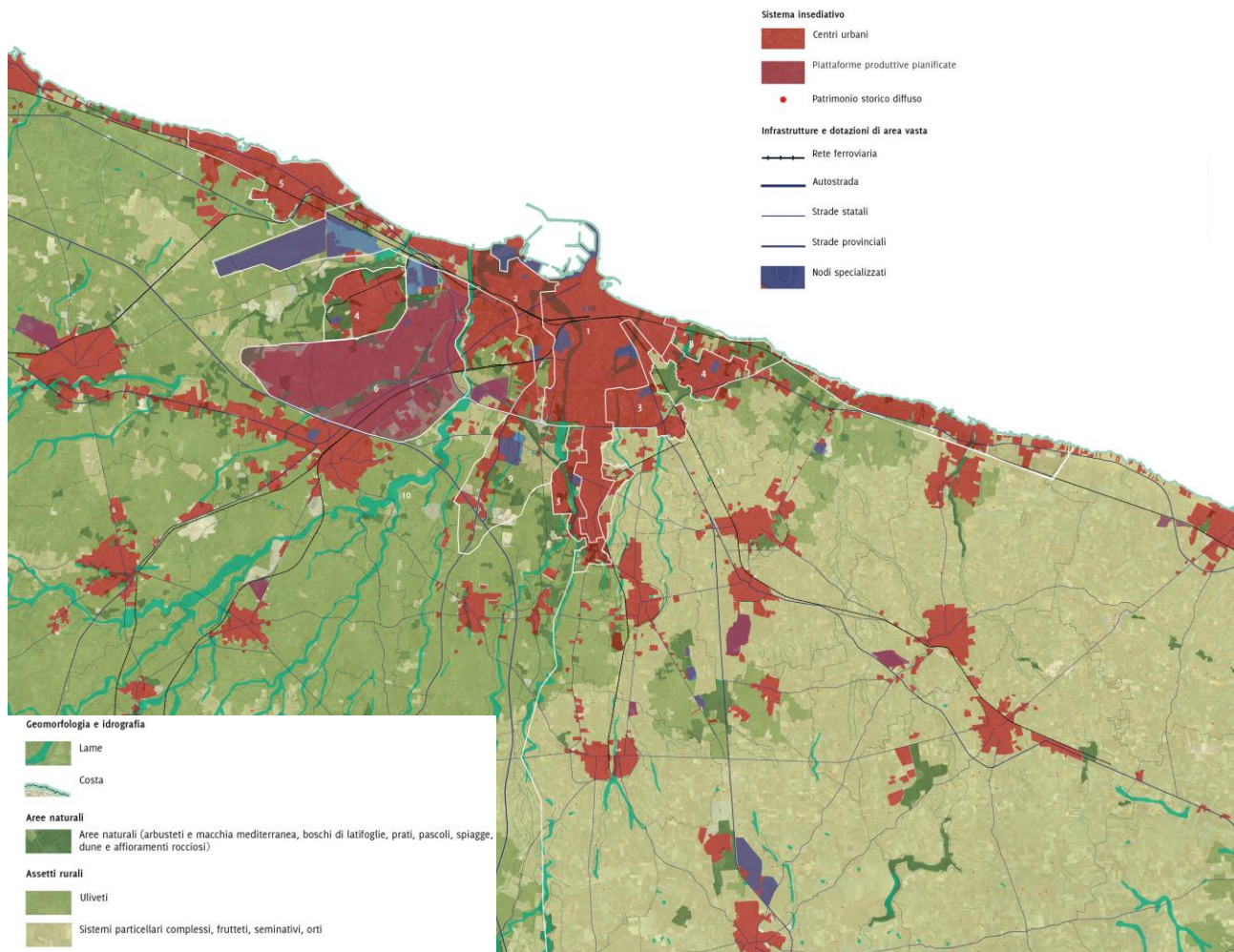
Questo rapporto di intensa relazione urbana si interrompe nella parte centrale (dove emerge un modello del tutto diverso che vede una gravitazione di cittadine, un tempo "casali", dipendere dal polo attrattivo di Bari) per poi riapparire nel settore sud-est, caratterizzato a sua volta da un reticolo insediativo molto fitto, conformato in termini di vero e proprio insediamento multinucleare.

Se le città della fascia costiera assistono sempre più a fenomeni di saldatura urbana dovuti alla crescente pressione edilizia (quasi il 40% della popolazione dell'Area Metropolitana è insediata lungo la costa), le città



della seconda fascia si connotano nella maggior parte dei casi come agro-towns, che raggiungono le massime dimensioni agli estremi della “fila” (con gli oltre 50mila abitanti di Bitonto o gli oltre 30.000 di Noicattaro), quasi a profittare degli spazi di transizione lasciati liberi dalla concorrenza urbana della città-matrice. Si tratta, in una lunga prospettiva storica, di città dalle economie e funzioni di transizione, fondamentali per l’economia rurale complessiva dell’Area Metropolitana.

**Figura:** Elementi strutturali del territorio dell’Area Metropolitana MTB



Fonte: DPP, 2009

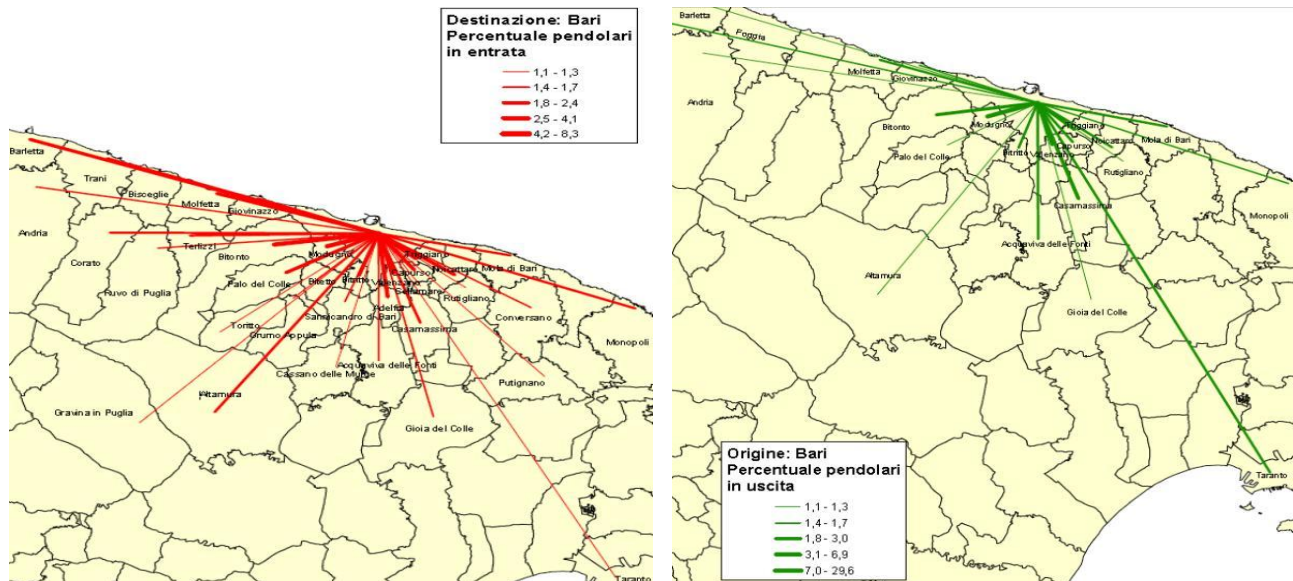
Se a questi criteri di analisi si aggiungono ulteriori considerazioni derivanti dalle “gravitazioni” reciproche tra le città, è possibile suddividere l’intera armatura dei sistemi urbani dell’Area Metropolitana in quattro ambiti territoriali, così come individuati nelle “Proiezioni territoriali del Documento Strategico Regionale” del 2006. Si tratta del Nord Barese, di Bari e del suo hinterland, della Murgia del Sud-est, del sistema urbano delle città della Murgia interna barese. I nessi infrastrutturali più forti tra questi quattro ambiti sono costituiti dalla S.S. 16 e dalla linea ferroviaria nazionale lungo la costa, dalla S.S. 98 verso l’interno, dalla S.S. 100 lungo la direttrice nord-ovest e dall’A14 lungo la direttrice sud-est a partire dal nodo di Bari. La pur importante rete di connessioni viarie e ferroviarie regionali non è invece attualmente capace di consolidare le specificità “gravitazionali” tra i sistemi urbani in un vero e proprio policentrismo metropolitano.

Da un punto di vista spaziale e territoriale, l’assolvere a queste molteplici funzioni implica l’inevitabile compresenza nel contesto comunale, intercomunale e metropolitano, di strutture territoriali relative a funzioni che fanno riferimento ad ambiti a scale diverse (dall’Italia, all’area vasta e metropolitana, alla città,



al quartiere). La complessità di tale condizione richiede che il sistema urbano sappia garantire performance di efficienza e qualità a ciascuna di queste scale, pena l'inevitabile declino delle dimensioni citate qualora ad esse non corrisponda un adeguato attrezzamento. Sotto il profilo della mobilità entro l'Area, i cartogrammi relativi al pendolarismo mostrano che il traffico di origine provinciale in ingresso a Bari proviene principalmente dai Comuni della prima corona urbana e da quelli costieri a nord del capoluogo, soprattutto da Barletta, Trani, Molfetta; significativi sono anche i movimenti da Altamura e Monopoli. I pendolari che escono da Bari, invece, si dirigono prevalentemente verso Bitonto, Casamassima, Modugno e Valenzano; anche Taranto è un polo attrattivo di rilievo.

**Figure:** Pendolarismo in entrata e uscita da Bari



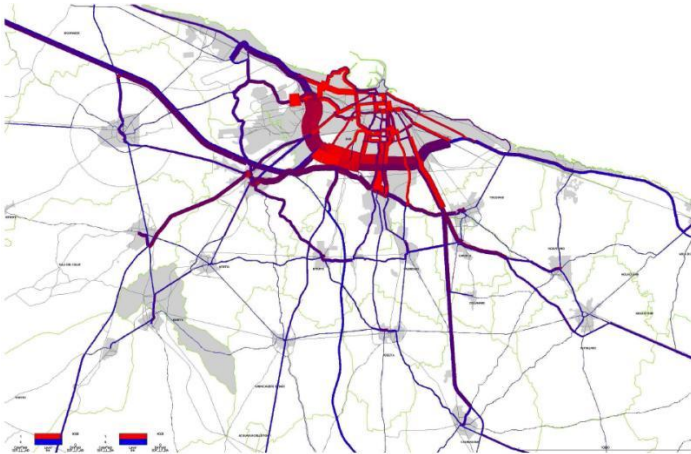
Purtroppo non sono disponibili rilievi aggiornati e puntuali sugli spostamenti in Terra di Bari e ciò pone seri problemi ai tentativi di pianificazione del sistema della mobilità, tanto che la Provincia di Bari ha giustamente ritenuto di dover inserire quale primo intervento proposto nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale "la creazione di un sistema di monitoraggio, acquisizione ed elaborazione dati in grado di fornire in tempo reale il sistema di informazioni indispensabile per supportare le decisioni dei tecnici e degli amministratori". Vi è da aggiungere che in assenza di monitoraggio real time diventa impossibile l'implementazione di tecniche di gestione intelligente dei flussi che consentano di utilizzare al meglio le infrastrutture già presenti sul territorio.

I dati raccolti nel Censimento Popolazione 2001 consentono invece di estrarre informazioni prevalentemente aggregate a livello provinciale.

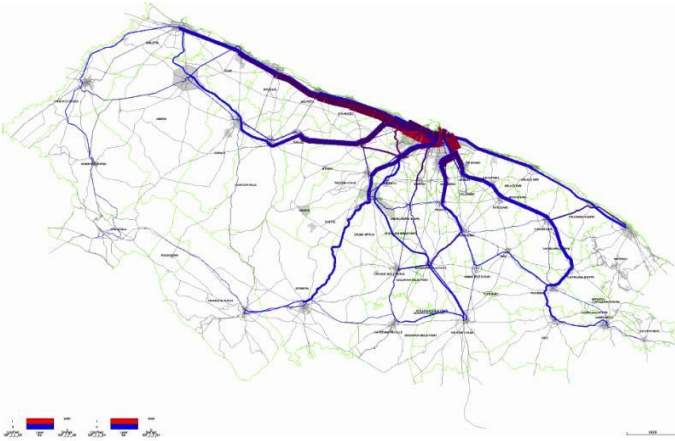
E l'unico dato di cui si è potuto disporre a livello comunale è il numero di residenti che dichiarano di spostarsi giornalmente: in Terra di Bari, giornalmente circa 300 mila persone si muovono all'interno della propria città di residenza, mentre 113 mila escono dal territorio comunale; a livello provinciale, il 55% di questi spostamenti è lavoro, il 45% per motivi di studio.

Riguardo al primo tipo di spostamenti, l'ISTAT dichiara che il 71% degli spostamenti usa auto privata, che il trasporto pubblico serve il 7% dei movimenti (anche qui il trasporto su gomma è preferito a quello su ferro), che al lavoro a piedi va il 19% dei censiti; circa il 90% degli spostamenti per lavoro ha una durata inferiore ai 30 minuti, il 62 % ha una durata inferiore ai 15 minuti.

**Figura:** Flussogramma del trasporto individuale

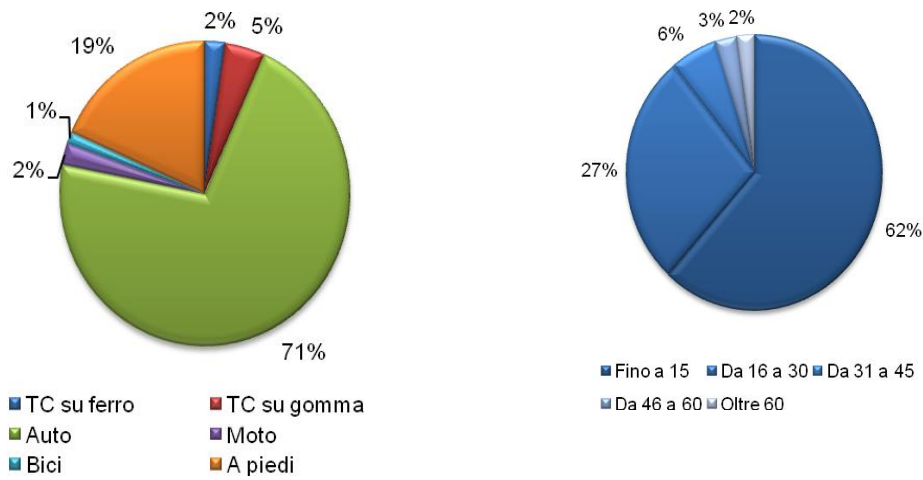


**Figura:** Flussogramma del trasporto collettivo

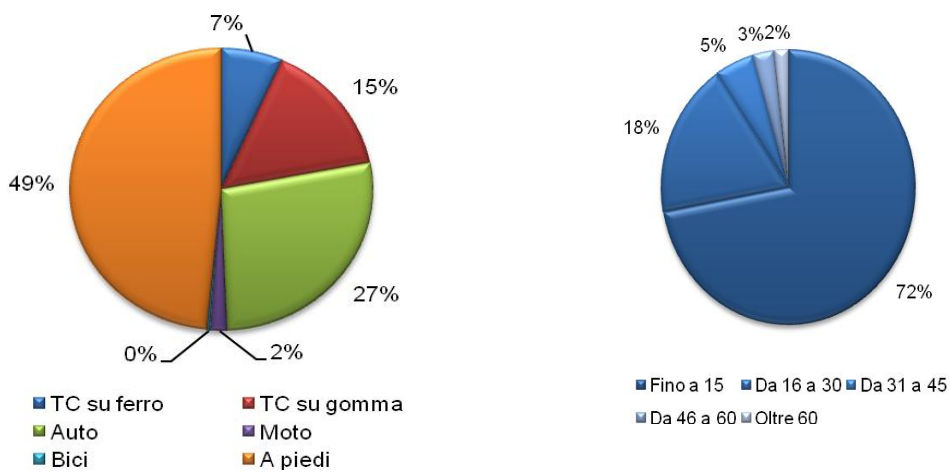


**Fonte:** PSMTB, 2008

**Figure:** Ripartizione modale e per classi di età degli spostamenti degli occupati nell'Area Metropolitana



**Figure:** Ripartizione modale e per classi di età degli spostamenti degli studenti nell'Area Metropolitana



Sotto il profilo economico, l'Area Metropolitana di Bari ha una struttura ampia e variegata. Secondo quanto definito dall'ISTAT nel 2010, nell'area metropolitana ricadono sette sistemi locali di lavoro (SLL), come riportato in tabella.

**Tabella:** Sistemi locali del lavoro

| <b>Sistema locale di lavoro</b> | <b>Comuni dell'Area metropolitana afferenti</b>  |
|---------------------------------|--|
| Bari                            | Adelfia, Bari, Binetto, Bitetto, Bitonto, Bitritto, Capurso, Casamassima, Cellamare, Grumo Appula, Modugno, Mola di Bari, Palo del Colle, Sannicandro di Bari, Toritto, Triggiano, Valenzano |
| Rutigliano                      | Rutigliano, Noicattaro   |
| Corato                          | Corato, Ruvo di Puglia   |
| Gioia del Colle                 | Acquaviva delle Fonti, Cassano delle Murge, Gioia del Colle, Sammichele di Bari  |
| Bisceglie                       | Giovinazzo, Molfetta, Terlizzi   |
| Monopoli                        | Polignano a Mare   |
| Putignano                       | Turi   |

Ogni sistema locale è caratterizzato da una sua specificità sia per quanto riguarda le dinamiche sociali e lavorative sia per quanto riguarda le specializzazioni produttive presenti.

Il comune di Bari ed i comuni contermini pur essendo caratterizzati da un'economia prevalentemente basata sul terziario, ospitano il polo industriale dell'agglomerato ASI Bari-Modugno-Bitonto. In aggiunta spicca la tradizione agricola dei comuni limitrofi l'agro di Bitonto, con la coltivazione di prodotti di elevata qualità.

I sistemi locali cui afferiscono i comuni dell'entroterra sono invece caratterizzati da un'economia prevalentemente di tipo agricolo che in alcuni casi sta evolvendo verso l'agro-industria (es: Rutigliano, Noicattaro, Gioia del Colle) in altri si sta specializzando verso il settore terziario e del turismo.

I sistemi locali del Nord-barese sono caratterizzati da una forte eterogeneità in termini di specializzazioni produttive. La tradizionale vocazione agricola del territorio ha contribuito allo sviluppo del settore agro-industriale. Inoltre il sistema locale di Corato è stato classificato dall'ISTAT come uno degli 8 distretti industriali presenti in Puglia per la diffusa presenza di imprese tessili di piccole e medie dimensioni, lungo l'asse Corato-Andria-Barletta.

Il nord-barese è, inoltre, caratterizzato dalla vocazione commerciale di Molfetta, dove l'agglomerato industriale ASI si sta convertendo in un polo commerciale, e da quella turistica di Giovinazzo.

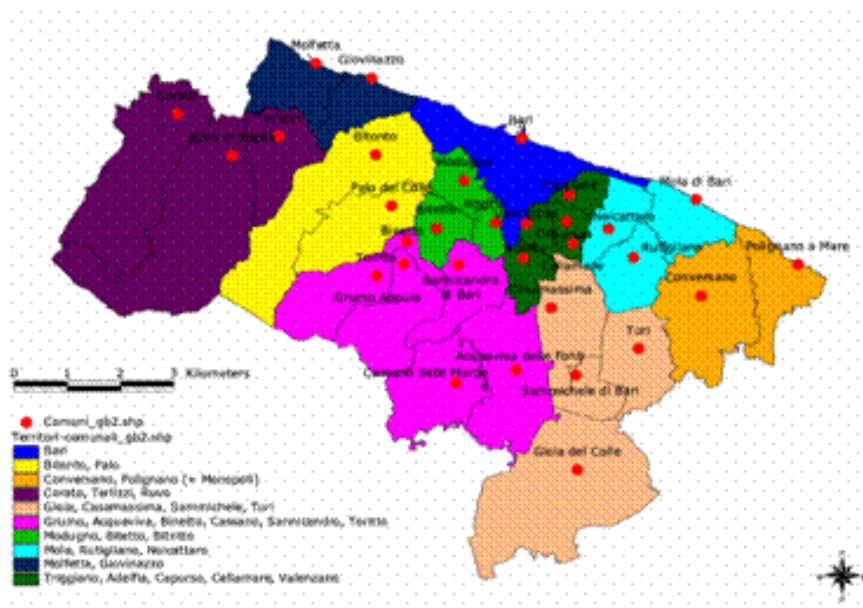
Il quadro che si presenta è quindi fortemente eterogeneo; tuttavia nel tempo sono emerse esigenze comuni, dovute sia a fenomeni esogeni che endogeni ai singoli territori, quali la volontà di definire nuovi modelli di governance del territorio, la necessità di contrastare la crescente pressione competitiva da parte dei Paesi emergenti, l'invecchiamento della popolazione attiva nei settori tradizionali.

Tali esigenze nel tempo hanno favorito forme di coesione che in alcuni casi sono nate in modo spontaneo all'interno del sistema privato, in altri casi sono strutturate dal pubblico mediante forme di incentivazione ovvero realizzando progettazioni integrate.

Dal punto vista sociale, ancora, l'area esprime le esigenze tipiche di una società moderna e complessa che ha raggiunto un elevato livello di benessere relativo. Tra le categorie a maggior rischio di vulnerabilità vi sono certamente i minori, quando privi di una reale tutela, gli anziani in difficoltà economiche e in precarie condizioni di salute, gli immigrati che rimangono privi di ogni mezzo di sostentamento e di reti parentali e/o amicali, i senza fissa dimora che hanno perso il sostegno della famiglia e/o la casa e/o il lavoro, le persone con patologie mentali che spesso non sono sostenute nei processi di inclusione sociale, gli ex detenuti che, se non accompagnati con progetti mirati, rischiano l'esclusione sociale, i disabili il cui accesso ai diritti è ostacolato sia da ragioni di carattere strutturale (cd. barriere architettoniche o ostacoli alla mobilità), sia da ragioni legate alla insufficienza di strumenti e mezzi per garantire servizi adeguati e innovati a favore della piena integrazione sociale.

Le 10 realtà sociali d'ambito, anche se in modi e dimensioni diverse, sembrano segnate in maniera piuttosto uniforme dalle trasformazioni che negli ultimi decenni hanno mutato il quadro demografico, l'economia, le formazioni di base della società, i rapporti interpersonali, i comportamenti, gli atteggiamenti e la cultura dei cittadini.

**Figura:** I 10 Ambiti Territoriali Sociali dell'Area Metropolitana di Bari



Sono cambiati i bisogni, le domande e le aspettative di vita della popolazione e dunque, parallelamente, anche le modalità e gli strumenti con cui le istituzioni pubbliche e la società civile nel loro complesso rispondono a queste attese.

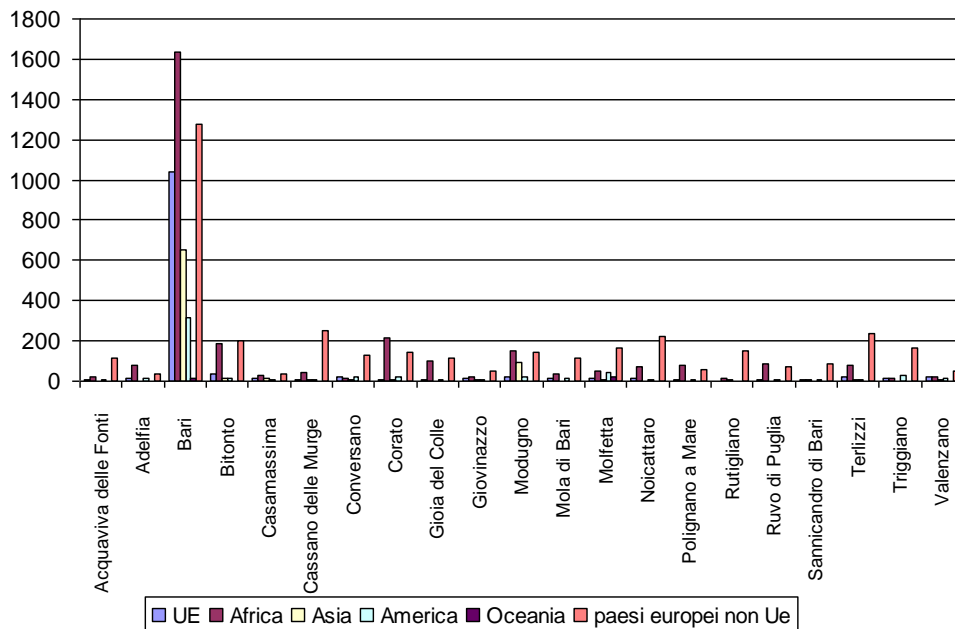
Accanto ai temi di natura socio-demografica, relativi al costante aumento della popolazione anziana e della non autosufficienza – che rappresentano la sfida contemporanea oggi per un welfare avanzato – vi sono ragioni di carattere socio-economico, ma soprattutto ragioni socio-culturali che determinano fragilità sociali in quanto costituiscono un ostacolo per accedere a diritti che costituiscono le libertà sostanziali.

In definitiva, insieme ad una crescita complessiva di benessere, si registra un indebolimento delle reti di protezione primaria e maggiori rischi di isolamento ed esclusione sociale, soprattutto per alcuni gruppi e categorie di cittadini.

Per quanto concerne la struttura demografica e della popolazione, da dati a disposizione è emerso che l'Area Metropolitana di Bari, nell'ultimo quindicennio ha registrato una crescita della popolazione piuttosto esigua (+2,1%) ed ha sperimentato un trend calante e negativo fino ai primi anni del XXI secolo ed un andamento in ripresa negli anni successivi dovuto essenzialmente alla regolarizzazione degli immigrati presenti più che a processi di crescita naturale della popolazione.

Il capoluogo (Bari) risulta essere il principale polo di attrazione concentrando più del 50% della presenza straniera. Tale andamento si estende anche per i per i comuni limitrofi quali ad esempio Modugno, Bitonto e Noicattaro.

**Figure:** Distribuzione degli stranieri per Comune e continente di provenienza, 2010



Per quel che concerne la provenienza dei migranti, si osserva che fino al 1999 l'africa era il continente con la più alta percentuale, seguito a distanza dai paesi europei non appartenenti all'Ue, dai paesi dell'UE e dal continente asiatico. Ad oggi le cose son ben diverse: il principale continente di provenienza è il versante europeo non appartenente all'UE, subito seguito dal continente africano e dai paesi dell'UE che sono stati raggiunti da continente asiatico.

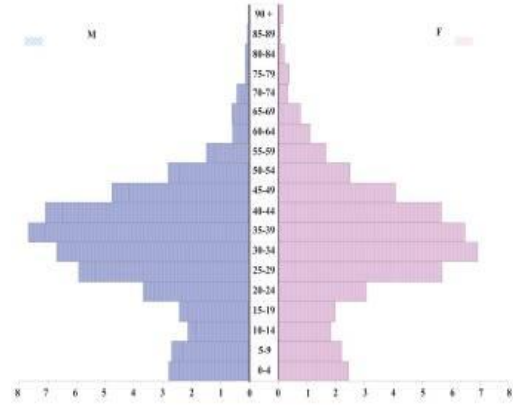
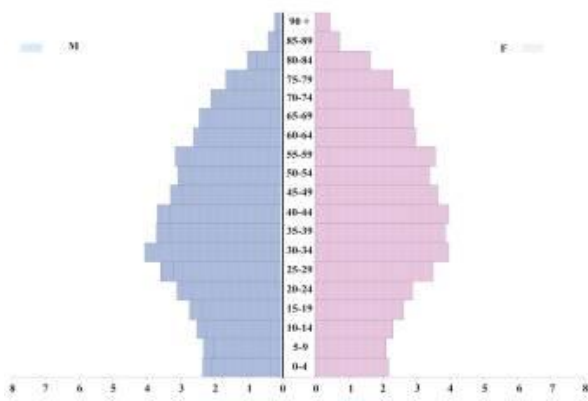
Al 1 gennaio 2010 Metropoli Terra di Bari raccoglie il 28,2% della distribuzione territoriale complessiva della presenza straniera rilevata nella regione Puglia (48.725) ed il 62,1% della distribuzione rilevata in provincia di Bari (22.103), ha un'incidenza territoriale sulla popolazione residente pari al 14,2% e vi è una predominanza del sesso maschile (53,7%).

In termini di presenza dobbiamo osservare che 5565 su 13.720 stranieri si concentrano a Bari, più di 500 se ne registrano a Bitonto (682), Molfetta (669), Modugno (644), Gioia del Colle (604) e Corato (579). Delle 125 cittadinanze presenti, 100 provengono da paesi extra europei e 25 da paesi dell'Ue: i più numerosi

sono gli albanesi con il 41,0%, seguono i mauriziani con l'8,0%, i marocchini con il 7,0%, i cinesi con il 5,2%, i tunisini con il 3,5%, i greci e i rumeni con il 2,0%, i senegalesi con l'1,9%, i filippini e li indiani con l'1,7%.

Figure: Piramide dell'età della popolazione

Figure: Piramide dell'età della popolazione straniera residente



Fonte: Istat, 2010



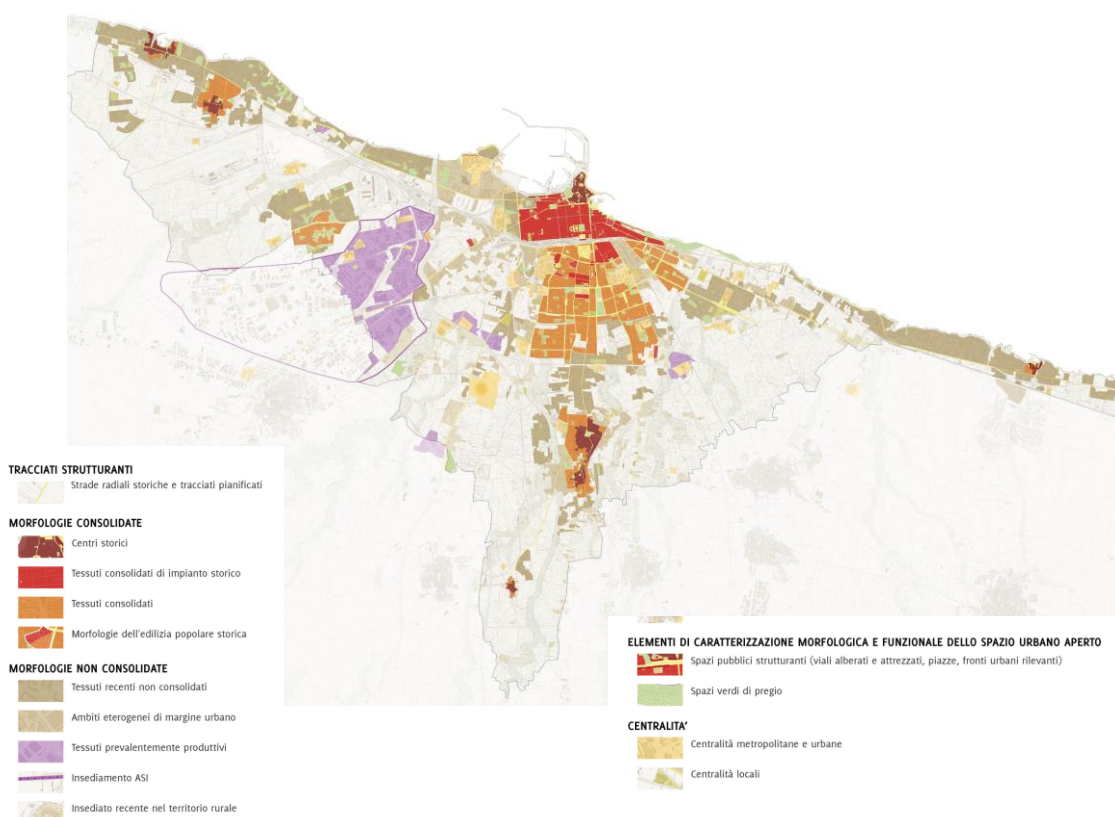
### 3.2 Aspetti insediativi e infrastrutturali

A livello spaziale, il ruolo del capoluogo è definito, oltre che dalla sua dimensione urbana, anche dalla sua giacitura quale snodo territoriale di rilievo, demarcando il passaggio tra sistemi insediativi diversi.

Bari, infatti, è solo apparentemente omologa alle altre città lungo la costa adriatica meridionale; il suo ruolo di snodo territoriale, consolidatosi nel corso del '900, è di cerniera tra la direttrice adriatica, nel punto in cui essa intercetta quella ascendente dall'arco ionico. Ciò pare enfatizzato dall'andamento dell'asse autostradale, che a Bari abbandona la costa per raggiungere l'arco ionico e Taranto, percorrendo la direttrice nord-sud; tale direttrice sembra essere lo specchio fisico delle politiche di sviluppo e accessibilità, che nei decenni scorsi hanno privilegiato il collegamento con il grande polo industriale, guardano invece alla Puglia meridionale e al Salento come un territorio marginale.

A nord il reticolo territoriale del nord barese, che nel tempo ha assunto la forma di un anello allungato, appoggiato sulle due strade di grande comunicazione (la SS 16 e la ex SS 98) parallele alla costa e attraversato longitudinalmente dal fascio autostradale e trasversalmente dalla rete della viabilità provinciale, si caratterizza per essere incuneato, attraverso Bitonto e Modugno, nel cuore dell'area urbana barese e della sua zona industriale. Tale sistema si caratterizza per l'addensamento dell'insediamento sulla costa: le due arterie di collegamento territoriale parallele alla costa sono divenute matrici di insediamenti a carattere produttivo, commerciale, per il tempo libero, residenziale in special modo sulla fascia costiera, producendo un effetto di 'stiramento' dei centri urbani, alcuni dei quali tendenti alla saldatura (vedi elaborato SC.AV.3 Carta del sistema insediativo e infrastrutturale di area vasta).

**Figura:** componenti strutturali del sistema insediativo



In direzione sud e sud-est di Bari è presente una diversa armatura urbana, costruita da un reticolo regolare di centri di piccole e medie dimensioni, che formano delle 'quadre' orientate secondo le direttrici n-s e e-o, dal passo crescente all'allontanarsi dal capoluogo. Si tratta di poligoni formati dalle strade radiali di



collegamento territoriale tra questi centri e il capoluogo e dagli assi trasversali che, insieme ai primi costituiscono una trama di isoaccessibilità locale scarsamente gerarchizzata, la cui efficienza è stata rafforzata dalla realizzazione nel corso degli ultimi decenni delle circonvallazioni ai centri abitati. I comuni appartenenti a questo reticolo, di prima e seconda cintura intorno a Bari, sono investiti dalle dinamiche insediative legate al decentramento residenziale, già a partire dagli anni '70, e da alcuni nodi specializzati. Ciò soprattutto lungo la attuale S.S. 100, che negli ultimi decenni ha catalizzato una specifica forma di sviluppo insediativo, offrendo sostegno a una ricca varietà di insediamenti costruiti per quantità discrete e riconoscibili: produttivi, commerciali, per lo svago, per la residenza, quest'ultima nella duplice fattispecie della espansione urbana dei comuni e dei recinti di residenza a bassa densità, come ad esempio nel caso di Casamassima. Diverso è il caso della direttrice murgiana verso Altamura e Matera. Qui, nelle aree più vicine al capoluogo e a partire dalla grande area ASI incuneata nei territori di Bari e Modugno, gli insediamenti produttivi e commerciali tendono a costruire strade mercato, caratterizzate da spessore e continuità propri degli insediamenti lineari; anche in questo caso i comuni disposti lungo questa direttrice hanno costituito, in fasi successive, serbatoi residenziali del capoluogo, prima a Modugno, ora in fase di decremento, e successivamente a Palo. Il tracciato della S.S. 96, ancor prima di raggiungere il gradone murgiano, perde il ruolo di matrice di insediamento e acquista un ruolo di pura connessione territoriale, per poi tornare a supportare le dinamiche insediative in prossimità di Altamura.

Pertanto le due direttrici della S.S. 100 e della S.S. 96 nell'area barese denunciano comportamenti insediativi profondamente diversi, che evidenziano una strutturale asimmetria del sistema urbano dell'area barese. Grazie anche agli strumenti di pianificazione urbanistica locale che ne hanno rafforzato le differenze, la stessa forma della città di Bari riproduce in ambito locale le articolazioni spaziali del territorio in cui essa è inserita: ad ovest il sistema dei luoghi della produzione e le grandi infrastrutture e impianti per la mobilità; ad est e sud est, il sistema dei luoghi della residenza, anch'essi disposti in 'quadre' urbane, evidenziando una progressiva mistione con i luoghi della produzione agricola e della campagna; i cosiddetti 'cunei verdi', discontinuità nel continuum della città, altro non sono se non le ultime appendici, ormai urbane, dei grandi territori aperti della provincia.

Molti indicatori portano ad affermare come l'area barese, nella sua mutevolezza di perimetrazioni, sia l'unica rappresentabile chiaramente con un centro e una periferia, fatta eccezione per centri dotati di una identità consolidata nella storia, come ad esempio Bitonto; i comuni della prima e, a sud, della seconda corona sono quartieri periferici del capoluogo, vista la spiccata vocazione residenziale e la dipendenza mostrata nel campo dei servizi. Le trasformazioni più recenti alludono alla costruzione di uno 'spazio metropolitano'; a questa evoluzione di carattere spaziale corrisponde la recentemente riaffermazione di una capacità catalizzatrice del capoluogo, testimoniata dalla progressiva aggregazione attorno al capoluogo di un crescente numero di 2. Le risorse, le criticità, le domande e le opportunità di sviluppo comuni, anche al di là delle affermazioni di identità locale, come accaduto nel processo di formazione del Piano Strategico Metropoli Terra di Bari

### **3.3 Geomorfologia dell'Ambito**

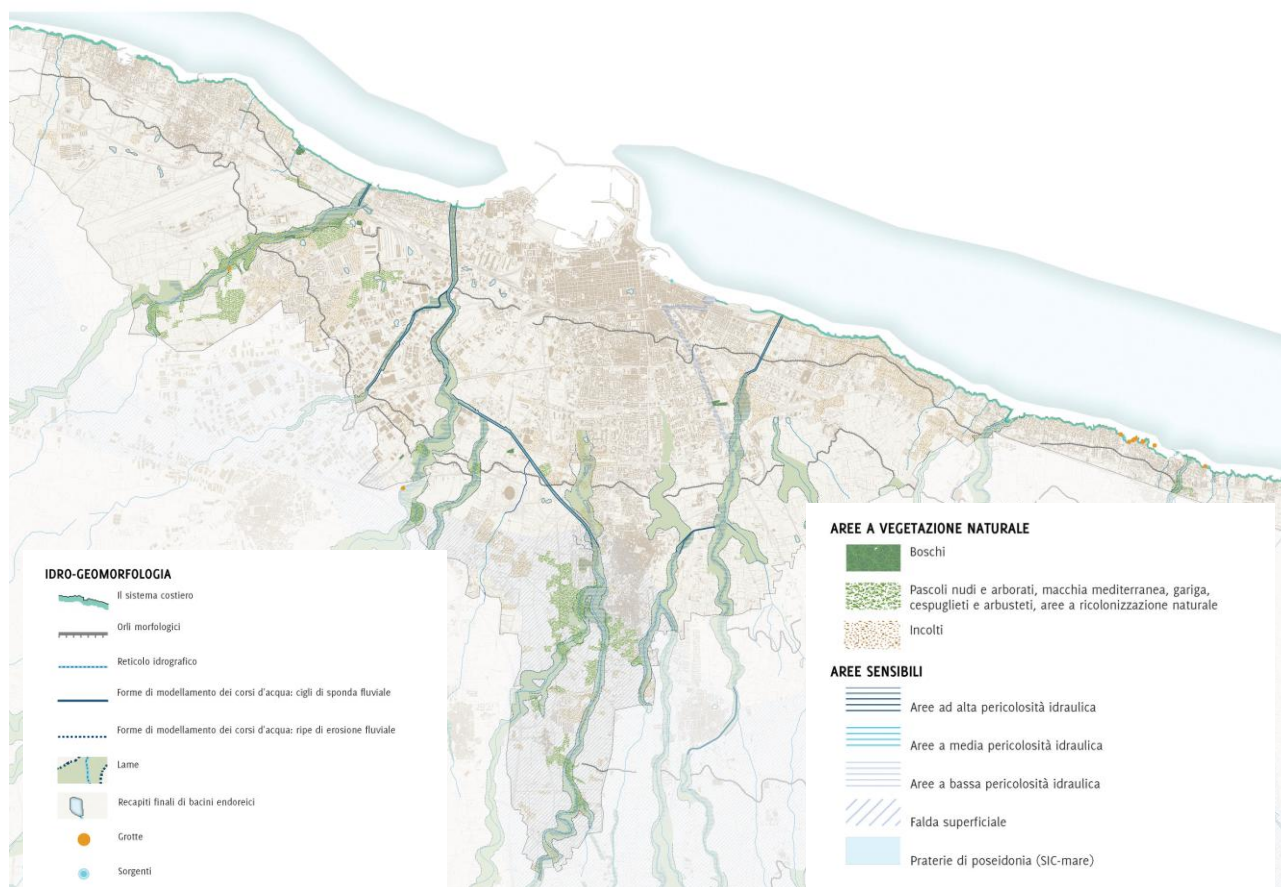
Il territorio di Bari, per chi giunge provenendo da Sud lungo la S.S. 100, appare come un enorme anfiteatro su cui si sviluppa un tessuto edificato sempre più fitto ed indistinguibile man mano che ci si approssima alla linea del mare. La configurazione morfologica è, ovviamente, il risultato di antichi e recenti processi di modellamento che ne hanno ammorbidito le superfici, smussandone le asperità, ma conservandone la struttura originaria su cui si impostano i processi alluvionali che trovano una specifica collocazione nella trama dei reticoli idraulici superficiali.

Questa particolare conformazione morfologica definita come "Conca di Bari" è, dunque, una caratteristica peculiare di tutta la fascia costiera delle Murge e non ha uguali in nessuna altra parte del territorio regionale (vedi elaborato SCTC 1.1. Carta della idrogeomorfologia). La morfologia attuale è ovviamente frutto di lunghi e complessi processi evolutivi che non trovano una immediata soluzione ricostruttiva nella sola osservazione dei luoghi.

L'ossatura fondamentale che determina la originaria conformazione "ombelicale" a ventaglio trae certamente origine da fenomeni tettonici placativi, compressivi e distensivi che, in vari tempi e modi, hanno svolto il principale ruolo di fattori geo-dinamici della piattaforma carbonatica murgiana. Sulla primigenia struttura carbonatica, così come si configurava fino al termine del Terziario, si svolgevano importanti ed intensi processi di dissoluzione carsica ovvero di demolizione accelerata con l'instaurarsi di reticoli idrografici superficiali e di sistemi carsici ipogei ed epigei di notevole sviluppo areale e lineare. I successivi fenomeni glacio-eustatici, con il sollevarsi progressivo del mare, determinarono la sommersione di vaste superfici secondo piattaforme suborizzontali parallele alla costa raccordate da scarpate sub verticali ascrivibili a fenomeni di rottura per faglia, e l'instaurarsi di una simultanea sedimentazione chimico detriticoorganogena responsabile della modifica dell'originario rilievo e della cancellazione delle precedenti tracce dei reticoli idraulici e di tutte le forme, tardo mioceniche, del rilievo.

Il ritiro del mare, alla fine della trasgressione pliocenica propone un territorio completamente modificato nella sua configurazione morfologica tardo terziaria con ampie zone pianeggianti ed uniformi in cui sono praticamente scomparse le principali incisioni e gli elementi di più forte contrasto morfologico. Tuttavia la scarsa consistenza dei terreni pliocenici di copertura, non sufficientemente diagenizzati, rende gli stessi facile preda dell'erosione accelerata e ne determina un rapido smantellamento con una consistente riduzione di spessore. È in questo periodo che si "rigenerano" i reticoli fluviali e torrentizi che normalmente si sovrappongono sulle stesse linee di deflusso precedentemente ospitate sulla piattaforma calcarea ma che, in taluni casi, spostano parallelamente i loro alvei verso nuove direttrici quasi sempre molto più articolate e certamente meno pronunciate

**Figura:** Componenti strutturali del sistema naturalistico - ambientale



**Fonte:** DPP, 2009

Seguono successivi molteplici fenomeni glacio eustatici che producono alterne trasgressioni e regressioni marine sempre collegate alle mutate condizioni climatiche che non esprimono la stessa forza propulsiva della trasgressione pliocenica ma che, viceversa, si esauriscono con sollevamenti contenuti del livello medio mare che raggiunge così porzioni continentali più prossime alla linea di costa ovvero a quote della piattaforma continentale non superiori ai +50 /+60 m s.l.m. I prodotti della sedimentazione dei cicli trasgressivi della serie quaternaria che normalmente sono visibili in affioramento non differiscono, significativamente, da quelli pliocenici, se confrontati sotto il profilo litologico, mentre più evidente risulta la variabilità riferita alla caratterizzazione geotecnica.

La presenza delle coltri sedimentarie più recenti conseguenti la deposizione marina quaternaria modifica ulteriormente la morfologia del paesaggio ammorbidendo le principali asperità ovvero cancellando anche le configurazioni carsiche o pseudo carsiche più blande, specie nelle parti costiere e nelle fasce più vicine al mare. Gli alvei torrentizi ovviamente si riorganizzano sulle nuove morfologie ricollegandosi, ove possibile, ai pregressi circuiti superficiali più significativi aventi origine nei bacini idrografici più interni dell'area murgiana ed in tal modo recuperano le originarie direttrici di deflusso sovraincidendo i depositi calcarenitici e le coltri di copertura. In altri casi appaiono nuove forme torrentizie con alvei appena accennati e con decorsi a sviluppo molto contenuto che non trovando particolari resistenze intaccano i suddetti sedimenti più recenti che vengono agevolmente superati dai deflussi idrici incanalati. Tutte le forme del rilievo concorrono, dunque, ad agevolare e/o a favorire il formarsi di deflussi orientati, che recapitano prevalentemente nella "Conca di Bari". Il territorio urbano diventa, così, il recapito finale della gran parte

delle precipitazioni meteoriche libere o della precipitazione di sovrasaturazione, raccogliendo attraverso i reticoli idrografici confluenti circa il 70% dei deflussi di tutto il territorio della provincia. Questa particolare condizione morfologica può essere, dunque, considerata anche la causa di ricorrenti eventi alluvionali che hanno, nel tempo, causato gravi danni alla città di Bari ed alle sue infrastrutture. A salvaguardia della pubblica incolumità, facendo seguito all'ultimo significativo evento alluvionale del 1926, sono state progettate e realizzate imponenti opere di presidio idraulico la cui efficacia è stata anche di recente testata (alluvione 2005) dall'evento più calamitoso dell'ultimo secolo.

Se, dunque, il quadro morfologico attuale è il risultato degli assetti stratigrafici e tettonici delle formazioni che costituiscono gli elementi più rappresentativi del territorio geologico non appare di scarsa rilevanza definire le litologie più significative e quelle che si rilevano immediatamente in affioramento. A partire dalla formazione più antica, mitologicamente identificata con la serie calcarea e calcareo-dolomitica nota come formazione del "Calcarea di Bari", si susseguono, verso l'alto, formazioni via via più recenti che sostanzialmente si identificano con termini calcarenitici, arenaceo-sabbiosi, limosi e terroso-alluvionali. Sono note, infatti, in letteratura la formazione delle "Calcareniti delle Murge" e quella delle Calcareniti Calabriane.

Meno rappresentate arealmente e per questo meno note le Formazioni Continentali sia di tipo eolico che alluvionale. Queste ultime litologie assumono un particolare rilievo paleoecologico atteso il significato climatico ed ambientale dei cordoni dunari fossili, presenti nella fascia costiera così come dei depositi di spiaggia posti a varie quote di stazionamento del mare quaternario oltre ai depositi alluvionali ciottolosi e di alterazione e dissoluzione carsica come le Terre rosse. Tutte le formazioni segnalate si distribuiscono nel territorio urbano secondo schemi non del tutto ancora noti e comunque in forma generalmente arcuata ovvero seguendo la configurazione semi-circolare della "Conca di Bari".

Un primo cospicuo affioramento roccioso è presente lungo il mare, in corrispondenza della Città Vecchia e del molo di San Cataldo. Penetrando verso l'interno, il basamento roccioso tende a sprofondare e viene sostituito dalla formazione calcarenitica. Il basamento carbonatico ritorna ad emergere intorno alla quota prossima ai +30 m. s.l.m. con una dorsale appena accennata, di forma arcuata, che delimita una ulteriore zona più interna connotata da coperture calcarenitiche sovrapposte al sub-strato calcareo. Si tratta, verosimilmente, di strutture ondulate che ospitano, nelle zone più depresse ("bassi strutturali"), i resti del mare pliocenico e pleistocenico mentre, nelle zone in rilievo ("alti strutturali"), le azioni erosive e dissolutive hanno prodotto lo smantellamento totale delle coperture ed il riapparire della formazione calcarea.

Significative, come si accennava, le presenze, lungo il mare di San Girolamo e di Japigia, di sistemi dunari costieri di cui si è persa traccia e memoria storica. Tali sedimenti costituivano, nel passato, veri e propri sistemi collinari con altezze superiori ai 20 metri con depositi sabbiosi cementati e laminati, di natura eolica, di notevole imponenza e dimensione volumetrica. Il cordone dunare di età calabriana o tirreniana è stato "devastato" a partire dal XVI secolo per il prelievo di materiale da costruzione utilizzato al tempo per la realizzazione della cinta muraria e di parte delle cortine del Castello, in quanto idoneo a fornire conci di buona qualità nelle dimensioni volute. Successivamente e fino all'inizio del secolo scorso sede di numerose cave di estrazione di conci e di inerti da impasto.

Non meno interessanti, sotto il profilo conoscitivo, i depositi continentali terrosi e ciottolosi che si rinvennero normalmente lungo gli alvei e, più subdolamente, immediatamente alla base delle coltri calcarenitiche. Trattasi di formazioni incoerenti o plastiche derivanti da fenomeni di alterazione, degradazione, dissoluzione, trasporto e deposito che provengono dallo smantellamento delle formazioni

affioranti, ad opera degli agenti idrometeorici, nelle aree e nei bacini idrografici immediatamente a monte della "Conca di Bari".

Una particolare rilevanza, per il territorio urbano, assume anche la distribuzione e la configurazione del reticolo idrografico superficiale con le sue principali direttrici di deflusso, tutte prevalentemente orientate verso l'ansa portuale compresa tra il molo di San Cataldo e la Città Vecchia.

L'insieme di tutti i reticoli idraulici convergenti sul centro città risponde ad una precisa esigenza morfostrutturale del territorio. Gli alvei, infatti, si dispongono prevalentemente lungo fasce di più intensa tettonizzazione e seguono, dunque, direttrici preordinate presenti nel substrato calcareo già a partire dal postcretaceo per fenomeni compressivi prima e distensivi poi, i cui effetti vengono a trasferirsi anche alle coltri di copertura plio-pleistoceniche.

I principali elementi idrologici risultano costituiti da "Lame" profondamente incise che delimitano ad Est e ad Ovest il territorio di Bari con connotati morfo - idraulici sempre più significativi (pendenze accentuate, incisioni profonde, alvei incassati, ecc.) man mano che ci si sposta nei quadranti meridionali e nelle aree interne della pre-Murgia. Tra gli alvei che possono ritenersi di maggiore importanza idraulica, con un'attività senile ancora in atto, si ricordano la Lama Balice, la Lama Lamasinata, la Lama Picone, la Lama Fitta o Valenzano, la Lama San. Giorgio e la Lama Giotta. Tali alvei torrentizi possono, ricorrentemente, attivarsi in occasione di forti precipitazioni.

Il reticolo idraulico principale rappresenta, dunque, un fondamentale elemento di connessione territoriale con l'entroterra e, da sempre, svolge una funzione di corridoio ecologico con il trasferimento di bio-masse tra le aree murgiane collinari e le aree della piana costiera. Anche le Lame più piccole ovvero quelle definite come "impluvi naturali attenuati" svolgono un ruolo ambientale altrettanto utile e significativo quanto meno in termini di drenaggio superficiale e di inalveamento delle acque di ruscellamento diffuso.

Strettamente correlata alla condizione idraulica di superficie risulta essere anche la situazione idrogeologica del sottosuolo. Il sistema acquifero profondo trova, infatti, una sua naturale interconnessione con le dinamiche di superficie. L'evolversi del sistema carsico sotterraneo, in relazione alle pulsazioni glacio-eustatiche, determina, infatti, ricorrenti trasferimenti spaziali e verticali delle masse idriche contenute nel sottosuolo costituenti l'acquifero carsico murgiano. La falda sotterranea, nel territorio di Bari, viene normalmente intercettata alla profondità del livello mare e la sua mobilità, sia pure esigua, è attestata da numerosi studi di letteratura nonché dai noti e visibili fenomeni di risorgenza costiera.

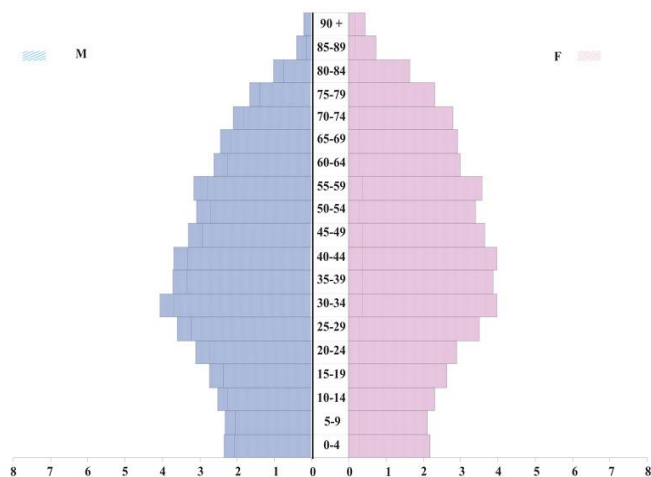
### 3.4 Caratteristiche demografiche

Il Comune di Bari si estende su una superficie territoriale di 116,20 Km<sup>2</sup>, confina con i comuni di Adelfia, Bitonto, Bitritto, Capurso, Giovinazzo, Mola di Bari, Modugno, Noicattaro, Triggiano, Valenzano, – comuni pertinenti all'Area Metropoli Terra di Bari – ed ha una densità abitativa di 2813 abitanti/Km<sup>2</sup>. La popolazione residente in Bari al 01/01/2010 è pari a 320.677 persone – di cui il 51,8% è di sesso femminile – e rappresenta il 33,7% di tutta la popolazione dell'Area Metropoli Terra di Bari.

**Tabella:** Composizione demografica della popolazione barese.

| Classi età    | M              | F              | Totale         | Valori percentuali |
|---------------|----------------|----------------|----------------|--------------------|
| 0 – 3         | 5.705          | 5.324          | 11.029         | 3,4                |
| 4 – 5         | 2.991          | 2.910          | 5.901          | 1,8                |
| 6 – 14        | 13.975         | 12.415         | 26.390         | 8,2                |
| 15 – 18       | 6.844          | 6.327          | 13.171         | 4,1                |
| 19 – 25       | 12.951         | 12.283         | 25.234         | 7,9                |
| 26 – 35       | 22.573         | 22.468         | 45.041         | 14,0               |
| 36 – 49       | 32.947         | 34.858         | 67.805         | 21,1               |
| 50 – 59       | 19.918         | 22.355         | 42.273         | 13,2               |
| 60 – 65       | 10.994         | 12.579         | 23.573         | 7,4                |
| 66 – 75       | 14.553         | 18.144         | 32.697         | 10,2               |
| 76 – 85       | 8.663          | 13.049         | 21.712         | 6,8                |
| 86 e oltre    | 1.985          | 3.866          | 5.851          | 1,8                |
| <b>TOTALE</b> | <b>154.099</b> | <b>166.578</b> | <b>320.677</b> | <b>100,0</b>       |

**Fonte:** elaborazioni IPRES su dati ISTAT



Dalla piramide delle età si evidenzia la distribuzione per sesso e per età della popolazione residente a Bari che, seguendo la classificazione standard, è così suddivisa: la classe 0-14 anni è composta dal 13,4% della popolazione; la classe 15-59 è composta dal 62,0% e la classe 60 e + dal 24,3%. Tale distribuzione ci permette di avere un quadro di riferimento chiaro sia per quel che concerne il peso della popolazione non lavoratrice (data dalla somma delle classi d'età 0-14 anni e 60 e +) su quella lavoratrice (15-59anni) attraverso il calcolo dell'indice di carico sociale (+6 1,4%) e sia sul peso della popolazione invecchiata – inteso come il numero di soggetti di 60 e più anni ogni 100 soggetti di

0-14 anni – che è pari a 176,0%. Riportiamo, inoltre, alcuni indicatori sintetici di struttura della popolazione. Essi rivestono una discreta importanza per le analisi sociali. In particolare:

- Rapporto di mascolinità: rapporto tra l'ammontare della componente maschile e quella femminile
- Tasso generico di fecondità: numero di nati vivi per 1.000 donne in età feconda (15 – 49 anni);
- Carico di figli per donna feconda: rapporto tra individui di età 0 – 4 anni e donne in età feconda;
- Indice di vecchiaia: rapporto tra individui di età da 65 anni in poi ed individui di età 0 – 14 anni;
- Indice di dipendenza strutturale: rapporto tra individui di età 0 – 14 anni e da 65 anni in poi ed individui di età 15 – 64;
- Indice di potenziale di lavoro: rapporto tra la popolazione potenzialmente attiva (15 – 64 anni) e la popolazione residente totale;
- Indice di ricambio: rapporto tra gli individui di età 60 – 64 anni e quelli di 15 – 19, ovvero il rapporto tra le leve teoricamente in uscita dal mondo del lavoro e quelle teoricamente in entrata

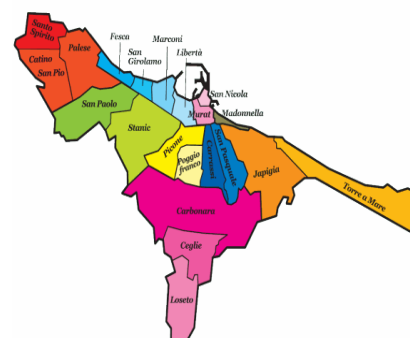
**Tabella:** Principali indici di struttura della popolazione barese. Anno 2010

|                                     | Bari  | Prov. Ba | Reg. Puglia | Meridione | Italia |
|-------------------------------------|-------|----------|-------------|-----------|--------|
| Rapporto di mascolinità             | 92,5  | 95,9     | 94,3        | 94,5      | 94,4   |
| Carico di figli per donna feconda   | 18,4  | 19,8     | 19,5        | 19,9      | 20,1   |
| Tasso generico di fecondità         | 35,0  | 38,1     | 37,7        | 38,7      | 39,9   |
| Indice di vecchiaia                 | 140,3 | 105,6    | 116,2       | 112,5     | 142,8  |
| Indice della dipendenza strutturale | 47,7  | 47,8     | 49,4        | 49,5      | 51,7   |
| Indice potenziale di lavoro         | 67,7  | 67,7     | 67,0        | 66,9      | 65,9   |
| Indice di ricambio                  | 114,5 | 87,9     | 91,2        | 84,1      | 114,8  |

**Fonte:** elaborazioni IPRES su dati ISTAT

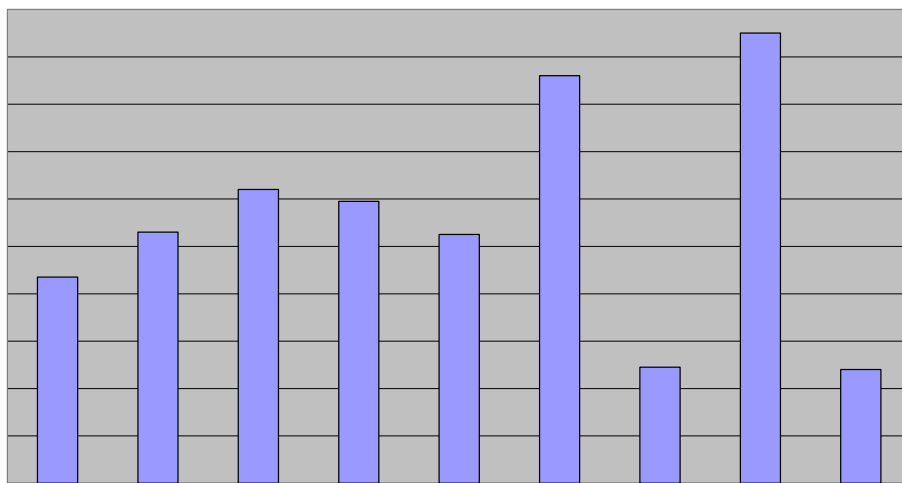
È possibile notare, dai dati su esposti, il progressivo e rapido invecchiamento della città di Bari. In un solo quadriennio l'indice di vecchiaia fa registrare un incremento del 6,6% circa. Tale dato è abbastanza sorprendente: l'indice di vecchiaia – che come già detto rappresenta il rapporto tra anziani e giovani presenti in un'area – fa registrare, solitamente, delle variazioni lievi e certamente non così repentine e rapide così come avvenuto in Bari. Ci troviamo di fronte ad una tendenza demografica "forte" e "rapida" da tenere nella debita considerazione nella programmazione dei servizi. L'analisi prosegue attraverso l'identificazione delle presenze di abitanti nelle diverse circoscrizioni di Bari. La presenza di cittadini, ovviamente, non è uniforme tra le 9 circoscrizioni territoriali.

**Figura:** Le 9 Circoscrizioni di Bari, Comune di Bari



Possiamo notare che la ottava circoscrizione (Libertà – S. Girolamo) è quella in cui si registrano maggiori presenze con oltre 63 mila residenti, per altro verso, la nona circoscrizione (Murat – S. Nicola) è quella meno popolata con circa 15 mila e 900 unità. Noto è anche il peso della circoscrizione Carrassi S. Pasquale che fa segnare quasi 57 mila residenti. Si noti che l'insieme dei residenti della sesta ed ottava circoscrizione rappresentano quasi un terzo dell'intera popolazione residente nella città.

**Figura:** Distribuzione della popolazione nelle 9 Circoscrizioni di Bari



**Fonte:** elaborazioni IPRES su dati Ufficio Statistico Comunale

Quasi un terzo della popolazione complessiva è registrato in fogli di famiglia con quattro componenti; quasi un quarto della popolazione residente si colloca in famiglie con tre componenti. Possiamo affermare, quindi, che quasi il 60% circa dei residenti ha un nucleo familiare composto da un numero variabile da tre a quattro componenti. Interessante è il dato che fa emergere una chiara equipollenza tra il numero dei "single" e il numero di soggetti registrati in fogli di famiglia con cinque componenti. L'analisi territoriale ci fa notare come si rilevi una discreta presenza di "single" nella terza, sesta ed ottava circoscrizione, mentre i nuclei familiari ampi (oltre quattro) privilegiano la residenza nella seconda circoscrizione (S. Paolo-Stanic) e nella quinta (Japigia-Torre a Mare). Tale scelta, probabilmente è dovuta anche al minor costo delle abitazioni che si registra in tali aree. Anche il dettaglio circoscrizionale evidenzia sempre un primato di quattro componenti per foglio di famiglia con un valore assoluto massimo registrato nella circoscrizione 8 (21.012 unità).

Nel complesso i nuclei familiari ammontano a 126.620, non equamente distribuite a livello circoscrizionale.

Come per la popolazione anche in questo caso, infatti, la maggiore numerosità di famiglie si riscontra nella sesta e nella ottava circoscrizione. Il totale dei nuclei familiari presenti in tali ambiti amministrativi, infatti, rappresenta circa il 40% di tutti i nuclei familiari presenti sul territorio. Il fanalino di coda, in termini di consistenza, è la circoscrizione 9 con poco meno di 7 mila fogli di famiglia.



**Tabella:** Numero di famiglie per numero di componenti, per circoscrizione

| Numero componenti | Circoscrizioni |               |               |               |               |               |              |               |              | Totale         |
|-------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|--------------|----------------|
|                   | 1              | 2             | 3             | 4             | 5             | 6             | 7            | 8             | 9            |                |
| 1                 | 2.457          | 1.463         | 4.615         | 2.879         | 2.969         | 6.817         | 2.483        | 6.481         | 2.563        | <b>32.727</b>  |
| 2                 | 2.312          | 2.656         | 4.359         | 3.394         | 3.313         | 5.835         | 1.665        | 5.881         | 1.561        | <b>30.974</b>  |
| 3                 | 2.377          | 2.643         | 3.567         | 3.383         | 2.930         | 4.761         | 1.333        | 5.172         | 1.278        | <b>27.443</b>  |
| 4                 | 2.548          | 2.894         | 3.181         | 3.517         | 2.757         | 4.491         | 1.148        | 5.253         | 1.044        | <b>26.833</b>  |
| 5                 | 655            | 1.068         | 661           | 752           | 676           | 939           | 260          | 1.201         | 291          | <b>6.502</b>   |
| 6                 | 126            | 370           | 83            | 199           | 172           | 164           | 45           | 254           | 71           | <b>1.484</b>   |
| 7                 | 31             | 115           | 35            | 48            | 64            | 30            | 14           | 55            | 21           | <b>412</b>     |
| 8                 | 7              | 53            | 9             | 16            | 24            | 7             | 9            | 16            | 5            | <b>146</b>     |
| 9                 | 1              | 10            | 1             | 4             | 7             | 2             | 1            | 1             | 2            | <b>29</b>      |
| 10                | 1              | 8             | 3             | 0             | 2             | 0             | 1            | 4             | 0            | <b>19</b>      |
| 11 e oltre        | 2              | 1             | 7             | 4             | 7             | 11            | 3            | 12            | 5            | <b>51</b>      |
|                   | <b>10.517</b>  | <b>11.280</b> | <b>16.521</b> | <b>14.195</b> | <b>12.921</b> | <b>23.057</b> | <b>6.960</b> | <b>24.328</b> | <b>6.840</b> | <b>126.620</b> |

**Fonte:** Elaborazioni IPRES su dati Servizio Anagrafe e Statistiche del Comune di Bari

Se consideriamo ora le famiglie in cui vivono bambini e ragazzi minori, si osserva che esse sono nel complesso 26.573, il 21% circa di tutte le famiglie baresi. L'impegno di cura verso i minori, o anche di sostegno economico, non riguarda però solo le famiglie in cui questi vivono, ma una rete di persone intorno ad esse, in primo luogo i nonni. Dobbiamo anche ricordare che le famiglie con minori sono molto varie: seppure i dati disponibili non ci consentono di dare dimensioni chiare a questa varietà, sappiamo che alcune volte i minori non vivono con entrambi i genitori biologici; possono vivere con un solo genitore, con un genitore e il suo nuovo partner o in altre forme familiari.

**Tabella:** Famiglie con minori, per circoscrizione

| Famiglie            | Circoscrizione |       |       |       |       |       |     |       |     | totale        |
|---------------------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-----|---------------|
|                     | 1              | 2     | 3     | 4     | 5     | 6     | 7   | 8     | 9   |               |
| <i>con 1 minore</i> | 1.668          | 1.803 | 1.756 | 2.308 | 1.516 | 2.743 | 848 | 3.706 | 784 | <b>17.132</b> |
| <i>con 2 minori</i> | 1.288          | 1.362 | 1.310 | 1.709 | 1.081 | 1.834 | 565 | 2.684 | 565 | <b>12.398</b> |
| <i>con 3 minori</i> | 180            | 271   | 155   | 204   | 116   | 235   | 73  | 345   | 71  | <b>1.650</b>  |
| <i>con 4 minori</i> | 10             | 31    | 9     | 18    | 10    | 16    | 11  | 27    | 5   | <b>137</b>    |
| <i>con 5 minori</i> | 3              | 7     | 3     | 3     | 1     | 2     | 1   | 4     | 1   | <b>25</b>     |

|                     |              |              |              |              |              |              |              |              |              |               |
|---------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| <i>con 6 minori</i> | 1            | 2            | 2            | 0            | 0            | 0            | 0            | 1            | 0            | <b>6</b>      |
| <i>con 7 minori</i> | 0            | 1            | 0            | 0            | 0            | 0            | 0            | 1            | 0            | <b>2</b>      |
| <b>Totale</b>       | <b>3.150</b> | <b>3.477</b> | <b>3.235</b> | <b>4.242</b> | <b>2.724</b> | <b>4.830</b> | <b>1.498</b> | <b>6.768</b> | <b>1.426</b> | <b>31.350</b> |

**Fonte:** Elaborazioni IPRES su dati Servizio Anagrafe e Statistiche del Comune di Bari

Come è possibile evincere, in Bari, la grande maggioranza delle famiglie residenti ha un solo minore convivente (17.132) mentre più di un terzo delle famiglie considerate ha due minori (9.861). Costituiscono invece poco più del 5% le famiglie con tre minori. Si sottolinea che i nuclei familiari con 4 minori o più sono pari a 170 unità. Per quanto attiene la presenza di anziani nelle famiglie baresi emergono subito dati molto interessanti; circa il 38% dell'universo familiare fa registrare almeno un anziano nei fogli di famiglia, ed è pari a 14% l'incidenza di fogli di famiglia in cui si rileva l'esistenza di due anziani. Sono le circoscrizioni 3, 6 e 8 ad evidenziare il maggior numero di famiglie con la presenza di almeno un anziano. Come ci si poteva attendere sono sempre le circoscrizioni 6 ed 8 a detenere i primati di consistenza relativa di famiglie rispettivamente con 1 e 2 anziani. Un ulteriore aspetto rilevante da prendere in considerazione ai fini della nostra, sia pur sintetica, analisi riguarda il numero delle famiglie uni personali residenti a Bari. Il numero delle persone che vivono da sole a Bari ammonta a 32.658 unità rappresentando una delle tipologie familiari maggiormente presenti nel tessuto sociale barese. Il 25,8% del totale delle famiglie è rappresentato dalle famiglie unipersonali. A livello territoriale, la maggiore concentrazione di famiglie unipersonali si rileva nella circoscrizione Carrassi S. Pasquale (6.797) dove si concentra la maggioranza delle persone sole in tutte le classi d'età considerate.

**Tabella:** Famiglie unipersonali suddivise per circoscrizione

| <b>Persone sole</b>                        | <b>Circoscrizione</b> |              |              |              |              |              |              |              |              |               |
|--|-----------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
|  | <b>1</b>              | <b>2</b>     | <b>3</b>     | <b>4</b>     | <b>5</b>     | <b>6</b>     | <b>7</b>     | <b>8</b>     | <b>9</b>     | <b>totale</b> |
| <i>Persone sole con meno di 65 anni</i>    | 1.473                 | 687          | 2.029        | 1.387        | 1.502        | 2.363        | 1.214        | 3.109        | 1.288        | <b>15.952</b> |
| <i>Persone sole tra i 65 e gli 84 anni</i> | 786                   | 627          | 1.957        | 1.108        | 1.156        | 2.680        | 894          | 2.528        | 937          | <b>12.673</b> |
| <i>Persone sole con 85 anni e oltre</i>    | 195                   | 145          | 624          | 376          | 308          | 854          | 371          | 830          | 330          | <b>4.033</b>  |
| <b>Totale</b>                              | <b>2.454</b>          | <b>1.459</b> | <b>4.610</b> | <b>2.871</b> | <b>2.966</b> | <b>6.797</b> | <b>2.479</b> | <b>6.467</b> | <b>2.555</b> | <b>32.658</b> |

**Fonte:** Elaborazioni IPRES su dati Servizio Anagrafe e Statistiche del Comune di Bari

Un'altra forma familiare presente nel tessuto sociale barese è quella composta da un solo genitore con almeno un figlio: la c.d. famiglia monoparentale o monogenitoriale. Nella città di Bari, le famiglie monoparentali o monogenitoriali con figli ammontano a 11.702 rappresentando il 9,2% delle famiglie baresi. Di queste 8.675 sono costituite da monogenitore donna e 3.027 da monogenitore uomo. Da questa prima informazione si evince un elemento comune in tutte le circoscrizioni: la forte predominanza delle donne. La monogenitorialità è un fenomeno a netta prevalenza femminile e contraddistinto da una maggiore presenza di adulte e anziane. Per quanto concerne invece la popolazione immigrata residente nella città di Bari, questa ammonta a 5.785 unità che tende a distribuirsi secondo le tendenze della

popolazione totale e, dunque, in maniera dissimile e non uniforme tra le 9 circoscrizioni territoriali. Con una incidenza di circa il 2% della popolazione complessiva, anche in questo caso la circoscrizione Carrassi-S. Pasquale-Mungivacca e Libertà appaiono come quelle demograficamente più pesanti: rispettivamente con 993 e 1.352 residenti immigrati.

**Tabella:** Popolazione residente immigrata per classi di età, per circoscrizione

| Classi di età   | Circoscrizione |            |            |            |            |            |            |              |            | Totale       |
|-----------------|----------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|--------------|------------|--------------|
|                 | 1              | 2          | 3          | 4          | 5          | 6          | 7          | 8            | 9          |              |
| Meno di 34 anni | 313            | 78         | 241        | 248        | 280        | 508        | 333        | 724          | 288        | <b>3.013</b> |
| 35-44           | 115            | 33         | 108        | 112        | 171        | 236        | 199        | 340          | 102        | <b>1.416</b> |
| 45-54           | 68             | 15         | 77         | 64         | 110        | 156        | 108        | 198          | 76         | <b>872</b>   |
| 55-64           | 20             | 3          | 20         | 20         | 33         | 48         | 53         | 61           | 35         | <b>293</b>   |
| Oltre 65 anni   | 14             | 5          | 19         | 16         | 19         | 45         | 25         | 29           | 19         | <b>191</b>   |
|                 | <b>530</b>     | <b>134</b> | <b>465</b> | <b>460</b> | <b>613</b> | <b>993</b> | <b>718</b> | <b>1.352</b> | <b>520</b> | <b>5.785</b> |

**Fonte:** Elaborazioni IPRES su dati Servizio Anagrafe e Statistiche del Comune di Bari

Interessante è il dato che vede pari a circa il 20% del totale la presenza di immigrati in età 0-18 anni; posto, inoltre, pari a 100 il totale dei residenti tra 0 e 18 anni emerge un dato interessante che vede il 68% essere in età tra 6 e 18 anni; per altro verso il 15% ha meno di 2 anni ed il complementare 17% è in età 3-5 anni. Tali dati ci inducono ad affermare che sia i servizi sociali sia quelli scolastici stanno già affrontando il problema delle c.d. “seconde generazioni” di immigrati. Appare ovvio che – considerando i valori assoluti – la problematica è momentaneamente tenue, ma certamente tenderà ad esplodere nei prossimi anni. Ultimo aspetto da evidenziare è la stima di presenze irregolari, da sempre considerati gli elementi a maggior rischio esclusione sociale, in Bari Città.

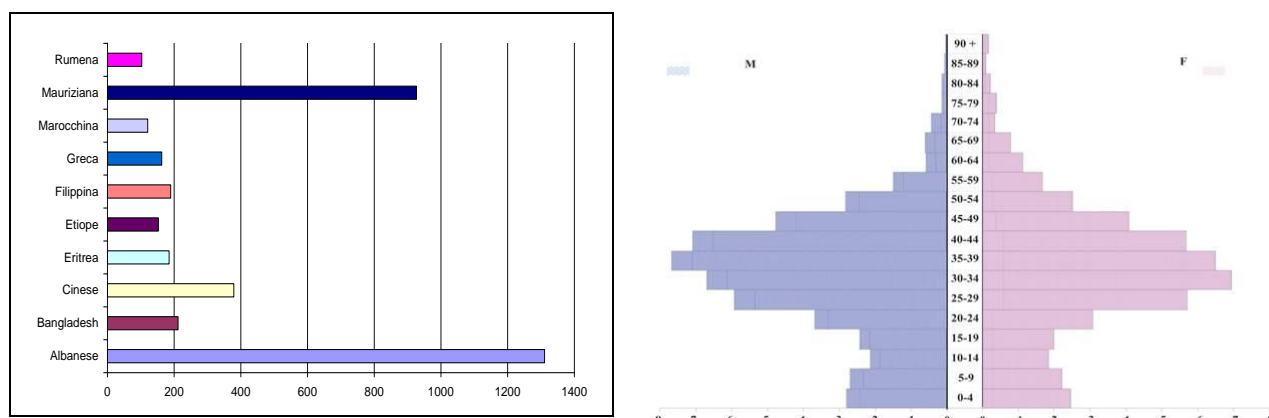
**Tabella:** Immigrati regolari e non regolari presenti in Bari. Valori assoluti

| BARI CITTA'          |              |
|----------------------|--------------|
| IMMIGRATI RESIDENTI  | 5.785        |
| IMMIGRATI IRREGOLARI | 1.200        |
| <b>TOTALE</b>        | <b>6.985</b> |

**Fonte:** stime IPRES su dati Comune di Bari, ISTAT, ISMU, CARITAS

Bari raccoglie il 40,6% della distribuzione territoriale complessiva della presenza straniera rilevata nell'Area Metropolitana Terra di Bari, ha un'incidenza territoriale sulla popolazione residente pari al 1,7% e vi è una predominanza del sesso maschile (52,3%). Delle 104 cittadinanze presenti, 85 provengono da paesi extra europei e 19 da paesi dell'Ue: i più numerosi sono gli albanesi con il 24,8%, seguono i mauriziani con il 17,6%, i cinesi (7,1%), i greci con il 4,7%, i bengalesi con il 3,8%, i filippini con il 3,4%, gli etiopi con il 2,6%, gli eritrei con il 2,4% ed i marocchini con il 2,3%.

**Figura:** Principali cittadinanze e piramide dell'età, Ufficio Statistico Comunale, 2009



A tal proposito è assolutamente interessante verificare attraverso i dati forniti dall'ufficio statistico del Comune di Bari la distribuzione dei collettivi immigranti all'interno delle IX circoscrizioni del comune di Bari al fine di osservare se vi sia un inizio di predominanza del collettivo straniero all'interno di qualche quartiere particolare.

**Figure:** Principali cittadinanze nella città di Bari su circoscrizione,

| CITTADINANZA  | I Circoscrizione |            |            | II Circoscrizione |           |            | III Circoscrizione |            |            | IV Circoscrizione |            |            | V Circoscrizione |            |            |
|---------------|------------------|------------|------------|-------------------|-----------|------------|--------------------|------------|------------|-------------------|------------|------------|------------------|------------|------------|
|               | M                | F          | Totale     | M                 | F         | Totale     | M                  | F          | Totale     | M                 | F          | Totale     | M                | F          | Totale     |
| 1 Albanese    | 89               | 53         | 142        | 13                | 15        | 28         | 41                 | 45         | 86         | 87                | 73         | 160        | 93               | 92         | 185        |
| 2 Mauriziana  | 10               | 6          | 16         | 6                 | 4         | 10         | 11                 | 9          | 20         | 41                | 44         | 85         | 105              | 101        | 206        |
| 3 Cinese      | 3                | 1          | 4          | 13                | 11        | 24         | 36                 | 27         | 63         | 7                 | 6          | 13         | 6                | 3          | 9          |
| 4 Bangladesh  | 0                | 0          | 0          | 0                 | 1         | 1          | 1                  | 2          | 3          | 8                 | 5          | 13         | 1                | 0          | 1          |
| 5 Filippina   | 0                | 1          | 1          | 0                 | 0         | 0          | 2                  | 9          | 11         | 0                 | 3          | 3          | 0                | 1          | 1          |
| 6 Eritrea     | 1                | 1          | 2          | 2                 | 5         | 7          | 5                  | 1          | 6          | 1                 | 1          | 2          | 2                | 2          | 4          |
| 7 Greca       | 1                | 3          | 4          | 0                 | 1         | 1          | 28                 | 16         | 44         | 4                 | 1          | 5          | 4                | 3          | 7          |
| 8 Etiope      | 7                | 6          | 13         | 0                 | 3         | 3          | 2                  | 4          | 6          | 2                 | 8          | 10         | 2                | 7          | 9          |
| 9 Marocchina  | 6                | 5          | 11         | 8                 | 5         | 13         | 1                  | 0          | 1          | 10                | 0          | 10         | 10               | 3          | 13         |
| 10 Rumena     | 7                | 17         | 24         | 0                 | 1         | 1          | 1                  | 11         | 12         | 2                 | 2          | 4          | 9                | 10         | 19         |
| <b>TOTALE</b> | <b>241</b>       | <b>217</b> | <b>458</b> | <b>86</b>         | <b>89</b> | <b>175</b> | <b>224</b>         | <b>217</b> | <b>441</b> | <b>235</b>        | <b>228</b> | <b>463</b> | <b>320</b>       | <b>312</b> | <b>632</b> |

| CITTADINANZA  |            | VI Circoscrizione |     |            | VII Circoscrizione |     |            | VIII Circoscrizione |     |             | IX Circoscrizione |     |            | TOTALE      |
|---------------|------------|-------------------|-----|------------|--------------------|-----|------------|---------------------|-----|-------------|-------------------|-----|------------|-------------|
|               |            | M                 | F   | Totale     | M                  | F   | Totale     | M                   | F   | Totale      | M                 | F   | Totale     |             |
| 1             | Albanese   | 73                | 77  | 150        | 41                 | 56  | 97         | 222                 | 201 | 423         | 18                | 22  | 40         | 1311        |
| 2             | Mauriziana | 72                | 62  | 134        | 61                 | 74  | 135        | 136                 | 131 | 267         | 28                | 26  | 54         | 927         |
| 3             | Cinese     | 72                | 56  | 128        | 35                 | 25  | 60         | 23                  | 19  | 42          | 18                | 18  | 36         | 379         |
| 4             | Bangladesh | 60                | 6   | 66         | 27                 | 6   | 33         | 66                  | 10  | 76          | 19                | 0   | 19         | 212         |
| 5             | Filippina  | 27                | 42  | 69         | 21                 | 31  | 52         | 9                   | 14  | 23          | 9                 | 21  | 30         | 190         |
| 6             | Eritrea    | 4                 | 3   | 7          | 24                 | 32  | 56         | 21                  | 22  | 43          | 46                | 12  | 58         | 185         |
| 7             | Greca      | 42                | 9   | 51         | 11                 | 0   | 11         | 25                  | 7   | 32          | 7                 | 1   | 8          | 163         |
| 8             | Etiope     | 5                 | 26  | 31         | 11                 | 23  | 34         | 14                  | 17  | 31          | 7                 | 9   | 16         | 153         |
| 9             | Marocchina | 6                 | 2   | 8          | 5                  | 1   | 6          | 35                  | 17  | 52          | 4                 | 3   | 7          | 121         |
| 10            | Rumena     | 3                 | 12  | 15         | 3                  | 3   | 6          | 8                   | 12  | 20          | 0                 | 2   | 2          | 103         |
| <b>TOTALE</b> |            | 478               | 446 | <b>924</b> | 317                | 351 | <b>668</b> | 688                 | 635 | <b>1323</b> | 266               | 215 | <b>481</b> | <b>5565</b> |

### 3.5 Lo spazio urbano, le centralità minori e la mixité

Le attrezzature di interesse collettivo, il sistema del verde urbano, gli spazi urbani rilevanti ad alto valore storico e simbolico costituiscono gli elementi portanti dell'armatura urbana. La lettura è stata condotta a due focali, al fine di individuare i luoghi delle "centralità urbane" riconosciute come tali, e provando a cogliere contemporaneamente le centralità "minori" alla scala del quartiere, individuate più spesso per gli usi e le funzioni, piuttosto che per le peculiarità morfologiche.

L'evoluzione storica della città restituisce differenti morfologie di spazi aperti e relative differenti modalità compositive, che hanno assunto il ruolo di centralità per funzioni e significati simbolici. Il valore di centralità del nucleo antico è indiscutibilmente rappresentato dal valore storico simbolico dei grandi complessi monumentali e dall'insieme stesso, in cui si concentra un'incredibile varietà morfologica di spazi urbani dalla trama minuta che permettono usi ed esperienze molteplici e percezioni di città di qualità (muraglia, piazze), garantite dall'accesso limitato ai veicoli.

L'antica mixité funzionale del nucleo antico nell'Ottocento è stata trasferita nel "nuovo borgo", depauperandolo delle grandi funzioni e dello storico ruolo di centralità. Permane il carattere di monumentalità dei grandi complessi e la varietà di spazi aperti flessibili agli usi spontanei.

Quello che oggi viene genericamente indicato come "centro" è la città di impianto ottocentesco racchiusa nella cinta ferroviaria, che all'eterogeneità spaziale del nucleo antico contrappone la maglia ortogonale isotopa, delimitata dai grandi viali (corso Cavour e corso Vittorio Emanuele) lungo i quali si raccolgono le edifici e funzioni "pregiate" (Prefettura, Teatro Petruzzelli, Palazzo del Comune, Banca d'Italia, Camera di Commercio, Acquedotto Pugliese) e complessi edilizi di valore (cortine edilizie unitarie e di pregio). La rigida ortogonalità della maglia diventa "regola" per la costruzione delle nodalità piene e vuote interne al tessuto, con la creazione di isolati specialistici di modulo doppio (Piazza Umberto)

La città "oltre ferrovia" dell'ultimo secolo è pressoché priva di spazi aperti morfologicamente strutturati. Le radiali storiche, intatte nei tracciati e nelle sezioni, sono stati i "magneti" attorno ai quali i nuclei storici dei quartieri si sono costituiti, le funzioni e le attività commerciali si sono aggregate, e costituiscono tutt'oggi, con gradienti diversi, a seconda dei tessuti incrociati, "centralità lineari".

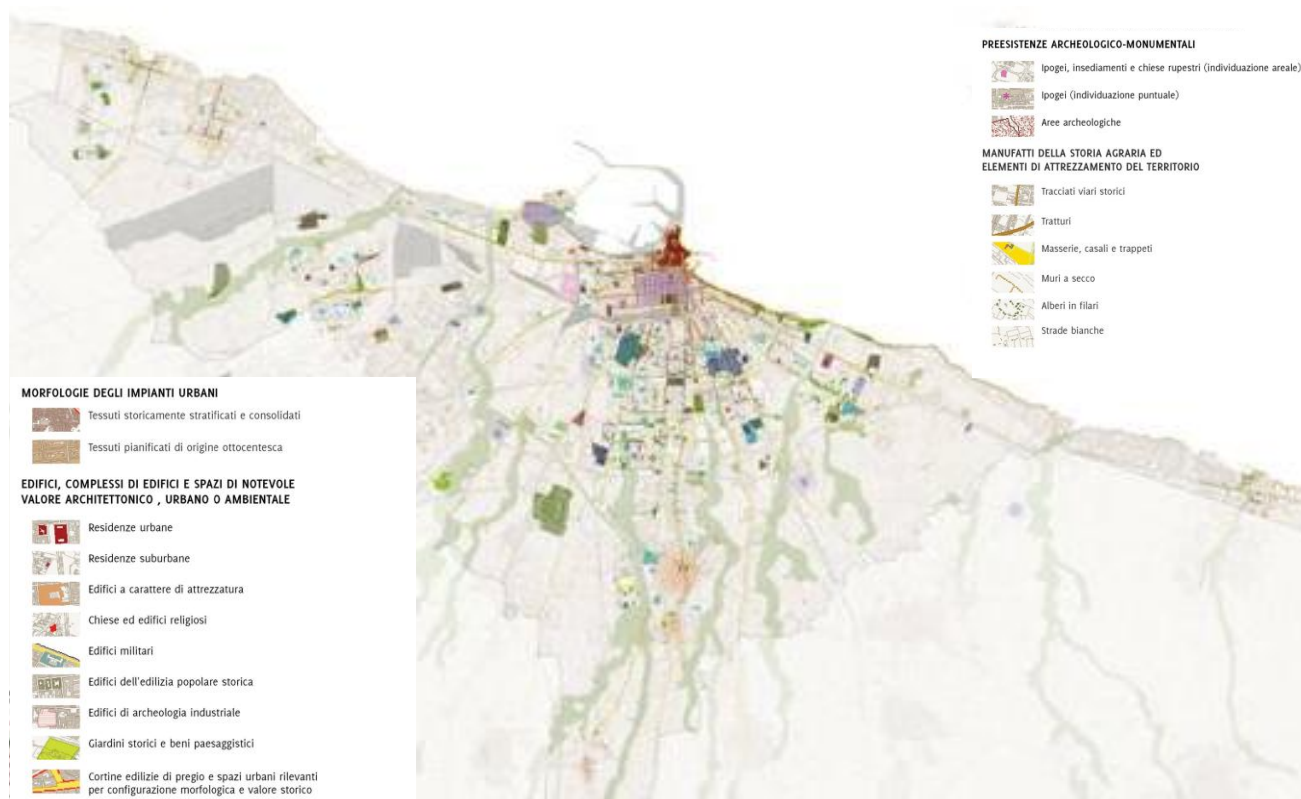
Nei quartieri più antichi l'assenza di ampi spazi pubblici (piazze) e verdi (con l'unica eccezione di Piazza Giulio Cesare), la trama minuta e la polverizzazione di attività e funzioni che tendono ad addensarsi lungo le radiali storiche, rappresentano i caratteri peculiari di questa parte di città. Resta il fatto che i luoghi "centrali", in cui la comunità si riconosce, sono tali non tanto per configurazione spaziale, ma per la presenza di attrezzature, usi (mercati) e più spesso di attività commerciali. La capacità dei fronti commerciali di generare "centralità" è intrinsecamente legata ai caratteri morfologici e tipologici dell'edilizia.

Lì dove i condomini isolati e recintati sostituiscono gli isolati a cortina, lo spazio pubblico fatto di viali, piazze, giardini, assume il ruolo esclusivamente funzionale di "strada di collegamento", parcheggio, verde di rispetto stradale (Poggiofranco nuova, Japigia). Le dimensioni si dilatano, le maglie si allargano, i rapporti di prossimità si ridimensionano a misura di automobile, le funzioni si concentrano in grandi nuclei recinti monofunzionali (Japigia: Centro commerciale, Polivalente, Palazzetto dello sport) dove è assente la qualità dello spazio urbano. Nelle periferie le attrezzature di interesse collettivo sono concentrate nelle "zone F", destinate ad attrezzature dal piano e non ancora complete, e sono prive di relazioni spaziali con il tessuto. Le "tessere" aumentano di dimensione e così come gli edifici residenziali, anche le pertinenze degli edifici pubblici si dilatano, e le funzioni si chiudono in recinti che negano ogni rapporto con lo spazio pubblico.

La costa riveste un ruolo importante in termini di centralità, effettiva e potenziale. Il rapporto fra costa e città è differenzialmente declinato a seconda della densità e delle forme dello spazio costruito. Si traduce nella configurazione di spazi importanti (Muraglia, Lungomare monumentale) a contatto con la città storica e consolidata, che assumono anche un elevato significato simbolico e rappresentativo, lì dove è ancora possibile un rapporto diretto col mare, negato invece in maniera netta dall'infrastruttura portuale. Le due spiagge (Pane e Pomodoro e San Francesco con la pineta) costituiscono importanti nodalità di passaggio dalla costa "costruita" a quella libera, che anche in assenza di caratteri di qualità, rappresenta un'importante riferimento per la comunità, in quanto luogo aperto disponibile ad una grande varietà di usi, temporanei e stagionali.

I nuclei minori, a differenza dei quartieri "urbani", sono dotati di spazi identitari (piazza di Carbonara, lungomari e porticcioli di Torre a Mare e Santo Spirito) morfologicamente compiuti, attorno a cui si addensano le poche attività commerciali e che costituiscono importanti centralità per le comunità locali.

**Figura:** Componenti strutturali del patrimonio culturale



**Fonte:** DPP, 2009

In sintesi, così come riportato nell'elaborato, le centralità urbane sono classificate come segue:

- Centralità urbane e metropolitane rilevanti per funzioni e attrattività di pubblico, ovvero grandi attrezzature e impianti che generano flussi continui o per eventi (Poli ospedalieri, Università, Stadio, Fiera del Levante, grandi poli scolastici, stazione centrale, ecc.);
- Centralità urbane esistenti di alto valore identitario e rappresentativo della città, ovvero spazi complessi monumentali, simbolici, luoghi rappresentativi della storia urbana e della comunità (aree monumentali città vecchia, corsi Vittorio Emanuele e Cavour, lungomare monumentale, cimitero monumentale, ecc.);
- Centralità urbane esistenti rilevanti per configurazione ambientale, ovvero parchi urbani e lungomare non monumentali (2 giugno, S. Francesco, "Pane e pomodoro", ecc.);
- Centralità locali rilevanti per mixità di spazi e funzioni, ovvero strade commerciali dei quartieri;
- Centralità locali rilevanti per caratteri morfologici e identitari alla scala del quartiere, ovvero: chiese di quartiere, spazi della memoria, nuclei più antichi dei quartieri; centralità locali rilevanti per polarità monofunzionali; poli scolastici, centri commerciali, ecc.



### 3.6. Accessibilità e Mobilità

Le analisi di mobilità, le misure di traffico e le indagini condotte per MTB, nell'intera rete provinciale, e il modello di simulazione calibrato al 2008 e proiettato al 2018 evidenziano uno squilibrio forte verso l'auto privata. Su 100 persone che si muovono più di 70 lo fanno con l'auto; il sistema pubblico, nel suo complesso, cattura solo il 30% dei sistematici. Dati che sono assolutamente sbilanciati per una grande area urbana come quella Barese. Basti pensare che a Milano (comune) la ripartizione pubblico-privato è al 50% (se si considera la cerchia dei Navigli il riparto è di 70% per il pubblico e 30% per il privato). Nelle grandi città europee il trasporto pubblico sale al 70%.

Il confronto tra flussi sulla rete e capacità delle strade evidenzia come l'area barese, compresa entro la tangenziale e il mare sia in un grande, e generalizzato, stato di sofferenza. Lo scenario al 2018 preventivato dal PUM (Piano Urbano della Mobilità Metropoli Terra di Bari), pur in presenza di interventi infrastrutturali importanti (nuovo asse territoriale, collegamento porto - grande viabilità, III mediana bis, ecc.), non riesce a sanare il deficit infrastrutturale, diretta conseguenza di una forte domanda di mobilità privata. Occorre mettere in campo strategie di forte diversione modale (dall'auto ai sistemi pubblici) accompagnata dalla previsione di parcheggi di scambio (di prima e seconda cintura e da sistemi di sosta territoriali) per coloro che non hanno alternative al primo spostamento su auto.

Il sistema della accessibilità del territorio comunale di Bari, per via della importanza della Città nell'ambito nazionale e della posizione geografica nell'ambito territoriale (città costiera posta quale porta attraverso il mediterraneo nei confronti delle nazioni dell'est europeo ) risulta alquanto complesso ed articolato e vede il capoluogo interessato dalle reti di trasporto su gomma, ferro, portuale ed aeroportuale. Reti peraltro distribuite su tutte le gerarchie di trasporti: internazionali, nazionali regionali e locali.

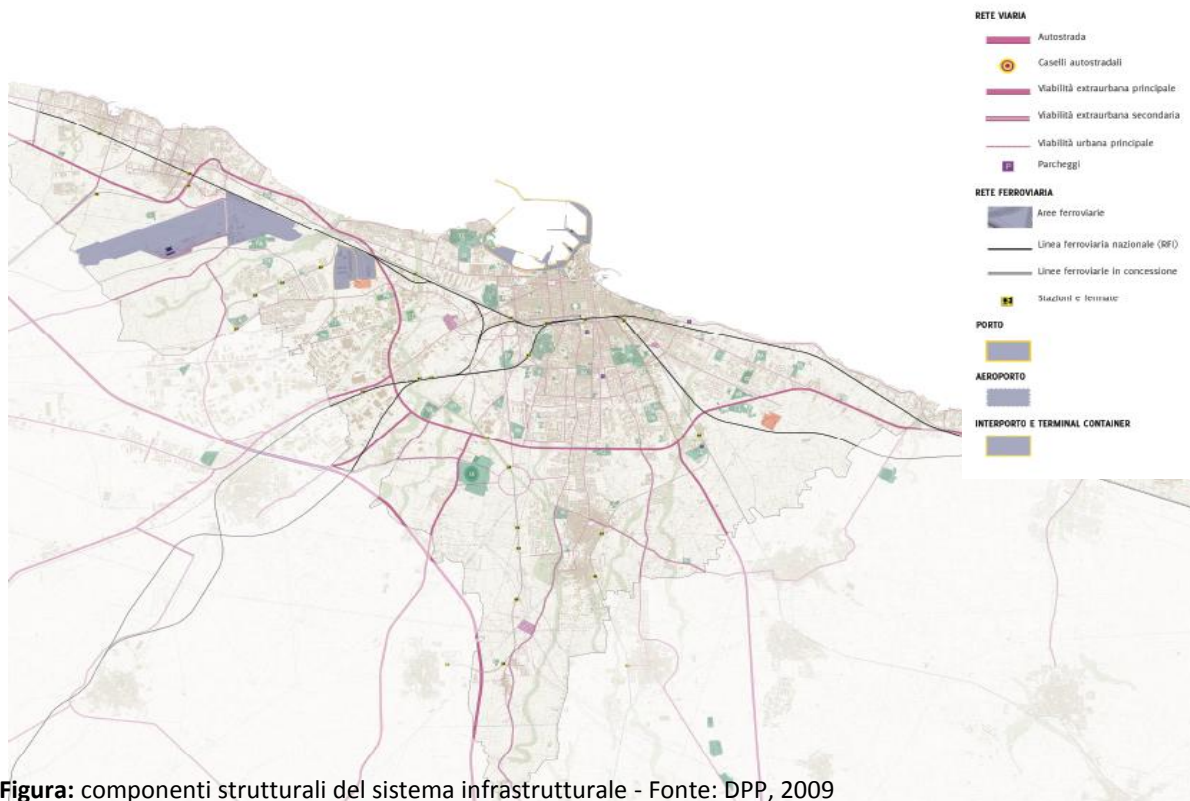


Figura: componenti strutturali del sistema infrastrutturale - Fonte: DPP, 2009



### 3.6.1 Mobilità su ferro

#### 3.6.1.1 La rete ferroviaria

Rare sono le città italiane, ed europee, che possono contare su una organizzazione così capillare della rete ferroviaria: il sistema del ferro proveniente dai diversi quadranti territoriali converge nel nodo di Bari Centrale, collocato in posizione baricentrica rispetto all'edificato storico e ai quartieri di nuova espansione. L'articolazione dell'offerta ferroviaria su un quadrante di 180°, caratteristica delle città di mare, rende "densa" la presenza dei binari e del servizio su ferro su Metropoli Terra di Bari rappresentando una grande occasione per la mobilità metropolitana ed urbana, alternativa all'auto privata.

Ben 8 linee attraversano Metropoli Terra di Bari organizzando una maglia infrastrutturale fondata su:

- linea RFI Bari – Foggia a doppio binario elettrificata;
- linea RFI Bari – Brindisi - Lecce a doppio binario elettrificata;
- linea RFI Bari – Taranto a doppio binario elettrificata;
- linea RFI Gioia del Colle – Spinazzola a semplice binario non elettrificata;
- linea FBN (Ferrovie del Nord Barese - Ferrotranviaria) Bari – Barletta a semplice binario elettrificata tra Bari Centrale e la stazione Fesca – San Girolamo, a doppio binario elettrificata tra Fesca – San Girolamo e Ruvo di Puglia ed a semplice binario elettrificata tra Ruvo di Puglia e Barletta;
- linea FAL (Ferrovie Appulo Lucane) Bari - Matera a semplice binario, non elettrificata a scartamento ridotto;
- linee FSE (Ferrovie del Sud Est) Bari - Taranto e Mungivacca – Putignano a semplice binario non elettrificate.

La complessità della rete si riverbera nel nodo di Bari, attraverso un articolato piazzale con stazioni e fermate collocate nei diversi lati del fascio di binari e alle diverse quote altimetriche. All'arrivo in quota della linea FAL Matera - Bari al fianco di Piazza Aldo Moro, si affianca la stazione, parzialmente interrata, delle Ferrovie del Nord Barese.



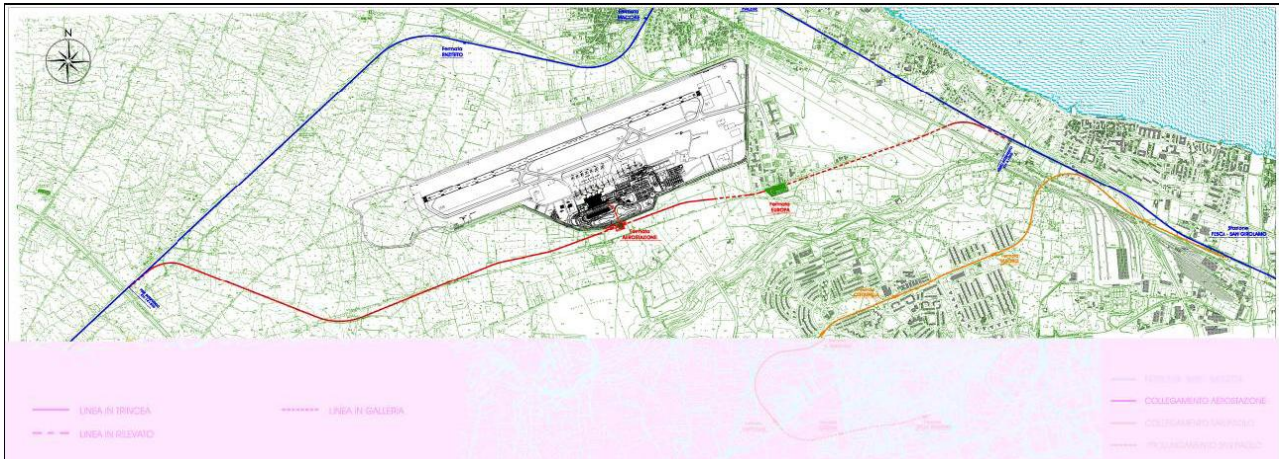


La stazione delle FAL, alla testata del viadotto di ingresso della ferrovia a semplice binario ed a scartamento ridotto, affiancato lungo Corso Italia, dispone nel suo piazzale di 2 binari; il piazzale della Ferrovia del Nord Barese accoglie 3 binari. Il tracciato delle FAL, nel loro ingresso in città, compiono una grande ansa per un lungo tratto affiancato alla linea RFI Bari-Taranto. La presenza dei binari e la contestuale occupazione di un vasto sedime per il deposito costituisce un limite allo sviluppo urbano della città in quella zona. Il quadro delle convergenze da nord è completato dalla linea RFI a doppio binario elettrificata Foggia-Bari. Altrettanto articolati si presentano le convergenze da sud con la linea RFI di recente potenziamento Bari - Lecce (raddoppiata sostanzialmente in sede) e le reti delle Ferrovie del Sud Est. Gli ingressi delle FSE, nella radice meridionale di Bari Centrale, trovano un punto di convergenza, subito a nord di Triggiano tra la linea Bari-Taranto e la linea Mungivacca-Putignano.

La stazione delle FSE è collocata in adiacenza a via Giuseppe Capruzzi dalla parte opposta di Piazza Aldo Moro e dispone di due binari entrambi tronchi. Il fronte della stazione, opposto a piazza Aldo Moro, diviene la testata delle FAL linea Bari-Matera da un lato e delle linee FSE dall'altro.



Tutti i binari, ad esclusione della linea FAL e della linea FBN, sono serviti dai sottopassi di stazione che rendono permeabile l'area ferroviaria compresa tra Corso Italia, Piazza Aldo Moro e via Capruzzi. La mancanza di un terminal di interscambio, gomma urbana - extraurbana e ferrovia, rende difficoltose le intermodalità; in particolare la distribuzione pedonale e il passaggio dei sistemi ferro-gomma è insicuro e poco funzionale. La tavola ASVP0080 del P.U.M. illustra il sistema infrastrutturale ferroviario nella configurazione attuale con l'indicazione delle caratteristiche di ciascuna linea. Non ultimo, il nuovo collegamento, in via di realizzazione, dell'aeroporto alla stazione ferroviaria centrale di Bari (immagine in basso).



### 3.6.1.2 Il nodo ferroviario

Nello specifico, il nodo ferroviario di Bari, oggetto di un accordo di programma del 1998 fra Regione e Comune per l'approvazione delle varianti al PRG, si ispira al vecchio "Piano del Ferro" che, di fatto cristallizza la situazione esistente sotto il profilo della configurazione planoaltimetrica della rete, lasciando irrisolta la forte "cesura" tra la città ed il mare. Sicché, nell'ambito del più ampio processo di ammodernamento del sistema, con il raddoppio e potenziamento tecnologico della Pescara-Bari, il completamento del raddoppio della Bari - Lecce e della Bari - Taranto, si inserisce l'intervento sulla rete locale che si sostanzia nella costruzione di un sistema di trasporto integrato, a gestione mista, con esercizio promiscuo dei vettori con perno nella Stazione Centrale ed una distribuzione uniforme di fermate e stazioni in tutto il tessuto metropolitano, indipendentemente dall'attore economico che lo gestisce.

Il programma, vuoi per l'assenza di un gestore tecnologico comune, vuoi per la disomogeneità della rete F.A.L. (ancora a "scartamento ridotto") nel collegamento con Matera ed Altamura, vuoi per il forte dissenso della comunità cittadina sull'impatto ambientale determinato dalla permanenza del tracciato in direzione est-ovest, non decolla, riaprendo la questione del cosiddetto "collo d'oca": la rivisitazione della ipotesi Quaroni della realizzazione di un nuovo tracciato per la linea ferroviaria verso Lecce che, in affiancamento al tracciato delle FSE, si raccorda all'esistente all'altezza di San Giorgio, consentendo in tal modo la soppressione della linea di attraversamento lungo la costa e la ricucitura dei quartieri Japigia e Madonnella al mare.

Il sistema dei trasporti su ferro che interessa il territorio comunale è articolato su otto linee di percorrenza di cui tre ad esclusiva funzione metropolitana, in fase di realizzazione (prossima, avanzata e futura realizzazione).

Più precisamente, alla linea ferroviaria Bologna-Lecce che attraversa il territorio comunale in direzione parallela alla costa si aggiungono la linea ferroviaria Bari-Taranto, la linea ferroviaria Bari Nord direzione Barletta, la linea ferroviaria Appulo Lucana direzione Matera e la linea ferroviaria Sud Est direzione Putignano già esistenti e regolarmente funzionanti.

Per quanto attiene le linee metropolitane in fase di realizzazione, queste interessano la parte del territorio ad ovest dell'abitato storico e principalmente i quartieri di San Paolo- Stanic e Carbonara-Ceglie-Loseto con la finalità di consentire un avvicinamento dei quartieri periferici alla parte centrale della città, mediante la riduzione dei tempi di percorrenza del territorio.





L'infrastruttura, completamente cablata in fibra ottica e dotata di un sofisticato sistema di controllo di accessi, offrirà agli operatori servizi logistici avanzati. L'Interporto Regionale della Puglia è membro dell'unione interporti riuniti e di Europlatform.

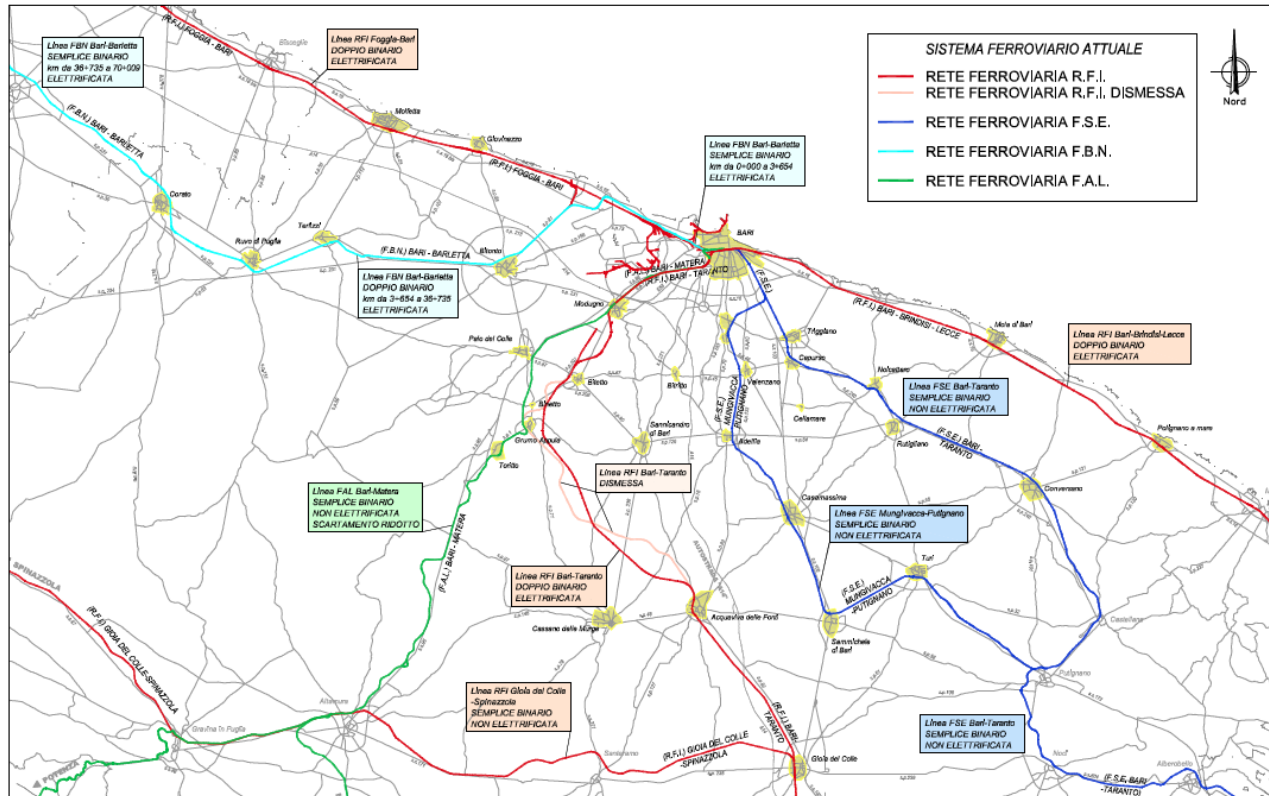
Il compendio immobiliare è ubicato in adiacenza alla piattaforma intermodale "Ferruccio" ed a una distanza non superiore ai 5Km dal più vicino svincolo autostradale, dal Porto e dal nuovo Aeroporto internazionale di Bari-Palese. L'intervento, in fase avanzata di realizzazione, si compone di magazzini ad uso logistico di tipologia gomma-gomma e ferro-gomma, oltre ad edifici direzionali, di una piattaforma intermodale con quattro binari operativi, un albergo ed un centro congressi. Nell'ambito dell'intervento è prevista la realizzazione di una viabilità di accesso che costituisce la prima carreggiata di un'asse viario di PRG.

La realizzazione dell'infrastruttura consentirà, per il settore delle merci, di realizzare l'obiettivo di rafforzare il collegamento della realtà pugliese con la rete nazionale degli interporti.

### METROPOLI TERRA DI BARI - PIANO URBANO DELLA MOBILITA'

ASVP0080 SISTEMA INFRASTRUTTURALE FERROVIARIO: CONFIGURAZIONE DELLO STATO ATTUALE

scala 1:300000



Occorre sottolineare che a livello metropolitano il sistema ferroviario di Metropoli Terra di Bari presenta grandi potenzialità non del tutto sfruttate: nell'area di Bari si contano ben 7 linee ferroviarie che si estendono per circa 65 km (di cui 32 km a doppio binario e 33 a semplice binario, e di cui 45 km elettrificate e 20 non elettrificate) con 23 stazioni. Quindi una notevole estensione della rete ma con una accessibilità non particolarmente elevata (il rapporto tra i km di rete e il numero delle stazioni è 2,8 mentre ad esempio a Napoli, con 81 km di rete e 60 stazioni, tale rapporto è 1,35). È opportuno, quindi, per la piena valorizzazione del sistema ferroviario locale, realizzare interventi infrastrutturali anche di piccola entità tipo bretelle, raccordi, raddoppi, e soprattutto nuove stazioni, finalizzati, da un lato, a mettere in rete le diverse linee e, dall'altro, a migliorarne l'accessibilità e l'efficienza. Un limite fisico all'integrazione completa è lo scartamento ridotto dei binari delle FAL, che rende impossibile, al momento, l'interoperabilità. Nello specifico, considerando l'insieme dei quattro gestori ferroviari, Ferrovie dello Stato, Ferrotranviaria,

Ferrovie del Sud Est e Ferrovie Appulo Lucane, “n media si hanno 25 treni al giorno per Bari con una durata in media di percorrenza di 30 minuti. Bitritto, Cassano e Cellamare non hanno alcuna stazione ferroviaria; Sannicandro ha una stazione, ma non è funzionante. I comuni meglio serviti dalla ferrovia sono Grumo Appula (40 treni, in media 30 minuti), Molfetta (39 treni, in media 30 minuti) e Modugno (38 treni, in media 14 minuti). Modugno e Grumo Appula sono servite sia delle FS, sia dalle FAL; in particolare, Grumo ha due stazioni.

### 3.6.1.3 Il tram treno

Quello che a Bari manca, in verità, è un servizio metropolitano urbano. È per questo che, nella previsione del P.U.M. quella che appare essere una tra le infrastrutture che potrebbe rivoluzionare (riducendolo) il traffico cittadino di auto, è il “tram treno”: un treno di ridotte dimensioni che, girando su rotaie a scomparsa nel pavimento stradale e sormontabili, di fatto (al pari di un tram) ha la possibilità di poter entrare nel centro cittadino con facilità e senza creare barriere o ostacoli tra la carreggiata ed il marciapiede.

Si prevede che possa percorrere le principali arterie cittadine, con frequenze alquanto ridotte, così da favorirne l'utilizzo al pari della metropolitana, con la bellezza di essere in superficie e permettere di ammirare il panorama cittadino, i palazzi del centro città, i teatri e monumenti storici.





### 3.6.1.4 Il metrò costiero

Altra previsione del P.U.M. è il metrò costiero, che si snoda, procedendo da sud verso nord, lungo la statale 16, attraversando i Comuni e le località di Polignano a Mare, Cozze, Mola di Bari, Torre a Mare, San Giorgio, Bari, Palese, Santo Spirito, Giovinazzo e Molfetta per un'estensione di circa 61 Km. La nuova infrastruttura di trasporto pubblico in sede propria, parteciperà all'estensione dell'offerta infrastrutturale a guida vincolata al fine di incrementare l'accessibilità dei Comuni costieri per la popolazione residente e turistica.



## 3.6.2 Mobilità su gomma

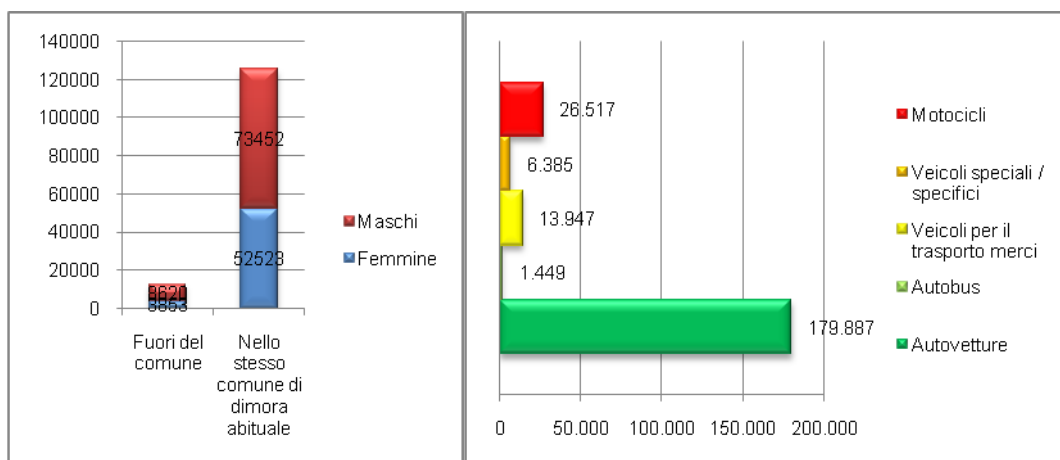
### 3.6.2.1 La rete stradale del capoluogo

Il territorio comunale è attraversato da una articolata rete stradale i cui elementi principali sono costituiti dall'autostrada A14 Bologna-Taranto, dalle strade statali S.S. 16 adriatica, S.S. 16, S.S. 96, S.S. 100, S.S. 271 e dalle strade provinciali S.P. 1, S.P. 91, S.P. 210, S.P. 73, S.P. 54, S.P. 156, S.P. 110, S.P. 183, S.P. 144, S.P. 80, S.P. 49, S.P. 70, S.P. 45, S.P. 21.

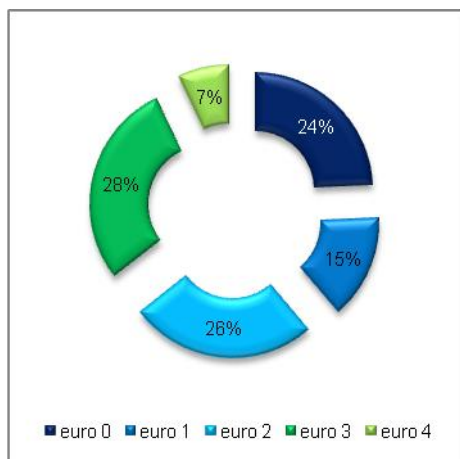
Le sopra elencate infrastrutture definiscono in linea generale un sistema di trasporto su gomma sufficientemente adeguato alle necessità territoriali su scala sovra locale. Viceversa in ambito locale deve evidenziarsi una sostanziale carenza del sistema di trasporto determinato, principalmente ma non esclusivamente dalla incompleta realizzazione delle principali infrastrutture viarie individuate negli strumenti di pianificazione vigenti.

Per quanto riferibile alla mobilità su gomma su ampia scala, la città di Bari risulta servita da due caselli autostradali, Bari Nord – da cui però è possibile imboccare l'autostrada solo in direzione nord – e Bari Sud, che distano dal centro della città rispettivamente 11 km e 13 minuti e 8 km e 13 minuti.

Per quanto riferibile al trasporto locale, i dati statistici a disposizione testimoniano un ingente traffico veicolare caratterizzato in maniera significativa da mobilità pendolare, così come chiaramente rilevabile dai grafici che seguono.



**Figure:** Popolazione che si sposta giornalmente e composizione del parco vetture e veicolare



**Fonte:** Censimento della popolazione 2001, ISTAT 2009

Il sistema dei trasporti per il territorio Comunale è fondato, per quanto attiene al sistema “gomma” su due assi fondamentali. Il primo è costituito dall’Asse Nord-Sud, importante arteria viaria che attraversa il territorio appunto in direzione Nord-Sud e che risulta localizzato ad Ovest dei centri di Carbonara, Ceglie e Loseto e che giunge fino a mare muovendosi a ovest del quartiere Libertà.

Il secondo è costituito dalla viabilità che cinge a semi anello il quartiere Poggiofranco e che ha come terminali lo sbocco a mare del canale o lama Valenzano ad Est e la tangenziale di Bari, in corrispondenza della zona industriale meglio conosciuta come Terza Mediana Bis.

Le richiamate infrastrutture viarie rappresentano, pertanto l’elemento fondante del sistema di trasporto su gomma a valenza comunale e sovra comunale e risultano soltanto parzialmente realizzate. Per tale ultima ragione risultano essere state interessate da cospicui finanziamenti nazionali e regionali.

Inoltre deve segnalarsi la previsione (inattuata) nell’ambito del PRG di una ulteriore infrastruttura viaria posta parallelamente all’asse Nord-Sud e destinata ad accogliere il traffico pesante da e verso il porto



grande, e destinata a scambiare con le infrastrutture viarie di grande comunicazione limitando al minimo la sovrapposizione con il sistema di trasporto su gomma locale.

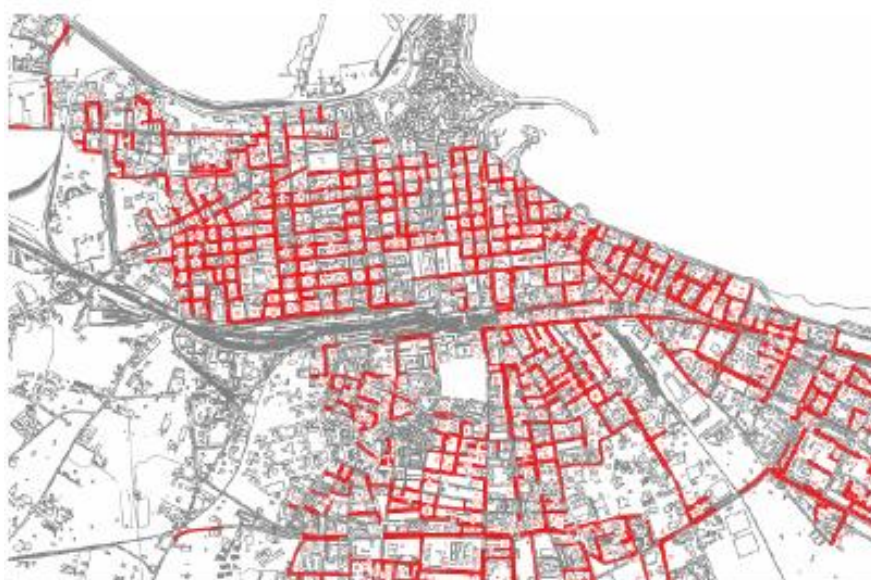
La transizione tra la viabilità extraurbana e quella urbana rappresenta uno degli elementi maggiormente critici della viabilità in ambito comunale. Il mancato rispetto della normativa in materia di costruzioni stradali e, soprattutto, delle previsioni di PRG, ha determinato una situazione per cui in città è difficilmente riconoscibile una sottorete organica di viabilità di scorrimento. Fa eccezione l'asse costiero che per contro avrebbe la necessità di non essere sovraccaricato in modo da garantire una adeguata permeabilità verso il lungomare e che peraltro è in parte interessato anche dai flussi di scambio con le aree portuali.

Il sistema della viabilità di quartiere in molte aree della città è sovraccaricato da funzioni di accessibilità ai grandi poli attrattori a valenza sovra comunale inseriti nel tessuto urbano tra cui il Policlinico, l'Università, le sedi di rappresentanza e operative di molti Enti pubblici, la stazione ferroviaria, il porto, la Fiera. Il combinato effetto dei livelli di flusso veicolare e della saturazione della sosta lato strada, tenuto conto della strutturale carenza di parcheggi pertinenziali ed operativi, determina livelli di servizio estremamente scadenti e pesanti esternalità derivate su intere aree della città.

Gli spazi dedicati alla mobilità lenta di pedoni e ciclisti sono decisamente ridotti soprattutto se rapportati alle potenzialità della città in ragione delle sue caratteristiche morfologiche e climatiche. Manca del tutto un sistema di infrastrutture capace di creare un effetto rete delle aree destinate alla fruizione pedonale e ciclistica della città. In questo contesto spiccano due aspetti particolari: il mancato rapporto con il mare e una grave carenza di spazi verdi debitamente raccordati alla città.

La saturazione della domanda di sosta su strada nelle aree centrali ma anche in quelle a maggiore densità abitativa sono aggravati da un impianto viario caratterizzato da sezioni carrabili modeste e avaro di spazi da destinare ai pedoni. La regolamentazione dell'offerta di sosta su strada e il controllo delle infrazioni sono state intraprese solo di recente ma hanno già mostrato i loro effetti benefici. Questa leva è assolutamente necessaria, non solo come strategia di breve periodo ma anche per incentivare investimenti da parte di privati nella realizzazione di parcheggi in struttura a carattere pertinenziale ed operativo.

I problemi derivanti dalla sosta irregolare si riflettono in maniera particolare sulla circolazione di mezzi pubblici e veicoli pesanti per la distribuzione urbana delle merci nelle aree centrali per i quali si fa sentire, rispettivamente, l'urgenza di interventi di referenziazione della marcia dei mezzi pubblici e di razionalizzazione sul versante della logistica distributiva.

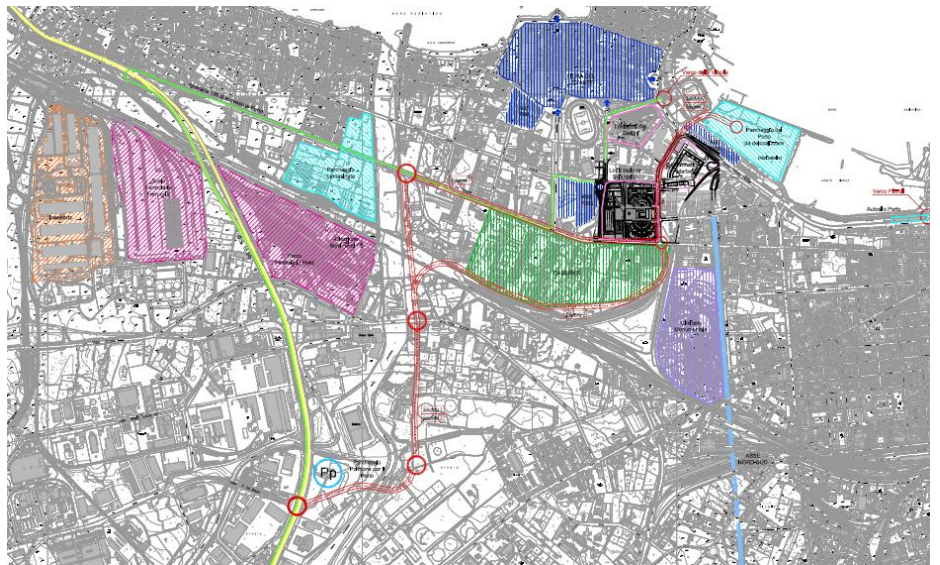


dell'Ambito di Bari

### 3.6.2.2 I mezzi pesanti

Il tema della circolazione dei mezzi pesanti in campo urbano è infine aggravato pesantemente dalla presenza del porto all'interno della città in virtù delle sue attività prevalenti costituite dal traffico Ro-Ro e Ro-Pax. Si tratta di un traffico di circa 2000.000 mezzi pesanti/anno che quotidianamente con picchi concentrati in concomitanza con gli arrivi delle navi, si riversano sulla viabilità urbana determinando pesanti condizioni di congestione del traffico e inquinamento.

Il Porto di Bari, con la sua stazione marittima, assume importanza, nello scenario e assetto territoriale e viario della città, da due punti di vista: il traffico delle merci e l'attrazione turistica del settore crocieristico. Rispetto a quest'ultimo, che prevalentemente si riversa nel centro cittadino (a piedi o a bordo di mezzi pubblici o sostenibili, tipo trenini turistici, risciò e quant'altro disponibile) e nelle città limitrofe a Bari (Alberobello, Ostuni, Conversano, ecc. a scopo culturale-turistico), il primo aspetto condiziona pesantemente l'assetto cittadino a causa dell'elevato numero di mezzi pesanti che, quotidianamente transitano dal Porto da e verso Bari.



**Figura:** Nuovo collegamento camionale tra porto - fiera del levante - scalo merci - interporto - grande viabilità



La rete di connessione viaria, che oggi sostiene i collegamenti tra il Porto di Bari e la grande viabilità, si compone dall'arco di Corso Vittorio Veneto (frontiera tra costa e centro urbano) e dalla sua diramazione lungo le vie Adriatico, Italo Oriente e Lepanto, che consentono l'accesso al polo fieristico. Dallo stesso arco si dirama l'asse di via Brigata Regina, da cui dipartono, in direzione nord-ovest, via Napoli e, in direzione sudovest, via Bruno Buozzi. Via Brigata Regina prosegue verso il sottovia Giuseppe Filippo.

La rete, che si dirama interamente sul fronte nord occidentale dell'area metropolitana, viene intercettata dalla tangenziale di Bari oltre la quale il collegamento all'asse autostradale dell'A14 è consentito tramite la S.P.54 e la S.S.96 che convergono in prossimità del primo casello autostradale provenendo da nord, e dalla S.S.271 – casello sud. Una potenziale alternativa di accesso stradale per i flussi provenienti da sud poteva essere costituita dall'asse longitudinale previsto nel PRG del 1968. I tracciati odierni di via Hrand Nazariantz e via Giuseppe Tatarella coincidono con l'asse di attraversamento nord-sud previsto dal Piano Quaroni, asse la cui continuità negata dall'imponente e complessa sede ferroviaria trova oggi soluzione con la realizzazione



dello scavalco alla ferrovia. Ad oggi, di fatto, è via Napoli l'asse portante che convoglia, tramite via Maratona, viale V. E. Orlando e il Varco della Vittoria, il traffico dei mezzi pesanti allo scalo portuale.

Quindi, le speranze dei cittadini baresi di vedere alleggerito il traffico cittadino dai numerosi mezzi pesanti, principalmente, sono affidate alla realizzazione del cosiddetto "ponte dell'asse nord-sud" che, di fatto, garantirà un collegamento diretto tra la circonvallazione ed il porto.

**Figura:** Immagine renderizzata del ponte asse Nord-Sud



### 3.6.2.3 I parcheggi di scambio

Il P.U.M., al fine di ridurre l'uso dell'auto privata e potenziare l'uso del mezzo pubblico, ha previsto una serie di parcheggi di scambio esterni al nucleo abitato.

L'incremento dei parcheggi di scambio, tipo "Park&Ride" e "Park&Train", con l'aggiunta di un parcheggio di prima cintura, quali quello a ridosso della prevista fermata ferroviaria presso l'"Executive Center F.S.E." ed il parcheggio di scambio "Fesca-San Girolamo", e parcheggi di seconda cintura, quali quello di "Torre a Mare" (in corrispondenza della stazione ferroviaria), il parcheggio di scambio "Carbonara" (tra Ceglie e Carbonara, lungo il tracciato ferroviario Mungivacca – Conversano – Putignano – Casamassima), quello di "S. Rita" (ai piedi della periurbana di Bari), in futuro, garantiranno la possibilità di eliminare ulteriori auto dal centro.



Nell'immediato, invece, stanno per avviarsi i 2 Park&Ride cittadini di "Via Mitolo" e "Torre Tresca". In particolare, il primo, Il prevede 744 posti auto, capolinea dei bus urbani e servizio di bike sharing, si coordina perfettamente con l'ipotesi di percorso ciclopedonale di attraversamento del Quartiere Poggiofranco Due, come proposto nel progetto "Rete ciclabile urbana – Piano Progetto – 1992". L'area accoglie una scuola elementare e due scuole superiori di secondo grado che, soprattutto queste, drenano studenti da tutta la città e dai comuni dell'hinterland. In coerenza è anche l'intervento dell'Amministrazione

Comunale per l'area Torre Tresca, area destinata a parcheggio intermodale ferro – gomma con una capacità

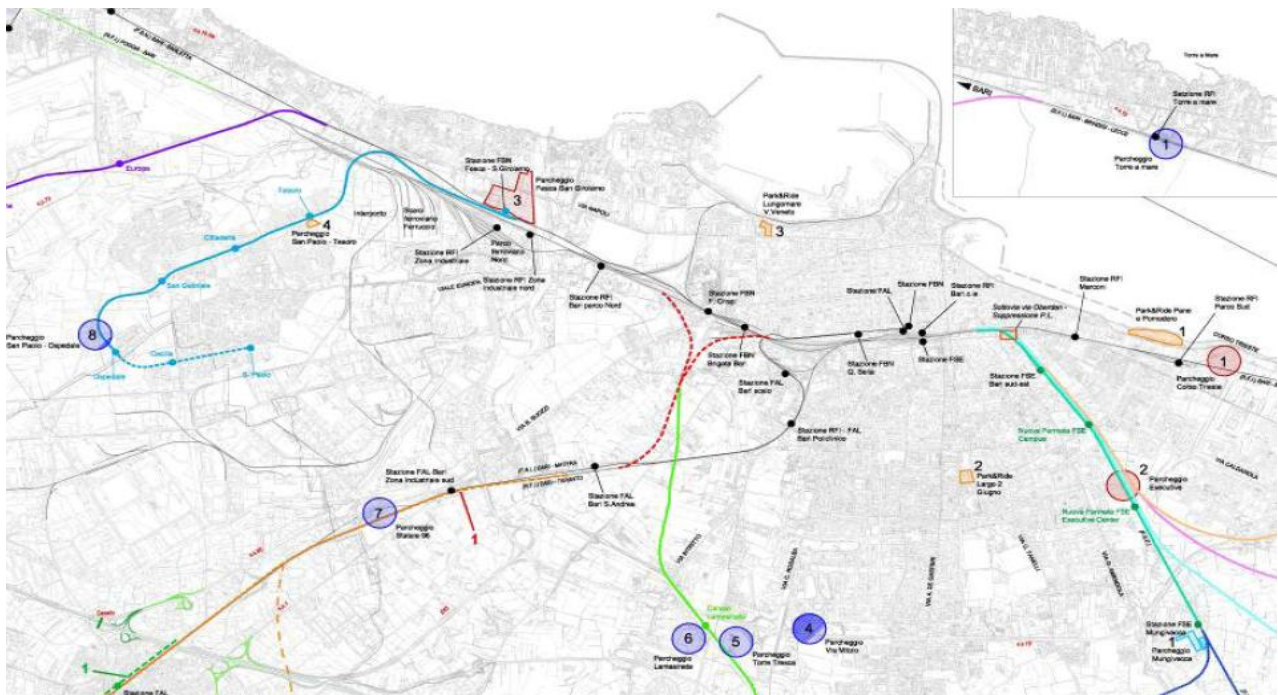
complessiva di 1102 posti auto, in cui è previsto il capolinea bus extraurbani e la nuova stazione della linea “Bari – Bitritto” delle FAL.



Il Park & Ride “Lamasinata” proposto dal P.U.M. è in adiacenza allo Stadio San Nicola, specularmente al parcheggio Torre Tresca rispetto la linea ferroviaria di collegamento Bari-Bitritto. L’utilità del Park&Ride non direttamente connesso alla stazione ferroviaria è attribuibile alla funzione di area immediatamente prospiciente allo svincolo della S.S.16. L’intervento di proposta Comunale in corrispondenza alla S.S. 96 nella zona industriale, prevede la realizzazione di un’area parcheggio a raso da utilizzare nell’ambito del servizio Park&Ride del Comune di Bari con area verde annessa. L’area compresa tra la Strada Statale e l’asse

ferroviario di collegamento Bari-Taranto, estesa per circa 10.000 mq , avrà una capacità di circa 300 posti auto.

**Figure:** parcheggi di scambio di 1° e 2° cintura

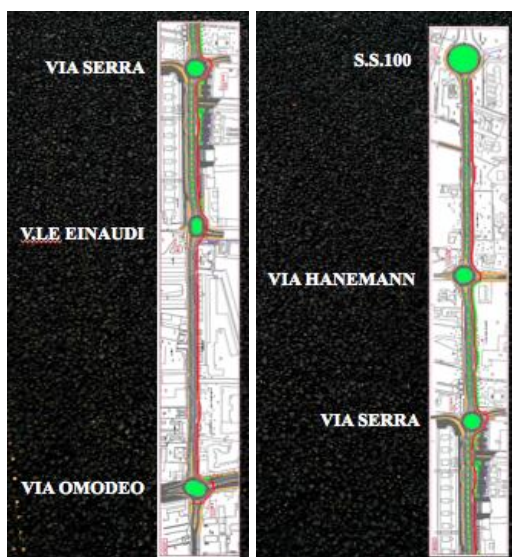




**Figura:** Parcheggio di scambio di "Fesca"



### 3.6.2.4 Interventi di miglioramento dell'assetto viario



Nell'ottica di migliorare la qualità di fruizione anche dei principali assi stradali (come per esempio, nell'immagine a sinistra, di via Amendola), al fine di non limitare lo scorrimento del traffico, quindi migliorare i tempi di attesa ai semafori, la riduzione o l'eliminazione completa delle code (beneficio sia per l'ambiente, che per lo stesso cittadino), il Comune di Bari, nell'ambito del P.U.M. ma non solo, prevede di intervenire sulla infrastruttura viaria principale, mediante la conversione delle intersezioni stradali da impianti di regolazione semaforica a rotatorie (questo limita notevolmente anche i punti di conflitto), oltre ad un allargamento della sezione stradale al fine di ricavare spazi utili per percorsi riservati in sede propria per i bus, o per le piste ciclabili. In questa ottica, in previsione degli interventi già strutturati, come richiesto dai cittadini, sia

nei focus group, che nei questionari, si prevedono forme di comunicazione, informazione e sensibilizzazione, non solo all'uso della bicicletta, ma anche (per gli automobilisti, e tutti) il rispetto delle regole della strada.

Figura: Rotatoria via Serra

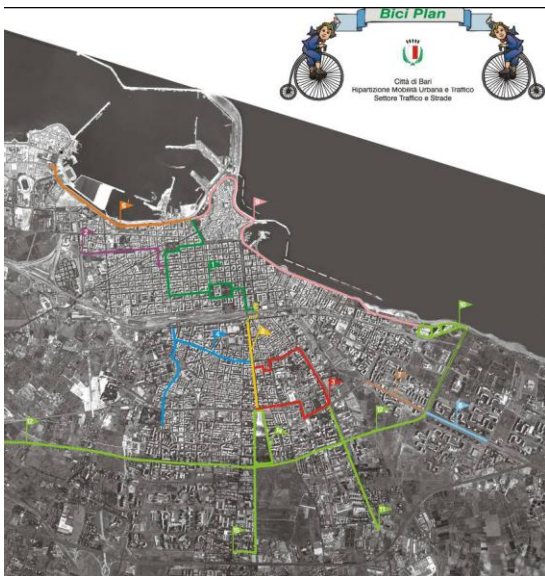


### 3.6.2.5 La rete delle piste ciclabili: il biciplan

In merito alla ciclopeditività, col tempo, Bari sta guadagnando chilometri di piste ciclabili, realizzando, in relazione alle possibilità finanziarie ed ai progetti approvati, numerose piste ciclabili che, di fatto, vanno a costituire una rete cittadina di percorsi ciclabili in continuità.

Dalla ben nota pista ciclabile di viale Unità d'Italia, quella circolare intorno a Largo 2 Giugno, sono in via di realizzazione anche le altre inquadrate in figura.





Sul tema della ciclabilità, a Bari, sono in corso molteplici progetti e azioni di promozione anche di carattere privato, che vanno ad integrarsi con le politiche cittadine. Per esempio, un gruppo di ciclisti urbani afferenti all'associazione Ciclospazio Bari, insieme a tecnici esperti della progettazione e dell'architettura, hanno messo a punto un progetto integrativo di piste ciclabili e percorsi turistici che, dalla città, portano nelle periferie e nei luoghi meno noti, ma paesaggisticamente di rilievo.

Altre associazioni, alcune delle quali derivanti dai finanziamenti dei "Principi Attivi" (Regione Puglia), praticano quotidianamente la ciclabilità: dai riscio turistici, che svolgono anche azione di promozione turistica accompagnando per la città i crocieristi che sbarcano al Porto di Bari, al corriere espresso in bici, che consegna pacchi, quotidiani e quant'altro in bici, alle associazioni di ciclisti urbani (anche afferenti a FIAB) che, anche nei week-end, organizzano continuamente iniziative e manifestazioni anche per contribuire a "fare cultura" sul tema della bicicletta a Bari.

Non ultima, la promozione delle bici agli studenti universitari da parte dell'Assessorato alle Infrastrutture Strategiche e Mobilità della Regione Puglia che, in pochi mesi, ha distribuito circa 1.500 biciclette richiudibili ai tanti studenti del terrotirio regionale, come forma di incentivazione all'uso quotidiano della bici negli spostamento casa-università.

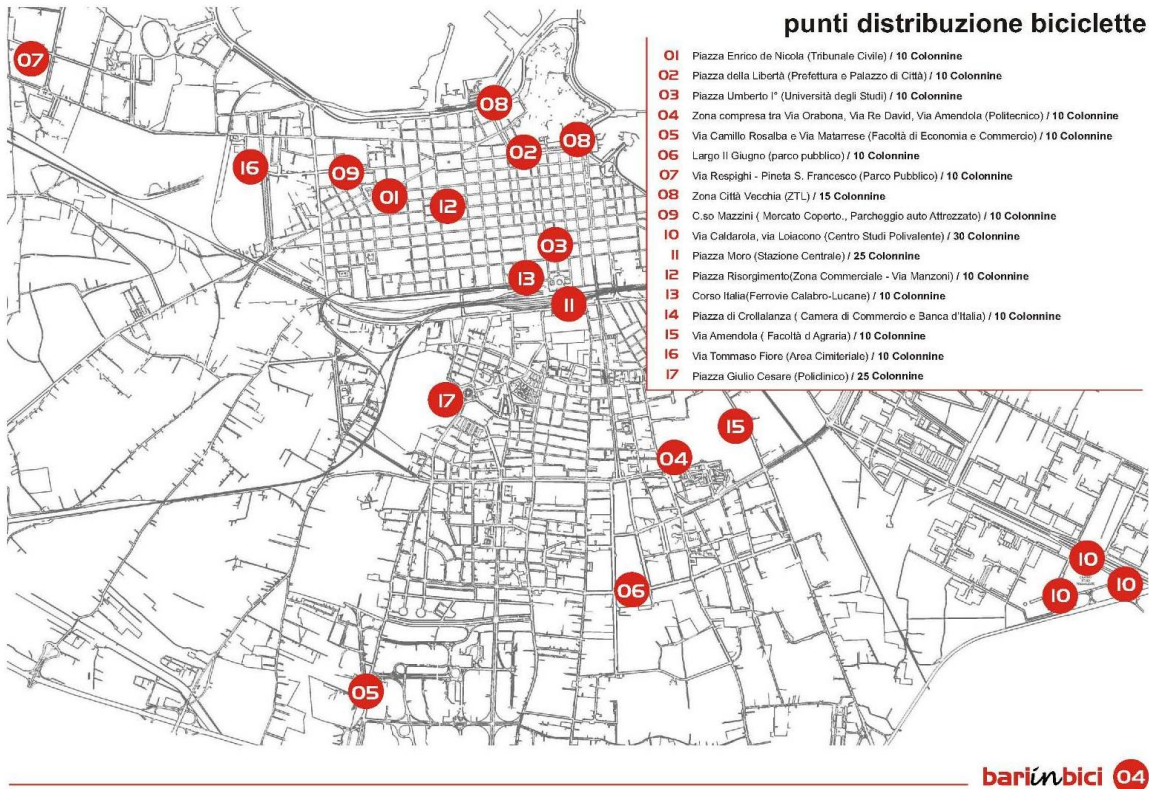
### 3.6.2.6 Il bike-sharing

Il servizio Bariinbici è un innovativo sistema di noleggio biciclette automatico. Chi arriva in città con il treno, con l'autobus o con la propria auto, adesso ha la possibilità di utilizzare una bicicletta per muoversi agevolmente e in libertà. In 22 punti della città sono collocate delle postazioni nelle quali, attraverso una tessera elettronica, è possibile prelevare una bicicletta. La consegna della bicicletta può avvenire in un punto diverso da quello dove è stata prelevata, proprio per facilitare una forte integrazione con diversi mezzi di trasporto.

Le stazioni attualmente in funzione sono 22, per un totale di ben 240 biciclette:

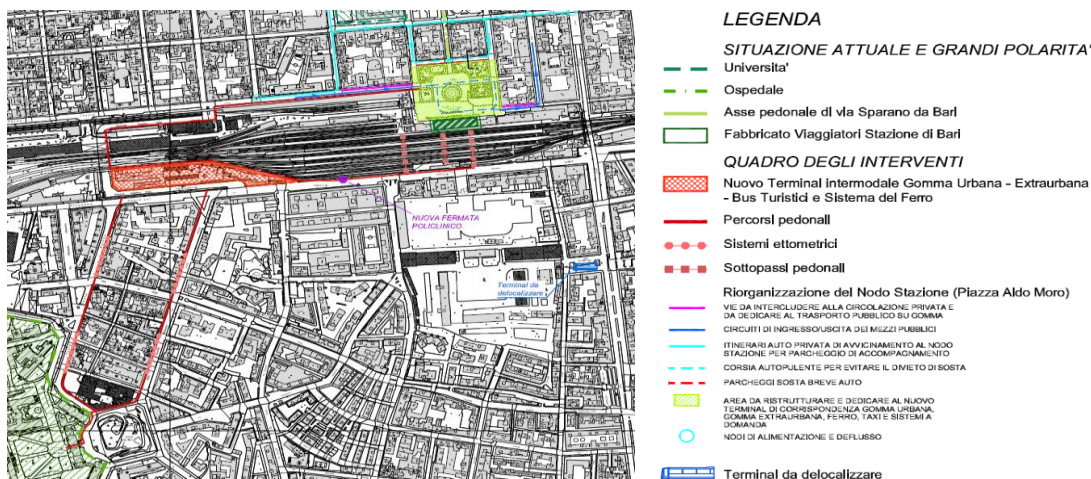
1-Stazione FF.SS., piazza Moro (20 postazioni); 2-Tribunale, P.zza Enrico De Nicola (10 postazioni); 3-Prefettura, P.zza Libertà (10 postazioni); 4-Politecnico, Via Orabona (10 postazioni); 5- Park & Ride "C", Largo 2 Giugno (10 postazioni); 6-Policlinico, P.zza Giulio Cesare (10 postazioni); 7-Camera di Commercio, C.so Cavour (10 postazioni); 8-Area di Sosta Rossani, C.so benedetto Croce (10 postazioni); 9-Piazzetta dei Papi (10 postazioni); 10-Area sosta Mazzini, C.so Mazzini (10 postazioni); 11-Park&Ride "A" lato Terra; C.so

Vittorio Veneto (10 postazioni); 12-Ateneo Universitario, Piazza Umberto (10 postazioni); 13-Città Vecchia, P.zza Massari (10 postazioni); 14-Facoltà di Agraria, Via Amendola (10 postazioni); 15-Facoltà di Economia e Commercio, Via Camillo Rosalba (10 postazioni); 16-Chiesa Russa (10 postazioni); 17-Via Tommaso Fiore - Necropoli (10 postazioni); 18-Comando Polizia Municipale - Via Aquilino (10 postazioni); 19-Piazza Risorgimento (10 postazioni); 20-Park&Ride "B"; Corso Trieste (10 postazioni); 21-Park&Ride "A" lato Mare; Corso Vittorio Veneto (10 postazioni); 22-Segreteria Politecnico-Via Amendola (10 postazioni).

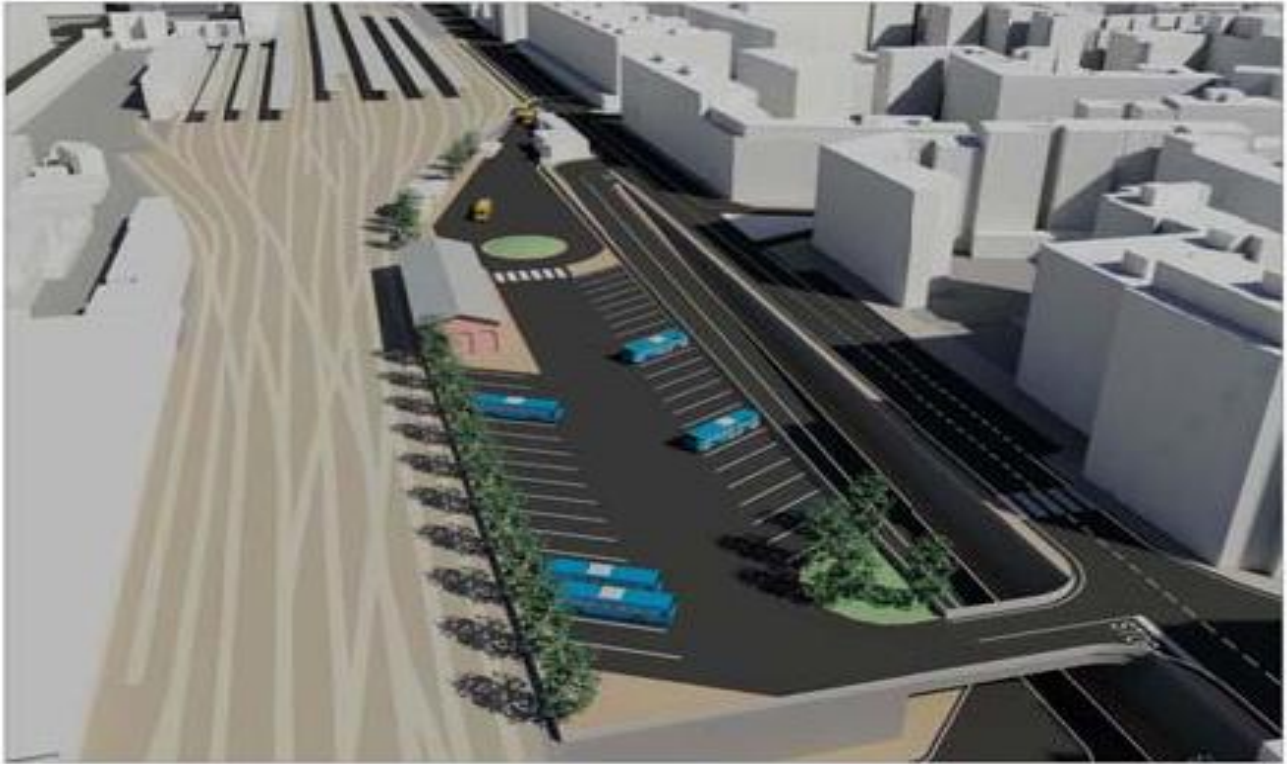


### 3.6.2.7 Il nuovo terminal bus

Una delle opere più importanti anticipate dal P.U.M. è di certo il nuovo “Terminal Bus”, da allocare negli spazi della stazione ferroviaria centrale, con ingresso da via Capruzzi, che permetterà di spostare i Capolinea delle principali linee dell’AMTAB dalla piccola e trafficata Piazza Aldo Moro (nonché popolata di viaggiatori in transito da e per le stazioni ferroviarie, tutte site in pochi metri), restituendo ampi spazi ai pedoni.







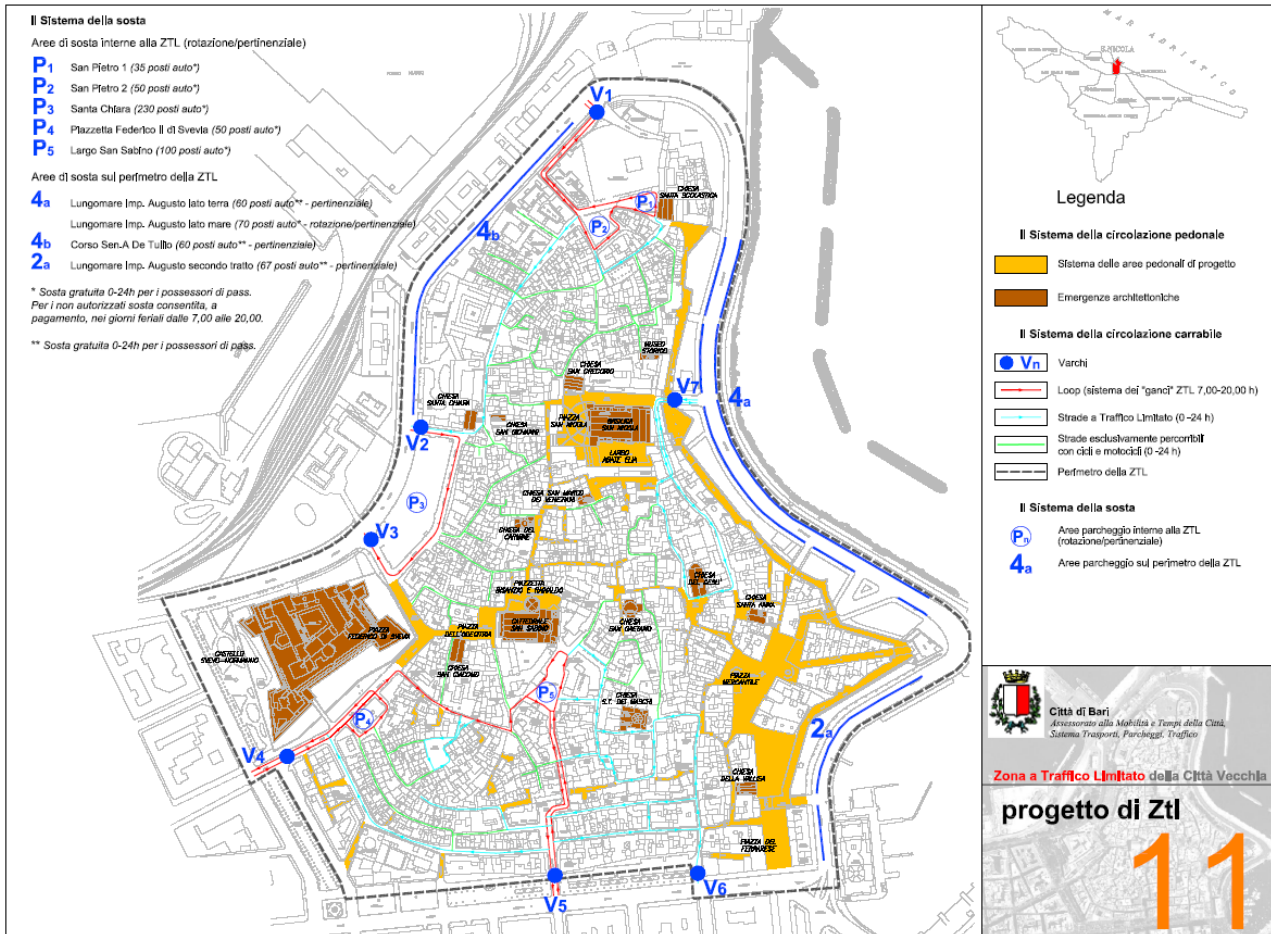
### **3.6.3 Il Mobility Management della Città di Bari**

Negli ultimi anni, il settore trasporti e mobilità dell'amministrazione comunale di Bari, ha iniziato una forte azione di "gestione della domanda mobilità" puntando all'attuazione di misure, classicamente di Mobility Management, che si sono interfacciate con l'offerta di mobilità disponibile: dagli spazi di aree di parcheggio, al parco mezzi dell'azienda municipalizzata AMTAB.

#### **3.6.3.1 La ZTL**

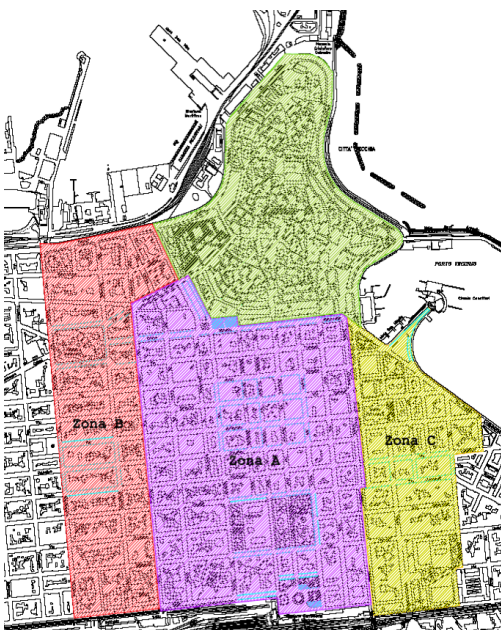
A fronte di uno studio della domanda di posti auto dei residenti, si è partiti con la realizzazione della ZTL (Zona a Traffico Limitato) per la città vecchia, che ha permesso (mediante anche l'apposizione di barriere fisiche amovibili – I pilomat) di regolamentare l'accesso della auto private nel centro storico della città, portandole letteralmente al di fuori dell'area centrale, mediante l'indicazione di posti "riservati ai residenti" (mediante PASS) in tutta la fascia di parcheggi aderente al nucleo urbanizzato sul lungomare. Specifiche indicazioni sono state riservate per mezzi autorizzati al trasporto di persone invalide o disabili, ed alle merci, mediante l'indicazione di due fasce orarie di "carico-scarico", in cui i mezzi commerciali possono avere accesso ordinato alla ZTL.

L'obiettivo principale risulta essere: regolamentare l'uso degli accessi da parte dei residenti ed addetti ai lavori (commercianti, artigiani, ecc.) e vietare l'accesso ai non residenti, depurando le vie del centro storico da una moltitudine di auto parcheggiate che, per anni, hanno deturpato letteralmente quel luogo.



### 3.6.3.2 La ZSR

A differenza della ZTL, la ZSR (Zona a Sosta Regolamentata), nasce con un diverso scopo: dissuadere l'automobilista dal raggiungere il centro cittadino con l'auto, mediante la realizzazione di una tariffazione organica, estesa inizialmente alla zona centrale della città, atta a limitare la domanda di sosta, a regolarizzare la circolazione e l'afflusso di utenti verso il centro ed a fruire in un modo più equilibrato degli spazi di sosta disponibili, soddisfacendo sia la domanda dei residenti che degli altri fruitori. Nello specifico, si attua individuando delle porzioni di città con assegnata sosta a tariffa diversa: a partire dai 50 centesimi nelle zone periferiche, si è fissata una quota di 1 euro all'ora per le zone che accerchiano in centro murattiano (zona A, B e D) è di 2 euro all'ora per la zona "A" (Murat).



In una seconda fase, il piano potrà essere esteso anche ad alcune zone limitrofe con particolare vocazione commerciale e terziaria dove la domanda di sosta è superiore comunque all'offerta.

Dopo la sperimentazione andata a buon fine nel quartiere murattiano, adesso si sta procedendo con l'avvio e la sperimentazione anche nel quartiere Madonnella.

## ZSR - Zona a sosta Regolamentata

### IL CENTRO CITTÀ DA RISCOPRIRE

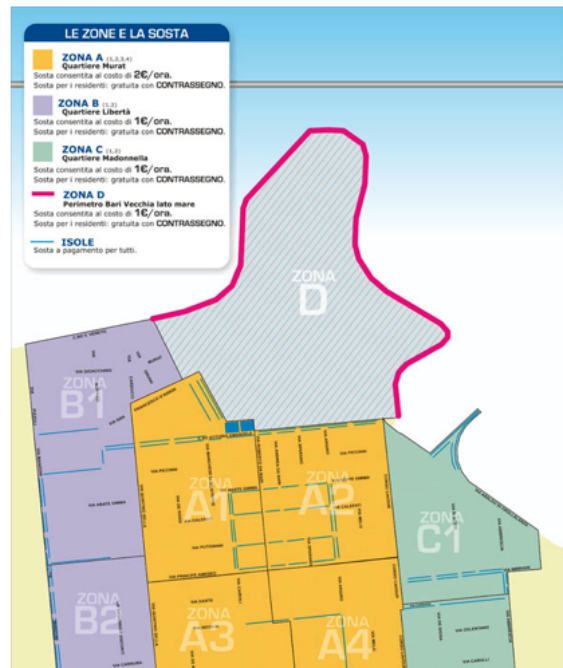
La Zona a Sosta Regolamentata, denominata ZSR, è stata istituita per razionalizzare l'utilizzo delle aree a parcheggio, riducendo lo stress da carenza di posti auto e nel contempo per favorire l'uso del trasporto pubblico.

La ZSR comprende i quartieri Murat e San Nicola e parte di Madonna e Libertà zone nelle quali le aree di sosta, per i non residenti, diventano a pagamento.

I residenti invece con un semplice contrassegno al costo di 30 euro l'anno, potranno parcheggiare nella ZSR gratuitamente e senza limiti di tempo.

### I VANTAGGI DELLA ZSR

1. Rende più facile e gratuita la sosta ai residenti
2. Favorisce il trasporto pubblico perché riduce l'intasamento delle strade e rende le percorrenze più veloci
3. Attiva un "circolo virtuoso", liberando un adeguato numero di posti auto grazie anche alla naturale logica di scambio tra sosta notturna (residenti) e sosta diurna a pagamento (non residenti)
4. Consente la possibilità di brevi soste a tutti per l'accesso ai servizi pubblici, per gli appuntamenti di lavoro e per lo shopping, aumentando la vivibilità e lo sviluppo economico della città
5. Diminuisce il "traffico da ricerca del parcheggio" e dunque l'inquinamento acustico e atmosferico
6. Attenua il fenomeno della sosta in "doppia fila" rendendo il traffico più fluido
7. Fa risparmiare tempo a tutti



### 3.6.3.3 I Park&Ride

Sulle politiche di "Park&Ride", già esplicitate nel paragrafo dell'offerta su gomma (misto auto-bus), va notata l'utilità da un punto di vista delle politiche di Mobility Management dell'attuazione di queste misure. In raticolare, il "Park&Ride" agisce su due fronti: la forte limitazione di auto in transito e parcheggiate nel centro murattiano, permette di raggiungere l'obiettivo di una notevole riduzione degli inquinanti da polveri sottili da gas di scarico, una riduzione del numero di auto in circolazione, quindi minor tempo di attesa in coda ed ai semafori, ma soprattutto miglior gestione dei pochi posti disponibili per la sosta, assolutamente incapaci di poter accogliere le auto di residenti, dipendenti, commercianti e utenti e acquirenti attratti dal centro cittadino (in realtà, da tutto l'hinterland barese).

La tariffa applicata per il Park&Ride consiste in un biglietto giornaliero di € 1,00, che comprende, oltre al costo della sosta nelle aree di interscambio, anche la possibilità, per il conducente del veicolo, di utilizzare gratuitamente i bus navetta lungo tre itinerari che portano nel centro della città. I passeggeri del mezzo lasciato in sosta (diversi dal conducente) potranno utilizzare il bus navetta acquistando un biglietto dal costo di € 0,30 valido per l'intera giornata. Gli abbonamenti mensili sono molto agevolati, arrivando a 15 euro al mese (tutti i giorni, festivi esclusi). È esplicita l'azione di promozione all'uso di questa possibilità da parte sia dei lavoratori dipendenti (fruitori quotidiani del parcheggio), che di quella fascia di utenti ed acquirenti che si recano a Bari anche per poco tempo. La frequenza delle navette (oltretutto tutte a metano), è talmente bassa (circa ogni 5-6 minuti) che, l'utente, di fatto, ha l'impressione di poter trovare il bus a qualsiasi orario. È questa, forse (oltre il costo di 1 euro al giorno) la vera motivazione che ha portato il "Park&Ride" di Bari ad accogliere ormai migliaia di auto, togliendole dal centro cittadino.





Dimmi chi sei

UN GIOVANE

UN ANZIANO

UN TURISTA

UN'IMPRESA

Sei in Home / Trasporti e viabilità / Muoversi a Bari / Park & Ride

## Park & Ride

Con un euro lasci l'auto e viaggi gratis sui bus navetta.

### PARK and RIDE - Informazioni generali

Arete di sosta al solo costo di un euro; bus navetta gratuiti per il centro cittadino; collegamenti costanti con corse frequenti: è questa la ricetta rivoluzionaria del Park and Ride, che ha già conquistato migliaia di baresi.

Proposta in forma sperimentale nel dicembre del 2004 dall'assessorato al Traffico e mobilità e dall'assessorato alle Aziende Partecipate, la formula del "parcheggia e gira" ha riscosso un successo tale da essere confermata ed ampliata nel tempo.

Ecco come lasciare l'auto ed essere felici: basta parcheggiare la propria vettura nelle aree di sosta del lungomare Vittorio Veneto (FBN Quasimodo), di Pane e Pomodoro e di Largo 2 Giugno, al solo costo di un euro per l'intera giornata. Dalle 05.30 alle 23.00 tre linee di bus navetta collegano di continuo le aree di sosta periferiche con il capolinea.

Previste formule di abbonamento convenientissime:

- **abbonamento settimanale** (dal lunedì al sabato, esclusi i festivi): 5 euro
- **abbonamento mensile** (tutti i giorni feriali, esclusi i festivi): 15 euro.



## Trasporti e viabilità

Muoversi a Bari

**Park & Ride**

Park & Train

Navette elettriche

Navetta D - Poggiofranco

Bike Sharing

ZTL - Zona a traffico limitato

ZSR - Zona a sosta

Regolamentata

Servizio rimozione

Stradario della città di Bari

### 3.6.3.4 Le circolari elettriche

Alra soluzione di TPL sostenibile in pieno centro di Bari, è la Circolare Murattiano/Manzoni (CMM), che nasce per integrarsi nel servizio di TPL tradizionale e facilitare gli spostamenti dalle aree di sosta periferiche verso i luoghi di lavoro e di svago dal quartiere Murattiano sino a Via Manzoni e dintorni. Il servizio, infatti, si integra nel Park & Ride, collegando fra loro i capolinea del Centro Città durante gli orari di lavoro e di apertura degli esercizi commerciali. La Circolare è attiva 297 giorni l'anno: tutti i giorni feriali, ad eccezione delle due settimane centrali del mese di agosto, le domeniche di dicembre e la giornata dell'8 dicembre. Il servizio è espletato nella fascia mattutina con corse in partenza dal capolinea di Corso Cavour (Camera di Commercio) dalle 09.00 alle 13.15 e dalle 16.15 alle 20.15 con una frequenza di 15 minuti.



È partita da poco una rimodulazione delle vecchie due linee di circolare "destra" e "sinistra" che si incrociavano in Piazza Prefettura ma che, avendo una frequenza di percorrenza di 30 minuti, erano sotto utilizzate, per cui si è proceduto ad una rimodulazione della stessa in una unica linea, dimezzando di fatto i tempi di attesa. Importante rilevare che, questo servizio è assolutamente gratuito per chi ne usufruisce.

### 3.6.3.5 I parcheggi interrati

I due parcheggi interrati realizzati di recente (oggetto di numerose polemiche) sono anch'essi, opportunamente comunicati e gestiti, buone prassi di Mobility Management. Infatti, nel caso, per esempio, del parcheggio di Cesare Battisti (Ateneo), la politica adottata sull'utilizzo dei posti auto è di 1/3 per i residenti, 1/3 per i dipendenti e 1/3 per tutti i fruitori di quella zona di città. Questo garantisce, per certi versi, che non ci sia un forte incremento di domanda di mobilità in quella zona dall'esterno, tanto da saturare la disponibilità di posti e creare l'effetto opposto di attirare un numero maggiore di auto, quindi congestionando ulteriormente l'area.



L'altro parcheggio interrato, ad uso prevalentemente del Policlinico (nostante l'esistenza anche dell'autosilo alle spalle), ha permesso – altra nota positiva di misure di questo tipo – di liberare una ampia zona da auto e parcheggi disordinati, regolamentando la zona e, com'è possibile visionare da entrambe le immagini, restituire aree verdi alla città (che ne ha molto bisogno), ordine e pulizia.



### 3.6.3.6 Il portale di mobilità dell'AMTAB

L'azienda municipalizzata "AMTAB S.p.A.", nata nel 1965 con delibera del Consiglio Comunale del 1° febbraio. È dotata di un parco mezzi di circa 230 autobus, di cui oltre 130 circolanti, 38 minibus idonei al trasporto complementare (portatori di handicap verso centri di riabilitazione, ambulatori ed istituti



scolastici ed universitari portatori di handicap tra la propria casa e la sede universitaria) e 3 navette minibus elettriche.

Forte impulso all'esigenza di informazione e comunicazione di quanto fin'ora esposto, è stato dato proprio dall'AMTAB S.p.A., mediante il nuovo portale di mobilità che, tra le diverse sezioni informative sui diversi servizi offerti ai cittadini, prevede anche una sezione dedicata di "info mobilità": un sistema di interrogazione del percorso (partenza-arrivo) con la possibilità di scegliere i "punti noti" o le fermate. Il sistema di calcolo prevede sia il calcolo del percorso "più veloce", che quello con "pochi tratti a piedi", con la possibilità di inserire un tratto massimo di percorrenza a piedi o l'utilizzo del bike-sharing, come forma di intermodalità (TPL-bici/piedi).

The screenshot shows the AMTAB website's route planning interface. At the top, there is a navigation menu with buttons for 'Home', 'Azienda', 'Servizi di trasporto', 'Aree di sosta', 'News', 'Planifica il percorso', and 'Cerca'. Below the menu, the main content area is titled 'Calcolo percorso'. It features a search bar with the text 'Cerca...'. Underneath, there are sections for 'Data e ora' (Date and time), 'Partenza' (Departure), 'Arrivo' (Arrival), and 'Opzioni di viaggio' (Travel options). The 'Data e ora' section includes a date field (13/06/2012), time fields (Dalle 23:31 Alle 00:31), and a checkbox for 'Tutta la giornata'. The 'Partenza' and 'Arrivo' sections each have 'Comune' and 'Indirizzo' input fields, and a checkbox for 'Mostra altre opzioni di ricerca'. The 'Opzioni di viaggio' section has a 'Tipo di percorso' section with radio buttons for 'Il più veloce' (selected) and 'Con pochi tratti a piedi', and another checkbox for 'Mostra altre opzioni di ricerca'. At the bottom of the main content area, there are two buttons: 'CALCOLA' and 'NUOVA RICERCA'. On the left side, there is a sidebar with the AMTAB S.p.A. logo and a list of navigation links: Home, Azienda, Servizi di trasporto, Aree di sosta, Servizio revisione, Fornitori e gare, Avvisi e Bandi di Selezione, Park & Ride, Bari in bici, Bari vecchia l'isola felice (ZTL), Zona Sosta Regolamentata (ZSR), and Contatti. Below the sidebar, there is an orange box labeled 'In Evidenza' with links for 'Variazioni percorsi' and 'Servizi speciali'. On the right side, there is another orange box labeled 'In Evidenza' with links for 'Variazioni percorsi' and 'Servizi speciali'.

Una sezione specifica è dedicata a "variazioni dei percorsi", al fine di informare di eventuali variazioni su percorsi ed orari, e ai "servizi speciali" (tutte le linee scolastiche), con le principali scuole superiori del Capoluogo, nell'intera area comunale, frazioni e quartieri periferici inclusi.

### 3.6.3.7 L'offerta tariffaria dell'AMTAB

Per quanto riguarda l'offerta tariffaria sui titoli di viaggio dell'AMTA, figura un'offerta abbastanza variegata:

- i biglietti previsti sono a "corsa semplice" (0,90 euro), ad orario da 75 minuti (1,00 euro) e 100 minuti (1,20 euro), giornaliero (2,20 euro) ed il supplemento passeggero Park&Ride (0,30 euro);
- gli abbonamenti contemplano il settimanale (12,00 euro), il mensile completo (35,00 euro), il mensile per fasce orarie (20,00 euro) e l'annuale (250,00 euro).

Quello che si evidenzia è lo scarso scarto tra le diverse tipologie di abbonamenti, in particolar modo tra il settimanale ed il mensile (solo 1,00 euro di differenza) e l'assenza del bi-tri-giornaliero o di particolari promozioni per il turista o chi soggiorna per pochi giorni. Per quanto riguarda, invece, le agevolazioni tariffarie, sono previste:

- per gli studenti di scuole superiori, si prevede un abbonamento ridotto mensile di 20 euro ed annuale di 180 euro;

- per gli studenti universitari, si prevede un mensile ridotto di 12 euro ed un annuale di 70 euro;
- per i dipendenti del comune di Bari (in seguito ad un primo studio sugli spostamenti casa-lavoro), è stato previsto un abbonamento ridotto mensile di 20 euro ed annuale di 180 euro.

Non si comprende bene la differenza notevole tra i due tipi di abbonamenti dedicati agli studenti. È prevista anche una “carta calore” di 33 euro, che permette l’uso del TPL barese per 30 giorni, a partire dalla data di obliterazione. Sono poi previste ulteriori agevolazioni per categorie speciali.

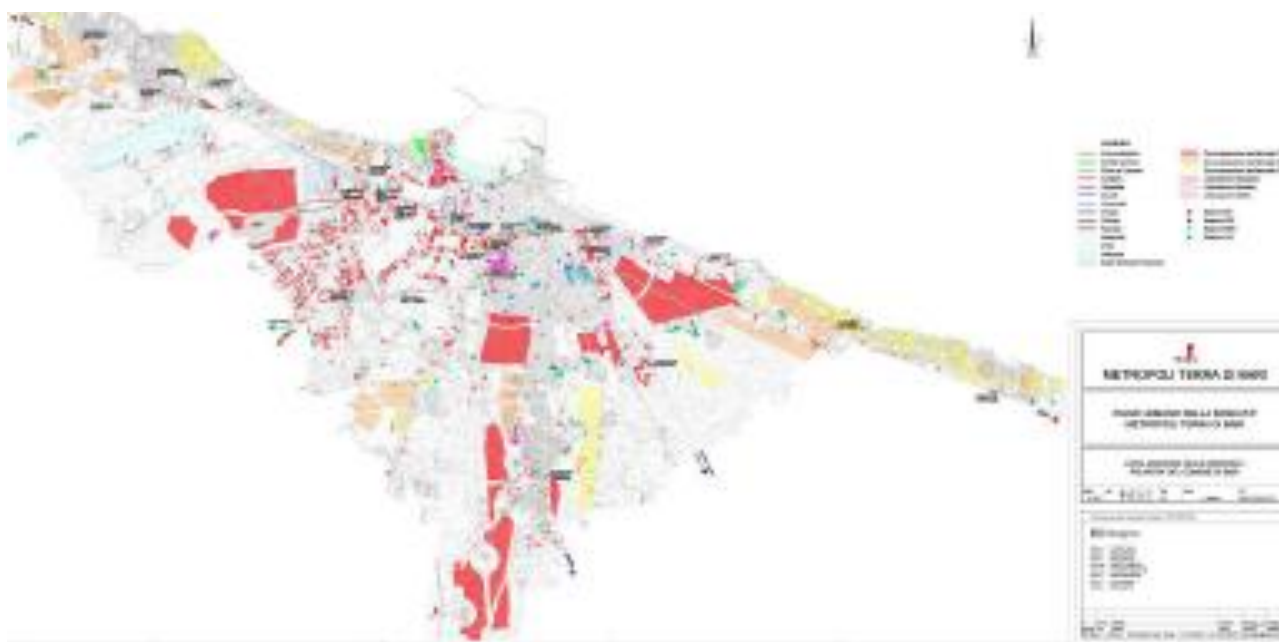
### 3.6.4 Le principali polarità attrattive della Città di Bari

Un fattore molto importante nella valutazione dei flussi di traffico di una città, della domanda di mobilità, al fine di poter meglio gestire anche l’offerta ed i servizi e le politiche da attuare, è la conoscenza dei “poli attrattori” di una città. Genericamente, trattasi di poli (edifici pubblici o privati, aree commerciali, ecc.) che generano mobilità che, se non adeguatamente trattata, si trasforma in traffico e congestione.

A partire da una prima analisi da parte del P.U.M. di Bari, abbiamo definito 6 macro aree di interesse: strutture sanitarie, uffici pubblici, assi commerciali, luoghi di cultura e spettacolo, sedi scolastiche (di ogni ordine e grado) e sedi universitarie. Tutte queste tipologie, chi per un modo, chi per un altro, condizionano il grado di congestione della città di Bari.

#### 3.6.4.1 Un quadro del PUM

Da una prima indagine svolta nell’ambito del P.U.M., possiamo vedere che le principali polarità risultano distribuite in modo piuttosto diffuso sul territorio; in particolare per le attività sportive e le industrie, con una concentrazione di queste ultime nei quartieri San Paolo-Stanic-Villaggio del Lavoratore (Zona Industriale). Le amministrazioni sono concentrate prevalentemente nel Murat (“borgo Murattiano”), mentre le scuole medie superiori (di maggiore interesse per lo spostamento della popolazione studentesca) sono dislocate nell’aggregato urbano, principalmente nelle Circoscrizioni Japigia, Murat-San Nicola, Picone-Poggiofranco e Carrassi-San Pasquale-Mungivacca.



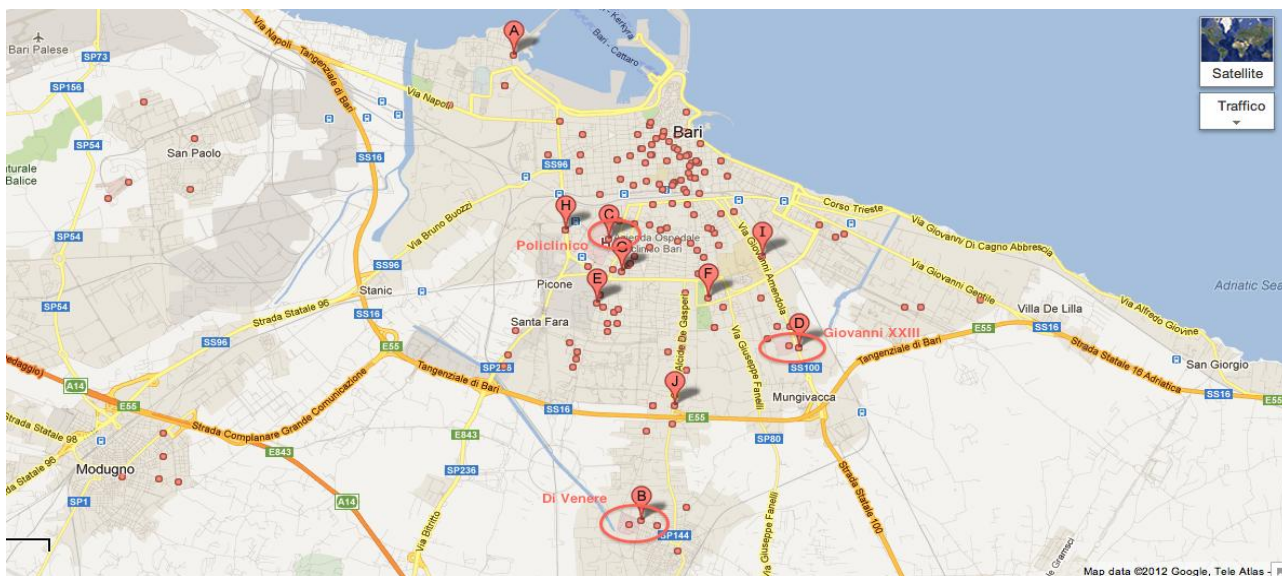
Per ciò che concerne le strutture sanitarie, occorre evidenziare come nel territorio barese siano presenti quattro ospedali: l’Azienda Ospedaliera-Universitaria Consorziale “Policlinico di Bari”, in Piazza Giulio Cesare; l’Ospedale San Paolo, ad ovest della città; l’Ospedale di Venere a Carbonara; l’Ospedale Pediatrico Giovanni XXIII su via Amendola.

Le strutture universitarie sono invece localizzate nella zona centrale del Murat (in piazza Umberto I, le Facoltà di Lettere e Filosofia, Lingue e Letterature straniere, Giurisprudenza, Scienze della Formazione e Scienze Politiche) e nella circoscrizione Carrassi-San Pasquale-Mungivacca (Campus universitario: con le Facoltà di Agraria, Farmacia, Scienze Biotechologiche, Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali. Politecnico di Bari, con le Facoltà di Ingegneria ed Architettura). La Facoltà di Medicina e Chirurgia ha sede nel Policlinico di Bari, mentre la Facoltà di Economia è in via Camillo Rosalba.

### 3.6.4.2 Le strutture sanitarie

Per strutture sanitarie, che di solito si pensa semplicemente all’ospedale, in realtà, sul territorio comunale, ce ne sono una moltitudine tale da sentire la necessità di poter contare, singolarmente, su un proprio TPL dedicato: dalle numerose sedi ospedaliere pubbliche (di cui solo in parte vi è indicazione nell’immagine in basso), alle cliniche private, ai centri di analisi, agli sportelli sanitari, alle sedi del distretto, i poliambulatori, e tutte le sedi amministrative di gestione dell’azienda sanitaria.

Rispetto all’allocazione di queste sedi, come emerso anche dai focus group svolti in fase di ascolto ed analisi, manca del tutto un TPL dedicato e di settore. A parte il trasporto speciale dedicato ai disabili (fornito da AMTAB), o il trasporto di emergenza (affidato, per lo più a cooperative) per i mezzi di soccorso, non vi è uno specifico trasporto studiato per collegare i molteplici punti di riferimento del mondo della sanità a Bari.



### 3.6.4.3 Gli uffici pubblici

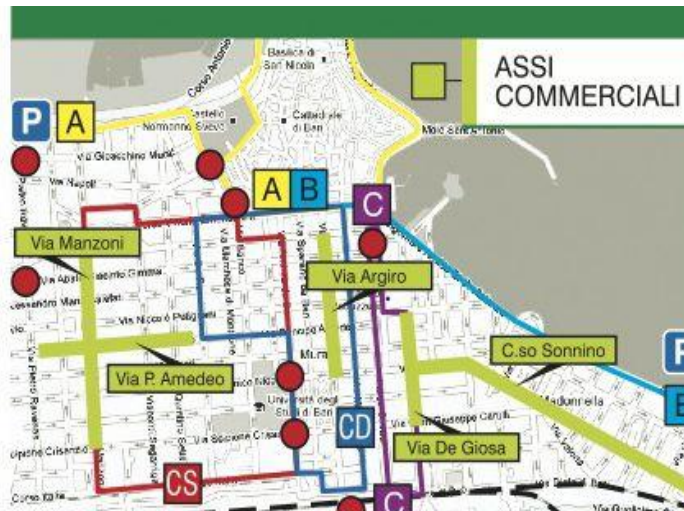
Sulla stregua delle strutture sanitarie diffuse, Bari, in qualità di Capoluogo centrale, contiene al suo interno tutti i principali uffici pubblici e gestionali della Regione Puglia: dalle stesse numerose sedi della Regione Puglia (anche se in corso lo spostamento di tutte le sedi in unico edificio nel quartiere Japigia), della Provincia, delle agenzie regionali (AREM, ARPA, ecc.), dell’INAIL, INPS, forze dell’ordine di ogni genere (Aeronautica, Carabinieri, Polizia Stradale, Finanza, Polizie Municipali, Vigili del Fuoco, ecc.), Ministeri, Uffici



Postali, banche, sedi comunali, circoscrizioni e tutte quelle sedi che, per la tipologia di funzione che ricoprono, generano spostamenti e mobilità urbana.

### 3.6.4.4 Gli assi commerciali

Nel condizionamento dei tempi e degli spazi della città di Bari, notevole impulso da tutto il settore commerciale del centro urbano. I principali "assi del commercio" (quali, per esempio, Via Sparano, Via Argiro, Via Manzoni, Corso Cavour, Corso Sonnino), alcuni dei quali già pedonalizzati ed altri in via di pedonalizzazione, attraggono quotidianamente 4 tipologie di utenza: i commercianti (proprietari), i dipendenti, i clienti ed i fornitori delle merci. Buona parte di questa utenza ha trovato soluzione con



l'implementazione dei Park&Ride, ma non del tutto.

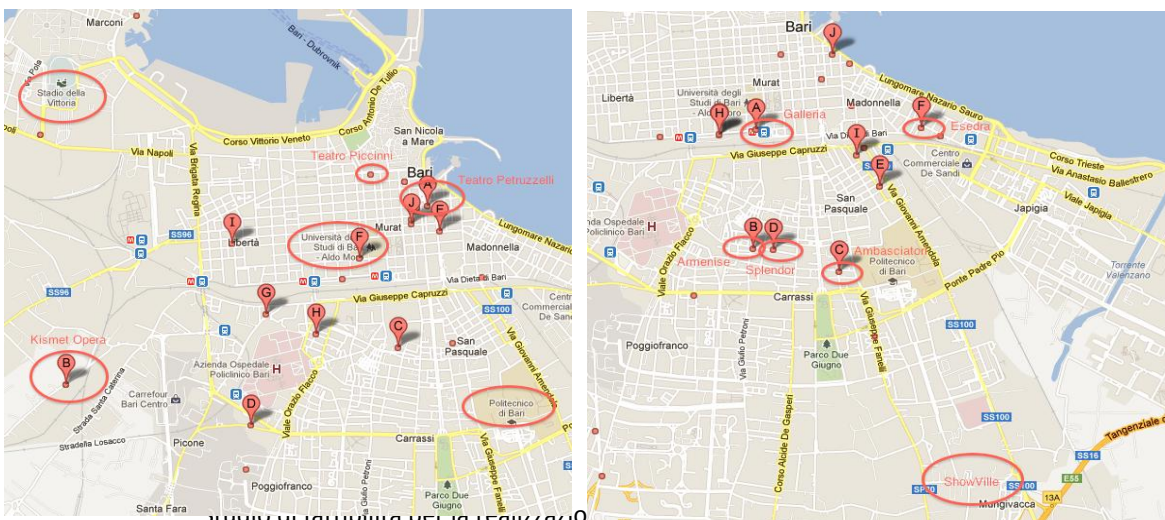
Sul fronte delle merci, per esempio, in attesa delle grandi infrastrutture (di cui ai paragrafi precedenti), si aspetta che l'amministrazione inizi con politiche di "city logistics" (dislocazione delle merci all'ingrosso all'esterno della città, in punti di raccolta e smistamento, con navette sostenibili per il trasporto al dettaglio).

Quanto, invece, a forme di promozione e coinvolgimento dei commercianti dei principali

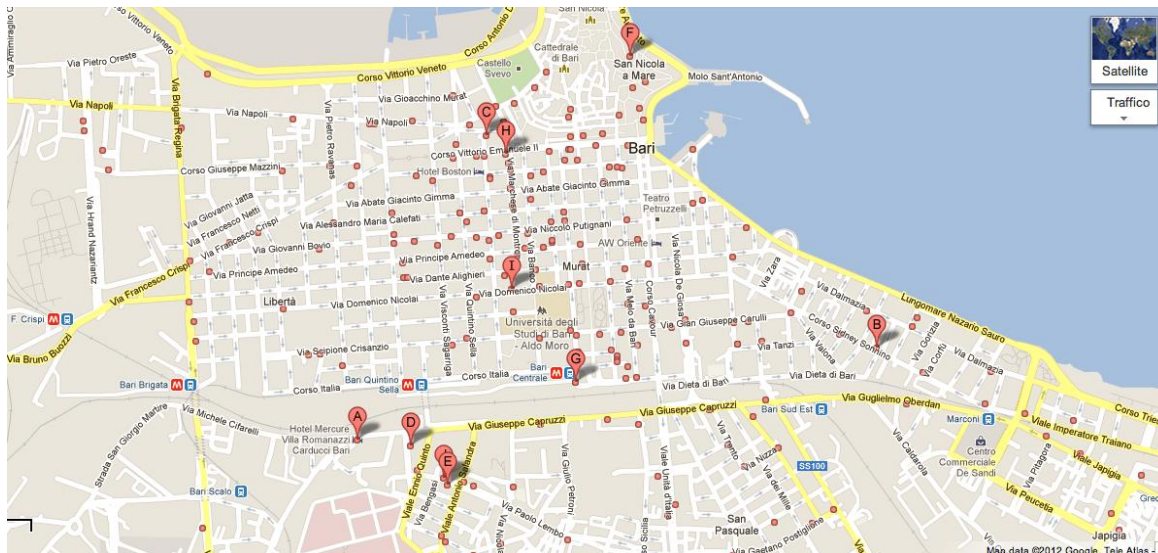
assi di Bari, sono già state effettuate più iniziative di successo (da via Manzoni a via Argiro) che hanno portato, in poco tempo, alla pedonalizzazione definitiva di via Argiro. Si parla anche della possibilità di procedere con via Manzoni ed altre vie del murattiano in una visione futura di chiusura di tutto il quartiere Murat. La rimodulazione, per esempio, proprio della navetta circolare elettrica è stata una richiesta diretta da parte dei commercianti che, di comune accordo con l'amministrazione, hanno ridefinito percorsi ed orari, al fine di migliorare l'efficienza di un servizio attivo da circa 3 anni, ma sotto utilizzato, se non da pochi anziani con difficoltà di spostamento.

### 3.6.4.5 I luoghi di cultura, spettacolo e movida notturna

Anche dal punti di vista dei luoghi della cultura e dello spettacolo Bari è abbastanza dotata e, la notevole presenza di codesti luoghi (in prevalenza, ci riferiamo a teatri e cinema) influenza notevolmente la congestione della città, anche se in orari del tutto diversi dalla quotidianità degli spostamenti casa-lavoro.

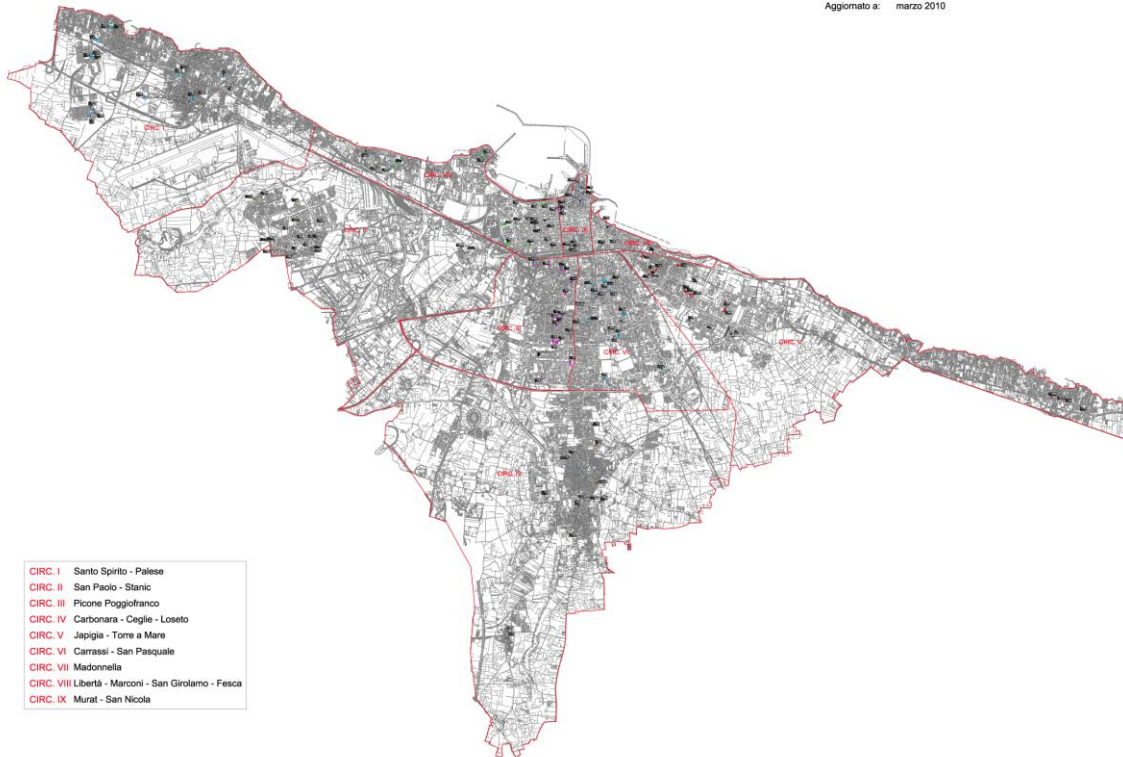


Stesso discorso vale per i locali notturni e quella che usualmente viene chiamata “movida notturna”: tutto il movimento indotto da pub, ristoranti, pizzerie, bar e similari nel centro cittadino (in particolar modo), condizionano, soprattutto nel venerdì e sabato sera (e la domenica pomeriggio) le vie del centro che, a volte (ed in particolare nel periodo estivo), sono chiuse al traffico. La mobilità indotta da questi locali non riguarda solo i fruitori di questi locali, bensì anche tutto il fronte delle merci di approvvigionamento.



### 3.6.4.5 Le sedi scolastiche

Il Comune di Bari contempla, al suo interno, ben 289 istituti scolastici, dall’infanzia (137), alla primaria (67), alla secondaria di primo grado (30), alle secondarie di secondo grado (55), per finire ad una trentina di altri istituti di vario tipo. Quindi, in totale, oltre 300 strutture che gravano sui tempi della città, quindi sulla mobilità ed il traffico cittadino, soprattutto in due fasce orarie: 7.30-8.30 e 12.30-13.30. Orari in cui il traffico si somma alle chiusure dei negozi ed alle uscite dagli uffici pubblici.

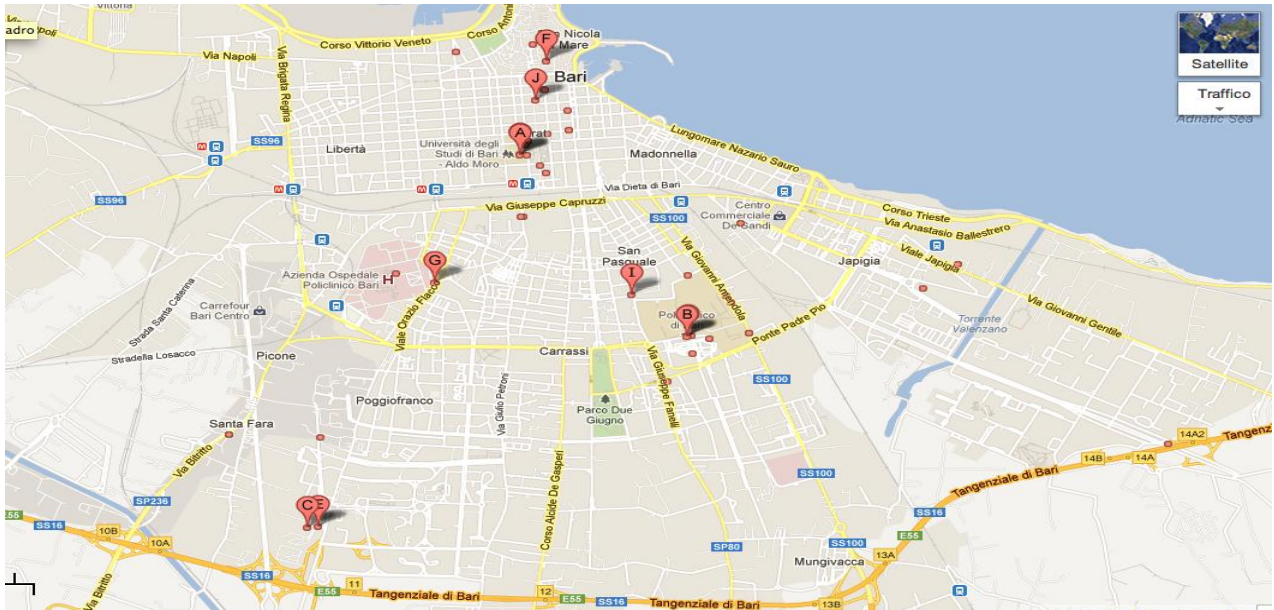


### 3.6.4.6 Le sedi universitarie

In numero inferiore come numero di edifici, le sedi universitarie a Bari, principalmente dislocate intorno al Palazzo Ateneo (quelle dell'Universit  degli Studi di Bari), nel Policlinico ed in sedi periferiche (quali economia, a Poggiofranco) e nel Campus Universitario (nell'area racchiusa da Via Amendola, Via Re David e Celso Ulpiani) laddove coincidono anche le sedi delle Facolt  di Ingegneria ed Architettura del Politecnico di Bari. Bench  siano pochi edifici, essi attraggono decine di migliaia di studenti provenienti da tutto l'hinterland barese, a parte quelli che, pur avendo residenza esterna, vivono in appartamenti o case dello studente direttamente a Bari.

I primi influiscono sulla mobilit  sia come utilizzatori del proprio mezzo motorizzato che come fruitori del T.P.L., per lo pi  extra-urbano. I secondi, invece, influiscono sulla mobilit  urbana della citt  sia come pedonalit  e ciclabilit  (per chi   in prossimit  della sede universitaria, o semplicemente costretto a non poter utilizzare l'auto per ragioni di carattere personale), sia come fruitori del T.P.L. locale (AMTAB), ossia sono i destinatari possibili delle agevolazioni promosse dall'azienda di T.P.L.



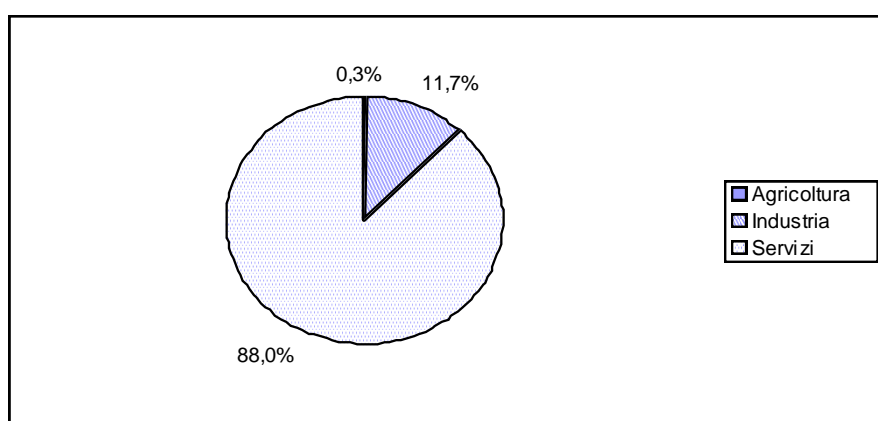


### 3.7 L'economia urbana, l'istruzione e il lavoro

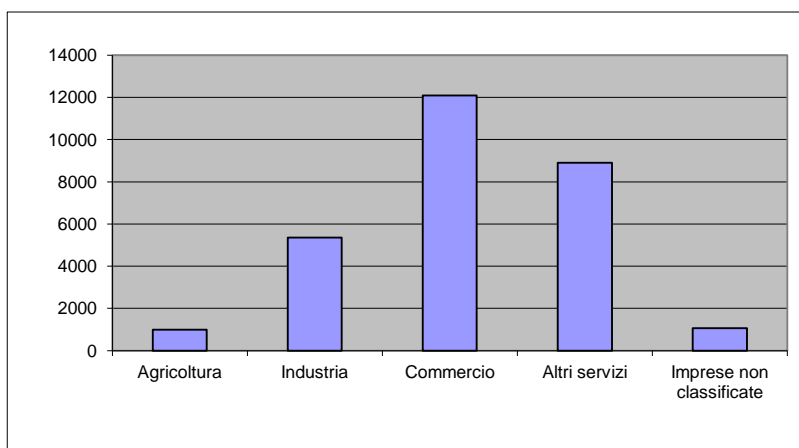
Il Comune di Bari nel 2010 ha prodotto un valore aggiunto totale pari a circa 7,4 miliardi di euro. I dati relativi alla composizione del valore aggiunto per settore di attività confermano l'elevata terziarizzazione del comune di Bari: ben l'88% del valore aggiunto totale proviene, infatti, dal settore dei servizi, mentre all'industria si deve l'11,7% e all'agricoltura appena lo 0,3% del totale, valore che risulta il più basso fra i comuni di Terra di Bari.

Nelle più di 24.000 unità locali (UL) attive sul territorio comunale sono impiegati più di 54.000 addetti con una conseguente dimensione media delle stesse di 2,2 addetti. In figura è possibile osservare la distribuzione settoriale delle UL che, come si rileva, operano principalmente nel commercio, seguito da altri servizi, industria, e agricoltura.

**Figura:** Valore aggiunto per settore di attività economica, 2010



**Figura:** Unità locali attive per settore di attività economica, 2010



I dati riportati confermano l'importanza del settore terziario nella città di Bari.

Analizzando i dati forniti dalla Camera di Commercio di Bari nell'anno 2010 relativamente alle localizzazioni ed agli addetti suddivisi per settore, appare evidente la ridotta incidenza del terziario avanzato (ICT, servizi alle imprese) rispetto ai settori tradizionali quali il commercio ed i servizi sociali. Nel settore H, legato al turismo, si registra la presenza di 79 UL. Le imprese manifatturiere sono circa il 20% del totale delle imprese attive, mentre quelle delle costruzioni rappresentano il 12% del totale. La dimensione media di impresa nel secondario è molto alta: 11 addetti per azienda rispetto ai 4,61 delle costruzioni.

**Tabella:** Localizzazioni e totale addetti alle dipendenze delle imprese dell'Area Metropolitana, suddivise per settori di attività

|   | Localizzazioni 2007 |                | Sedi Artigiane 2006 |            |            |            | Sedi di impresa 2006 |              |            |            |
|---|---------------------|----------------|---------------------|------------|------------|------------|----------------------|--------------|------------|------------|
|   | Localizzazioni      | Totale addetti | Registrate          | Attive     | Iscrizioni | Cessazioni | Registrate           | Attive       | Iscrizioni | Cessazioni |
| A Agricoltura, caccia e silvicoltura                | 113                 | 119            | 3                   | 3          | 0          | 2          | 119                  | 114          | 4          | 6          |
| B Pesca, piscicoltura e servizi connessi            | 0                   | 0              | 0                   | 0          | 0          | 0          | 0                    | 0            | 0          | 0          |
| C Estrazione di minerali                            | 2                   | 8              | 0                   | 0          | 0          | 0          | 0                    | 0            | 0          | 0          |
| D Attività manifatturiere                           | 684                 | 7.524          | 274                 | 260        | 16         | 18         | 656                  | 519          | 10         | 25         |
| E Prod. e distrib. energ. elettr., gas e acqua      | 2                   | 2              | 0                   | 0          | 0          | 0          | 1                    | 1            | 0          | 0          |
| F Costruzioni                                       | 376                 | 1.736          | 163                 | 161        | 10         | 11         | 376                  | 330          | 17         | 17         |
| G Comm. ingr. e dett.-rip. beni pers. e per la casa | 1.273               | 1.604          | 86                  | 85         | 1          | 2          | 1.233                | 1.034        | 48         | 58         |
| H Alberghi e ristoranti                             | 76                  | 119            | 1                   | 1          | 0          | 0          | 82                   | 65           | 0          | 6          |
| I Trasporti, magazzinaggio e comunicaz.             | 229                 | 517            | 79                  | 77         | 2          | 4          | 223                  | 184          | 2          | 6          |
| J Intermediaz. monetaria e finanziaria              | 54                  | 40             | 0                   | 0          | 0          | 0          | 49                   | 44           | 2          | 4          |
| K Attiv. immob., noleggio, informat., ricerca       | 306                 | 683            | 47                  | 46         | 1          | 0          | 273                  | 227          | 16         | 10         |
| L Pubbl. amm. e difesa; assic. sociale obbligatoria | 0                   | 0              | 0                   | 0          | 0          | 0          | 0                    | 0            | 0          | 0          |
| M Istruzione  | 22                  | 21             | 4                   | 4          | 0          | 0          | 17                   | 17           | 1          | 0          |
| N Sanità e altri servizi sociali                    | 13                  | 23             | 0                   | 0          | 0          | 0          | 15                   | 12           | 0          | 0          |
| O Altri servizi pubblici, sociali e personali       | 134                 | 169            | 78                  | 78         | 6          | 6          | 122                  | 114          | 9          | 10         |
| P Serv. domestici presso famiglie e conv.           |                     |                | 0                   | 0          | 0          | 0          | 0                    | 0            | 0          | 0          |
| X Imprese non classificate                          | 142                 | 1.965          | 15                  | 6          | 2          | 1          | 392                  | 44           | 110        | 7          |
| <b>TOTALE</b>                                       | <b>3.426</b>        | <b>14.530</b>  | <b>750</b>          | <b>721</b> | <b>38</b>  | <b>44</b>  | <b>3.558</b>         | <b>2.705</b> | <b>219</b> | <b>149</b> |

Fonte: Camera di Commercio di Bari

In entrambi i casi la dimensione media è di molto superiore alla media nell'area metropolitana. La presenza della zona ASI ha infatti favorito la localizzazione delle imprese di maggiori dimensioni, anche grazie all'apporto di capitali esterni, come riportato nella tabella successiva. Anche se su molte di queste, nell'ultimo anno, ha gravato il peso della crisi, costringendo significative contrazioni sotto il profilo degli investimenti e occupazionale.

| Imprese con capitali esterni nell'area Metropolitana Terra di Bari |             |              |           |          |
|--|-------------|--------------|-----------|----------|
|  | Nazionalità | Settore      | Impiegati | Turnover |
| BOSCH  | D           | Meccanica    | 2000      | 350      |
| BRIDGESTONE  | JAP         | Pneumatici   | 1060      | 260      |
| GETRAG   | D           | Meccanica    | 830       | 230      |
| GRAZIANO   | CH          | Meccanica    | 550       | 70       |
| M.MARELLI  | IT          | Meccanica    | 526       | 104      |
| SKF  | SW          | Meccanica    | 460       | 83       |
| OM CARRELLI  | D           | Meccanica    | 400       | 140      |
| OSRAM  | D           | Meccanica    | 300       | 45       |
| NUOVO PIGNONE  | USA         | Meccanica    | 200       | 60       |
| PERONI   | SAF         | Alimentare   | 150       | 75       |
| SERONO   | CH          | Farmaceutico | 140       | 426      |

Fonte: Cerpem, 2010

Dall'analisi storica emerge che il settore maggiormente in crescita è il settore K che comprende le imprese di servizi e l'ICT; viceversa i settori tradizionali, quali il manifatturiero ed il commercio presentano un bilancio complessivamente negativo.

Le imprese artigiane registrate a Bari sono 750. Il numero di iscrizioni è di poco superiore a quello delle cessazioni, anche nei settori in crisi quale quello manifatturiero e del commercio. Complessivamente, nella

città di Bari il tasso di artigianalità è basso (13 imprese ogni mille abitanti) se confrontato con quello degli altri comuni dell'area Metropolitana.

Dall'analisi dei dati, si evidenzia una presenza considerevole di piccole imprese di costruzioni ed impiantiste. Un altro dato significativo è quello relativo al settore dei trasporti. Infine le imprese artigiane manifatturiere hanno lo stesso bilancio negativo registrato nell'intero settore manifatturiero.

Il Comune di Bari al 2010 presenta un tasso di occupazione del 46,8% e, se rispetto alla situazione media regionale tale indicatore sembra individuare un contesto più dinamico (il tasso di occupazione regionale è pari al 35,3%), è pur vero che il quadro appare molto meno confortante se confrontato con la situazione media nazionale del 56,9%. Dei circa 140.000 occupati in totale, ben l'83,1% risultano occupati nel settore terziario, a conferma dell'elevato peso del comparto dei servizi all'interno del comune di Bari in termini di valore aggiunto. Ad un numero pur esiguo di occupati nel settore industriale (15,8%) fa, inoltre, seguito una porzione davvero esigua di occupati in agricoltura (1,1%).

Un altro dato interessante riguarda l'impiego pubblico. A Bari sono presenti le principali istituzioni pubbliche della Regione e gli organi di governo. Ne consegue che circa 20.000 occupati operano nel settore pubblico.

Il problema dei bassi tassi di occupazione e di attività è anche una conseguenza delle problematiche che caratterizzano il mercato del lavoro barese, fra cui il gap fra domanda e offerta, ovvero fra competenze domandate dalle imprese e professionalità disponibili sul mercato, le difficoltà di incrocio fra domanda e offerta di lavoro, una rete di servizi per il mercato del lavoro che, allo stato attuale, non raggiunge livelli adeguati di efficienza operativa.

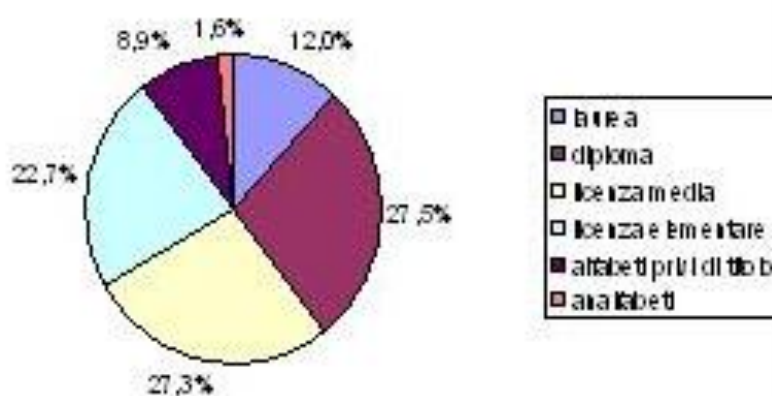
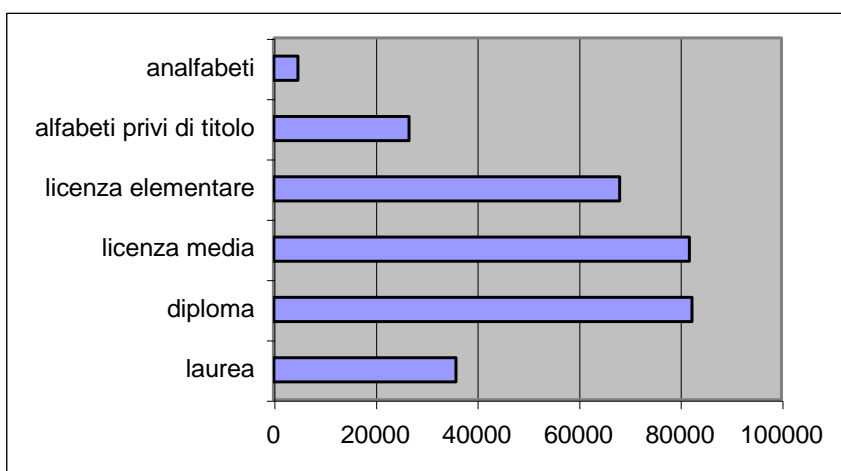
Le politiche intraprese a livello comunale in passato nel settore del lavoro sono state orientate proprio a colmare le carenze del mercato cercando di stimolare alcune dinamiche positive. Per esempio, rispetto alla necessità di favorire l'incrocio tra domanda e offerta di lavoro, è di particolare rilevanza l'iniziativa del "salario d'inserimento". Essa è finalizzata specificatamente a favorire la promozione dell'inserimento e della integrazione lavorativa incoraggiando i processi di incontro tra domanda ed offerta e a contenere e/o ridurre la presenza di frange di emarginazione sociale in conseguenza del mancato inserimento nel tessuto lavorativo della realtà metropolitana barese attraverso l'attivazione di tirocini formativi.

In linea con un ampio programma articolato su macro-obiettivi mirati al miglioramento dei servizi sociali, alla promozione delle imprese, all'inserimento lavorativo delle fasce deboli della cittadinanza, alla rivalutazione delle periferie, al rispetto del principio delle pari opportunità, sono stati posti in essere interventi diretti alla formazione ed interventi riguardanti la creazione di impresa giovanile.

Le nuove politiche attive del lavoro, invece, si fondano sull'incremento di efficienza operativa dei CPI e sul miglioramento del sistema di diffusione delle informazioni con riferimento, in particolare, ai posti vacanti, ai fabbisogni di personale qualificato, alle caratteristiche delle persone in cerca di occupazione, anche attraverso l'istituzione degli Osservatori sul mercato del lavoro.

Al fine di migliorare l'efficacia delle politiche attive del lavoro su scala metropolitana, sono stati previsti interventi fondati sull'idea di accrescere l'interconnessione interna e l'integrazione a livello produttivo, sociale ed amministrativo fondata sulla più ampia diffusione di sistemi "a rete".

Circa l'Istruzione, il numero di laureati copre una quota del 12%: tale dato è particolarmente interessante se confrontato con la media nazionale che risulta pari al 11,5%, ovvero evidenzia la presenza nel comune di Bari di una buona fetta di individui con elevati livelli di istruzione.

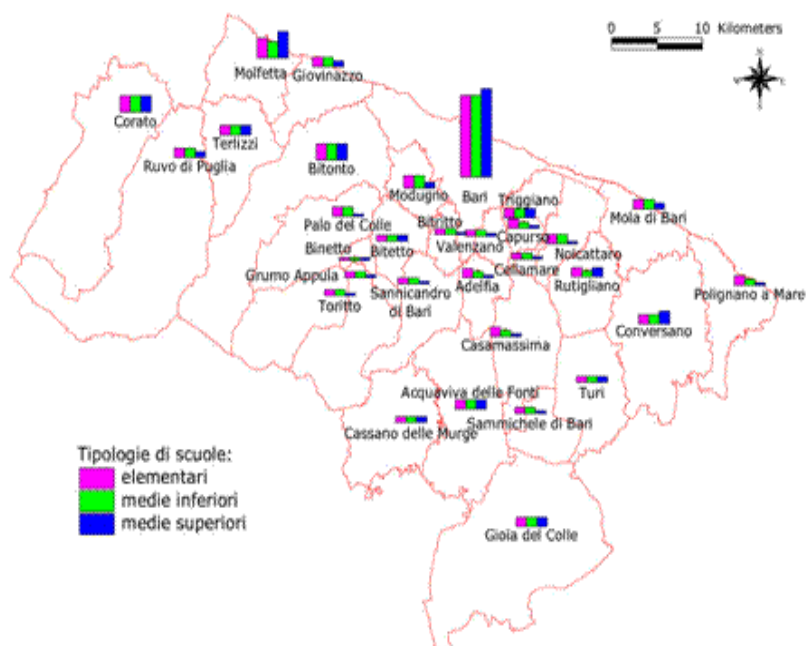


Fonte, Valori assoluti e incidenza percentuale istruzione, ISTAT 2010

Relativamente all'offerta formativa nel suo complesso, Bari può contare infatti su una rete piuttosto solida sia sotto il profilo dell'istruzione d'eccellenza che di base. Nella Città di Bari sono presenti due tra le maggiori Università del meridione, l'Università di Bari e il Politecnico di Bari, e 11 Istituti del CNR tra cui alcuni di grande prestigio come l'ISPA (Istituto di Scienze delle Produzioni Alimentari). Un patrimonio infrastrutturale educativo e di conoscenze importante che dimostra la vivacità di una Città che, tra le sue vocazioni probabilmente ancora inesprese, custodisce proprio nella conoscenza, nella ricerca e nell'innovazione uno dei propri potenziali *asset* di sviluppo. Le due Università pubbliche della città di Bari, in particolare, sono infatti un polo di attrazione culturale, sociale ed economico rilevante per i giovani di MTB e, se su quasi 70.000 studenti, gran parte proviene dall'area metropolitana, e più in generale dalle altre province della Puglia e della Basilicata, i due Atenei costituiscono ormai un punto di riferimento stabile per studenti dalla Grecia, dall'Albania (circa i tre quarti degli studenti stranieri iscritti) e di transito per studenti e ricercatori da paesi europei come la Polonia, la Spagna, la Germania, la Francia e più in generale dal bacino del Mediterraneo. La infrastrutturazione scolastica appare anch'essa piuttosto solida a tutti i livelli, vantando ben 25 Istituti secondari superiori tra cui 10 Istituti tecnico-industriali e commerciali, 6 Licei (Scientifico, Classico e Artistico) e vari Istituti magistrali e alberghieri.



**Figura:** Sistema dell'offerta formativa scolastica in MTB, USR 2010



La metà della popolazione di riferimento si divide in coloro che hanno la licenza media o elementare (rispettivamente il 27,3% ed il 22,7%), mentre i diplomati sono il 27,5%. Le persone prive di titolo rappresentano circa il 10% del totale.

L'analisi dei livelli di istruzione pone in luce un problema che caratterizza il Comune di Bari, ossia che la fascia di popolazione giovane con elevati livelli di qualificazione non incontra sul territorio sufficienti sbocchi occupazionali rispondenti alle proprie competenze accumulate. Pertanto, si osserva il classico fenomeno di "fuga dei cervelli", un flusso in uscita degli individui più qualificati ed istruiti che si sposta verso aree più dinamiche del Paese o all'estero proprio a causa delle dinamiche fisiologiche del mercato del lavoro. Ciò comporta una perdita netta in termini di capitale umano, oltre che una perdita in termini di rendimento netto dell'investimento in istruzione che, pur pesando sul territorio di origine, determina ricadute positive sui territori di destinazione. Al tutto si lega la questione relativa al grado di mobilità sociale e, più specificatamente, al grado di mobilità intergenerazionale presente nel sistema economico locale (ovvero il grado di dipendenza dello status sociale ed occupazionale degli individui da quello della propria famiglia di origine).

Sebbene sia difficile dare contezza di tale fenomeno, alcuni recenti studi realizzati con riferimento all'Ateneo barese, evidenziano che l'effetto della famiglia d'origine sui redditi dei laureati appare piuttosto significativo. Il background familiare, pur avendo un'incidenza trascurabile sulla performance universitaria, condiziona fortemente i livelli di reddito a tre anni dalla laurea ed anche l'eventuale scelta migratoria. Infatti, i laureati che provengono da famiglie di più bassa estrazione sociale hanno una maggiore probabilità di migrare rispetto ai laureati di classi sociali più elevate. Si rileva, pertanto, nel Comune di Bari, una tendenziale immobilità sociale ed una capacità di successo nella carriera professionale che ha poco a che fare con i meriti dei singoli e che dipende fortemente dalla classe sociale della famiglia di appartenenza.

### **3.8 Le dinamiche sociali e il sistema di welfare municipale**

La crisi economica in atto colpisce sempre più i nuclei familiari e le persone con un basso titolo di studio che, conseguentemente, svolgono o svolgevano (caso ancora più grave) attività lavorative a basso contenuto di conoscenza e ad alta intensità di lavoro. Tali profili sono coloro che rientrano tra i “nuovi poveri”. È possibile affermare, quindi, che ultimamente il “rischio povertà”, il rischio esclusione sociale, il rischio emarginazione sono cresciuti e contrastare tali fenomeni è estremamente complesso, specie per una grande Città.

Sotto il profilo delle fragilità sociali, di particolare gravità appare il fenomeno dei minori a rischio di illegalità e coinvolti in attività criminali. Interventi precocissimi, integrati e mirati al sostegno delle famiglie e dei minori a rischio di devianza, rientrano non a caso tra le priorità del Piano Sociale di Zona, così come detti interventi assumono maggiore incisività e una più forte integrazione con le politiche educative e di orientamento al lavoro. Vi sono, poi, situazioni di bisogno irreversibili, riconducibili alla presenza di invalidità gravi e permanenti, caratterizzate dalla “multiproblematicità” dello stato di disagio della persona, tali da richiedere un ricorso continuo alla struttura dei servizi. Povertà, invalidità gravi ed esclusione sociale in molti casi si presentano correlate e sono spesso il prodotto di un insieme di cause: la mancanza di rapporti primari a partire anche dalla prima infanzia, una prolungata istituzionalizzazione, l'interruzione di un percorso formativo, la fine traumatica di un rapporto familiare, la perdita improvvisa del lavoro, uno sfratto dall'abitazione per mancanza di reddito, l'insorgenza di un infortunio grave, la presenza della malattia mentale, l'esperienza di una reclusione o il precipitare nella dipendenza da alcool o stupefacenti.

A volte cause ed eventi si accavallano e in alcuni casi hanno durata limitata nel tempo e possono essere superati con supporti temporanei, mentre nei casi più gravi, quando povertà ed esclusione sono il risultato di stratificazioni di eventi sedimentati nel tempo, si rende necessaria un'azione concertata dei diversi servizi ed una pluralità di interventi: assistenza economica, accoglienza protetta, inserimento lavorativo, cura, ri-socializzazione. Rilevante appare la domanda di soluzioni per improvvise emergenze abitative alle quali non si riesce spesso a dare risposte sufficienti, così come per sostegni alle spese del canone di locazione. L'emergenza “abitazioni”, in qualche caso, determina ancora oggi l'allontanamento dei bambini dai genitori.

Gli anziani chiedono risposte adeguate ai loro bisogni: servizi domiciliari per rimanere nella propria casa anche quando diventano non autosufficienti, assistenza sanitaria domiciliare per evitare istituzionalizzazioni improprie, servizi alternativi al ricovero in casa di riposo a causa della solitudine. In continua evoluzione risulta essere il fenomeno della diffusione delle droghe e delle sostanze psicoattive specie tra i giovani, così come contestualmente è in forte aumento l'uso di alcool senza che si registri d'altra parte un'acquisita consapevolezza rispetto ai rischi legati agli eccessi nel consumo. Sul versante delle strutture sanitarie ospedaliere, nel Comune di Bari, oltre a 2 importanti presidi ospedalieri pubblici (San Paolo e Di Venere) che garantiscono insieme 688 posti letto, vi sono 11 poliambulatori, l'Azienda Ospedaliera Universitaria Policlinico articolata in 125 unità organizzative complesse e che dispone di 1.550 posti letto, oltre che numerose Cliniche Private convenzionate ASL BA. Complessivamente, sul territorio del Comune di Bari, si stimano attivi circa 2300 posti letto.

A fronte di una richiesta sociale complessa, di sicuro interesse appare l'impegno dell'amministrazione comunale nei confronti delle categorie svantaggiate in chiave di assistenza, inclusione, integrazione e re-inserimento lavorativo. Così come significative risultano le politiche verso i senza fissa dimora e sul versante della legalità e del consolidamento del senso civico nella cittadinanza. Quanto attuato dal Servizio Sociale e dal relativo Ufficio di Piano del Comune di Bari contiene notevoli elementi di innovazione, ormai consolidati

nel sistema dell'offerta di servizi al territorio. Le risorse impegnate per le attività del Piano Sociale di Zona sono pari a oltre centonove milioni di Euro e la spesa sociale pro capite si attesta, quindi, sui 340,15 euro per l'intero triennio.

Il fulcro delle strategie relativamente ai minori è rappresentato da un efficace sintesi tra sostegno alle famiglie, valorizzazione delle reti sociali, appropriatezza e differenziazione delle risposte e degli interventi, potenziamento e qualificazione dei servizi socio-educativi e ricreativi, distribuiti omogeneamente sul territorio. L'attività realizzata dal Piano di Zona ha introdotto nel sistema di Welfare nuovi standard strutturali, organizzativi e funzionali per tutte le strutture e i servizi socio-educativi e ricreativi per minori autorizzati al funzionamento, come previsto dal Regolamento Regionale n. 4/2007. Con le attività del Piano di Zona il Comune di Bari ha inteso rilanciare politiche sociali per i minori e la famiglia capaci di uscire dalla logica meramente assistenziale ed emergenziale a favore di strategie di inclusione sociale, di politiche attive del lavoro, di politiche abitative e di sostegno al reddito e dell'affidamento familiare.

Rispetto a questa area di intervento va sottolineato, tra gli aspetti positivi, il potenziamento del Servizio Home Maker, attraverso il quale si garantisce un mirato intervento di sostegno educativo – genitoriale domiciliare per l'accrescimento delle competenze genitoriali ed il miglioramento della relazione genitore-figlio, finalizzato anche a prevenire eventuali forme di istituzionalizzazione dei minori. Notevoli passi avanti sono stati compiuti in favore della deistituzionalizzazione dei minori, soprattutto attraverso il rilancio del Servizio Affidamento anche alla luce delle linee guida sull'affidamento familiare della Regione Puglia ed in attuazione della Legge di riforma sull'affido e l'adozione n.149/2001. Attraverso il Servizio di affidamento familiare si vuole garantire al minore temporaneamente privo di un ambiente familiare idoneo un contesto familiare significativo, offrendo al contempo ogni opportuno intervento di sostegno al nucleo di origine per superare il disagio di cui è portatore.

Le attività previste dal Piano di Zona hanno inoltre fortemente incrementato il sostegno educativo ai minori in difficoltà aumentando le strutture socio – educative diurne; sono state attivate convenzioni con undici Centri Diurni per minori dove i minori in carico sono circa 450 ogni anno. Inoltre, i Servizi Sociali, ormai da diversi anni, si muovono seguendo la logica del lavoro di rete cercando di dare le risposte necessarie ad assicurare la piena tutela dei minori. Proprio per rafforzare il lavoro di rete, su cinque Circostrizioni (a breve saranno attivati su tutte le Circostrizioni cittadine) sono nati (luglio 2009) i Centri Polifunzionali per Servizi Integrati che integrano e raccordano tra loro in modo funzionale i Centri Aperti Polivalenti per Minori e i Centri di Ascolto per le Famiglie. Il Comune di Bari ha provveduto a potenziare il servizio Asili Nido, con la realizzazione di una nuova struttura nel quartiere Libertà e si prevede entro il 2011 l'apertura di una nuova sezione nido presso il quartiere Stanic. In Bari sono presenti, inoltre, presso le Scuole dell'infanzia diverse sezioni primavera.

Grandi sforzi sono stati compiuti dall'Ambito verso la deistituzionalizzazione degli anziani e non si può non citare in questa sede il potenziamento realizzato del servizio affidamento anziani di cui si avvalgono centoquarantacinque anziani ogni anno. Si registra, inoltre, anche un potenziamento del servizio di assistenza domiciliare sociale (SAD) attraverso il quale, oggi, si assistono oltre centocinquanta anziani ogni anno. Ulteriore elemento di forza di tale area è l'attivazione, a breve, del servizio di Assistenza Domiciliare Integrata (ADI), che assisterà circa cento anziani e duecentocinquanta entro il 2012. Oltre ciò si deve citare la presenza sul territorio di Bari di un centro sociale polivalente per anziani e di tre centri di aggregazione. Si deve aggiungere, inoltre, che sono assistiti circa duecento anziani in Case Protette (RSSA) e circa trenta unità sono presenti in Case di Riposo. Per quanto concerne l'area delle disabilità, da considerarsi certamente strategica per l'Ambito, sono stati realizzati diversi interventi che hanno qualificato l'attività del

Comune di Bari. Il maggiore punto di forza consiste sicuramente nell'aver realizzato, in attuazione di quanto previsto dalla lettera g) dell'art.8 della Legge 104/1992, un sistema di trasporti per le persone con disabilità estremamente variegato e flessibile in base alle esigenze degli utenti, al fine di consentire sia la loro riabilitazione, sia la piena partecipazione alla vita sociale e lavorativa.

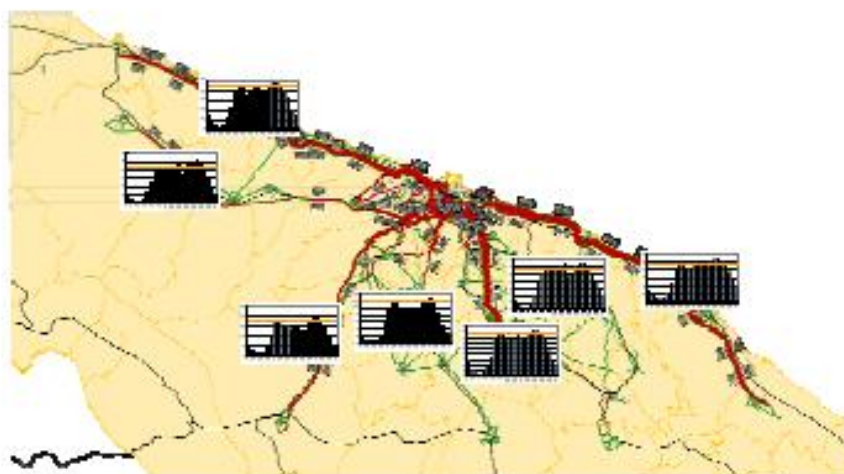
È stato consolidato, infatti, il trasporto presso i centri di riabilitazione ai sensi della LR 3/2003, di cui il Comune di Bari, con l'accordo dell'ASL BA, ha inteso assumere la piena gestione, affidandolo all'AMTAB S.p.A. Grazie a questo servizio circa 750 utenti sono stati accompagnati gratuitamente dalle proprie abitazioni (o spesso, per quanto riguarda i minori, dalle scuole) presso i centri riabilitativi dell'ASL BA. Analogo è il servizio di accompagnamento organizzato, d'intesa con l'ASL, per circa 60 utenti baresi che usufruiscono dell'assistenza, sanitaria e socio-sanitaria, del Seminternato S. Agostino. Il Comune, inoltre, ha assicurato un altro servizio di trasporto, particolarmente apprezzato dagli utenti, principalmente finalizzato all'inserimento sociale e lavorativo delle persone con disabilità e svolto mediante taxi, grazie al quale 110 persone ogni giorno sono riuscite ad abbandonare la propria abitazione per raggiungere le sedi delle associazioni, il proprio posto di lavoro o l'università, oltre che i presidi sanitari privati. L'Amministrazione ha inoltre garantito anche un servizio "a chiamata" gestito dall'AMTAB e svolto mediante i pulmini "Pollicini" e che successivamente il Comune di Bari ha voluto rivitalizzare scegliendo che anche tale servizio fosse svolto mediante taxi, mezzi di trasporto molto apprezzati dalle persone diversamente abili e dai ciechi.

Un altro capitolo importante è quello dei servizi domiciliari. In questo campo il Comune ha avuto modo di seminare e maturare esperienze significative. Il primo e più importante esempio è quello dell'attivazione dell'Assistenza Domiciliare Integrata, che si affianca al SAD, già da tempo avviato da questa Amministrazione e grazie al quale sono quotidianamente assistiti quaranta disabili gravi. È bene sottolineare la rilevanza delle prestazioni di carattere sociale che vengono offerte dal Comune (che si integrano con quelle offerte dall'ASL), che qualificano particolarmente l'assistenza fornita alla persona disabile. È su questo che il Comune ha puntato privilegiando progetti di "welfare pesante", per un concreto sollievo alle persona con disabilità grave ed alle loro famiglie. Si vuole evidenziare, altresì, la sperimentazione di un progetto di affido adulti disabili, avviato a partire dal 2009, che, sicuramente, se darà i risultati sperati, potrà aprire la strada ad una possibile e valida alternativa alla istituzionalizzazione.

### 3.9 Analisi cronografica dei flussi veicolari

La principale criticità della rete stradale in territorio comunale è costituita dall'assenza di un impianto gerarchizzato e adeguato sotto il profilo funzionale. Questa situazione è aggravata dai volumi di traffico che la viabilità è chiamata a gestire e che nel tempo hanno spinto a prevedere soluzioni infrastrutturali estremamente impattanti e spesso non rispondenti ad un disegno complessivo di adeguamento/potenziamento della rete stradale. Procedendo dalla rete principale a quella locale è possibile riscontrare le problematiche di seguito descritte. La rete della viabilità extraurbana principale convergente sulla città presenta caratteristiche geometrico funzionali non a norma e ciò assume una particolare gravità in ragione dei flussi, anche di mezzi pesanti, che questi assi sono chiamati a servire. I volumi di traffico che il capoluogo scambia con il resto del territorio ammontano giornalmente a circa 260.000 veicoli leggeri e 30.000 veicoli pesanti.

**Figura:** Flussi di scambio tra Bari e il territorio circostante



Limitando l'attenzione ai soli veicoli leggeri e assumendo il valore medio sul coefficiente di riempimento riscontrato in occasione delle indagini condotte da TecnoPolis a supporto del PRT e pari a 1,3 occupanti/auto si ottengono circa 330.000 spostamenti.

**Figura:** Andamento dei flussi veicolari in ingresso a Bari sulle principali direttrici stradali

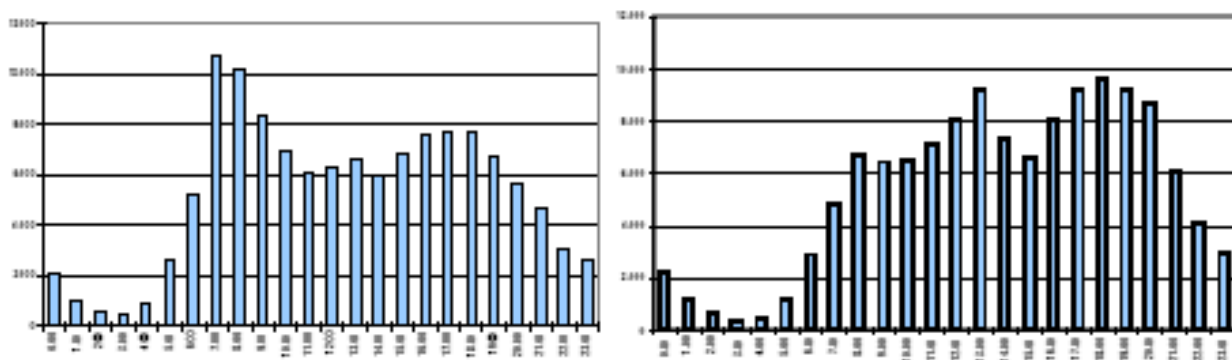
| Codice sezione | Nome sezione                 | WOME_STRADA    | Veicoli Leggeri_SNH | Mezzi Pesanti_SNH | TOT_SNH | Veicoli Leggeri_HP | Mezzi Pesanti_HP | TOT_HP                    |
|----------------|------------------------------|----------------|---------------------|-------------------|---------|--------------------|------------------|---------------------------|
| 0041A          | Palera_Bari                  | SS16 ADRIATICA | 25.824              | 2.878             | 28.702  | 2.304              | 304              | 2.608                     |
| 0043B          | Pala del Colle_Modugno       | SS98           | 13.573              | 1.001             | 14.574  | 1.388              | 132              | 1.517                     |
| 0044A          | Bialto_Modugno               | SP1            | 4.821               | 180               | 5.011   | 809                | 35               | 844                       |
| 0045A          | Birico_Bari                  | SS271          | 8.847               | 808               | 10.455  | 1.232              | 133              | 1.365                     |
| 0046A          | Thiggiano_Traspetale di Bari | SS100          | 25.882              | 4.287             | 30.169  | 2.393              | 136              | 2.529                     |
| 0047B          | Mala di Bari_Bari            | SS16 ADRIATICA | 25.359              | 1.979             | 27.338  | 1.717              | 325              | 2.042                     |
| 0048B          | Bionto_Modugno               | SS98           | 7.527               | 1.047             | 8.574   | 588                | 105              | 693                       |
| 3002A          | Bionto_Aeroporto di Bari     | SP158          | 3.543               | 244               | 3.787   | 554                | 35               | 589                       |
| 0007B          | Bionto_Santo Spirito         | SP91           | 4.792               | 180               | 4.942   | 311                | 9                | 320                       |
| 3010Uesta      | --                           | A14            | 3.878               | 1.829             | 5.707   | 334                | 146              | 480                       |
| 3011Uesta      | --                           | A14            | 2.288               | 279               | 2.545   | 335                | 37               | 372                       |
|                |                              |                | 128.412             | 14.172            | 140.584 | 11.838             | 1.405            | 13.000                    |
|                |                              |                |                     |                   |         |                    |                  | Totale in ingresso a Bari |

**Figura:** Andamento dei flussi veicolari in uscita da Bari sulle principali direttrici stradali

| Codice sezione | Nome sezione                 | HOME_STRADA    | Veicoli Leggeri_3H | Mezzi Pesanti_3H | TOT_3H  | Veicoli Leggeri_HP | Mezzi Pesanti_HP | TOT_HP                   |
|----------------|------------------------------|----------------|--------------------|------------------|---------|--------------------|------------------|--------------------------|
| 0041B          | Bari_Faliese                 | SS16 ADRIATICA | 24.024             | 2.949            | 27.000  | 1.073              | 173              | 1.244                    |
| 0043A          | Modugno_Pala di Colle        | SS66           | 12.700             | 890              | 13.670  | 552                | 81               | 633                      |
| 0044B          | Modugno_Dibaito              | SP1            | 4.237              | 302              | 4.539   | 187                | 10               | 177                      |
| 0045B          | Bari_Milano                  | SS271          | 10.303             | 838              | 11.141  | 487                | 45               | 542                      |
| 0046B          | Tangenziale di Bari_Tiggiano | SS100          | 27.185             | 4.837            | 32.022  | 1.851              | 188              | 1.939                    |
| 0047A          | Bari_Isola di Bari           | SS16 ADRIATICA | 27.240             | 2.578            | 29.818  | 1.328              | 182              | 1.510                    |
| 0069A          | Modugno_Milano               | SS66           | 9.493              | 1.448            | 10.941  | 464                | 104              | 568                      |
| 3002B          | Aeroporto di Bari_Milano     | SP158          | 3.387              | 340              | 3.740   | 125                | 18               | 171                      |
| 0067A          | Santo Spirito_Milano         | SP61           | 5.010              | 178              | 5.188   | 328                | 17               | 345                      |
| 3010ingresso   | --                           | A14            | 3.145              | 1.459            | 4.604   | 382                | 70               | 452                      |
| 3011ingresso   | --                           | A14            | 2.024              | 370              | 2.394   | 324                | 31               | 345                      |
|                |                              |                | 136.000            | 15.549           | 145.378 | 6.969              | 663              | 7.633                    |
|                |                              |                |                    |                  |         |                    |                  | Totale in uscita da Bari |

Un ulteriore elemento a favore della creazione di un’offerta di servizi ferroviari cadenzati nell’area barese è costituito dalla distribuzione spazio-temporale di questa domanda. Negli istogrammi seguenti è riportato l’andamento delle cumulate dei rilievi di traffico in ingresso e uscita da Bari sulle stesse sezioni riportate nelle tabelle precedenti. È evidentemente riconoscibile la componente pendolare dei flussi di traffico ma la domanda di scambio si mantiene su valori medio elevati durante tutta la fascia diurna.

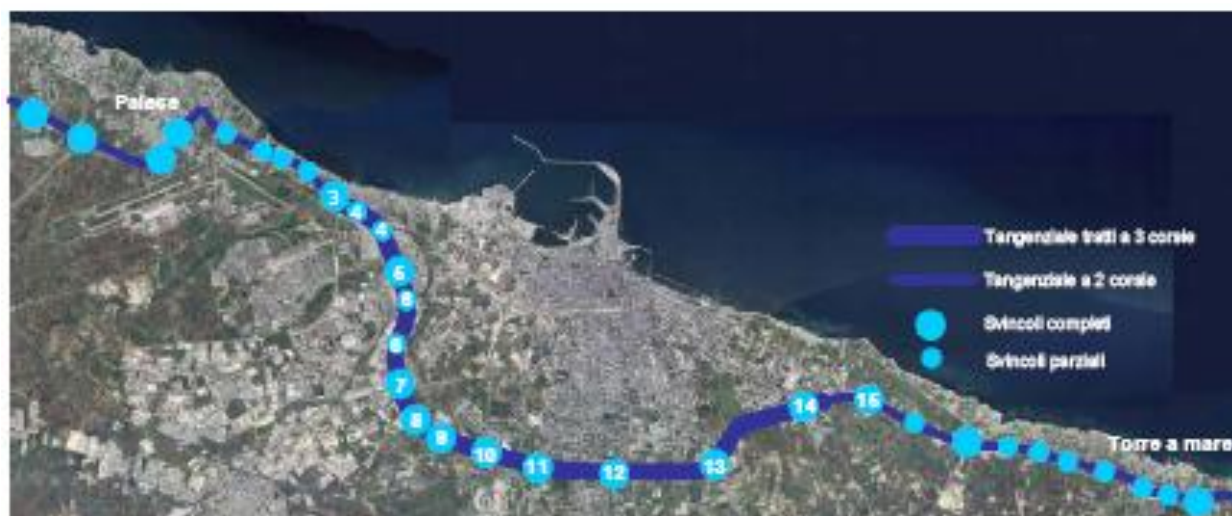
**Figure:** Andamento della cumulata dei rilievi di flusso in ingresso e in uscita



La tangenziale di Bari costituisce, allo stesso tempo, la dorsale su cui si attestano le radiali extraurbane, parte dell’itinerario costiero della S.S.16-bis e un elemento fondamentale della viabilità urbana di scorrimento. Questa molteplicità di funzioni non trova una adeguata rispondenza nelle caratteristiche geometriche dei tratti più esterni della tangenziale a nord e a sud in cui la sezione della carreggiata è a due corsie per senso di marcia senza banchine laterali di congrua larghezza e su cui si affacciano numerosi passi carrabili per il servizio ai frontisti. La proliferazione di svincoli in alcuni casi a distanze ravvicinate, le caratteristiche delle rampe di servizio e la loro connessione con la viabilità urbana, rappresenta la causa principale dei fenomeni di accodamento che, nelle ore di punta, risalgono sino alla carreggiata principale con riflessi sulla sicurezza e il regolare deflusso della corrente principale.



**Figura:** La tangenziale di Bari e le sue connessioni con la viabilità urbana



Fonte: DPP, 2009

### 3.10 Indagine sugli utilizzi del tempo e dello spazio

Al fine di suffragare le principali linee guida dello Studio di Fattibilità, inserendone la rilevazione all'interno della strategia di partecipazione, coinvolgimento della cittadinanza e della conseguente comunicazione, si è proceduto ad una indagine campionaria sugli utilizzi del tempo e dello spazio rivolta a residenti nella città di Bari. La preparazione del questionario è stata rivolta a un approfondimento delle esigenze di accessibilità ai servizi pubblici e privati, legati tanto alla mobilità urbana, che a una stima dell'utilizzo dell'ampio paniere di servizi comunali nel settore della cultura (musei, librerie), che in quello degli uffici demografici e simili, che in quelli di taglio sanitario, che in quelli più precipuamente commerciali.

#### 3.10.1 Disegno campionario dell'indagine

Da un punto di vista teorico, la numerosità campionaria viene determinata attraverso la risoluzione di un problema di ottimizzazione vincolata, che si fonda sull'incrocio delle risorse a disposizione, cercando di rendere minimo l'errore standard della stima del parametro d'interesse.

Nel caso di specie, la numerosità campionaria è stata calcolata considerando più che la messe di informazioni statistiche e demografiche a disposizione, un universo di riferimento individuato in una frazione della popolazione residente ( $N= 0,1\%$  circa della popolazione), secondo quanto rilevato dall'ISTAT al 1 gennaio 2011.

**Tabella:** Popolazione residente a Bari al 1 gennaio 2011

| BARI                         | Maschi  | Femmine | Totale  |
|------------------------------|---------|---------|---------|
| Popolazione residente (v.a.) | 153.711 | 166.764 | 320.475 |
| Popolazione residente %      | 47,96   | 52,04   | 100,00  |

Il piano di campionamento, poiché rivolto ad acquisire informazioni sintetiche e integrative su tematiche in larga misura trattate all'interno di documenti ufficiali, è stato pertanto pensato in termini relativamente semplici, senza eccessive stratificazioni.

È stato predisposto uno strumento di rilevazione (questionario) a risposte chiuse e vincolate, con una blanda apertura a domande a risposta libera degli intervistati di cui dare conto narrativamente.

Le classi di età della popolazione sono state ridotte a quattro sub-campioni, legati a una targetizzazione ragionata dei soggetti da intervistare per gli scopi precisi di quest'indagine di approfondimento e tesa a minimizzare i *bias* appostati dietro un campionamento a grappoli (*cluster*) molto ristretti, che spesso finiscono con il fotografare unità eccessivamente omogenee tra di loro e quindi non in grado di riprodurre in misura sufficiente la varianza dell'universo.

Si è, in altre parole, scelto di accorpate i residenti da 0 a 29 anni, in larga misura impegnati nel percorso formativo della scuola dell'obbligo o in quella universitaria, naturalmente riponderandone il peso percentuale sul totale della popolazione escludendo i bambini da 0 a 5 anni, i quali, pur potenziali destinatari di molti interventi, non sono plausibilmente attanagliati da personali preoccupazioni in tema di mobilità e non inseriti in percorsi di scolarizzazione obbligatoria (il totale della classe d'età 0-29 scende pertanto a 79.378 residenti, di cui 41.163 maschi e 38.215 femmine: - 16.530 unità).

**Tabella:** Popolazione residente a Bari 6+ anni al 1 gennaio 2011

| BARI                                 | Maschi  | Femmine | Totale  |
|--------------------------------------|---------|---------|---------|
| Popolazione residente 6+ anni (v.a.) | 145.123 | 158.822 | 303.945 |
| Popolazione residente 6+ anni (%)    | 47,75   | 52,25   | 100,00  |

Seguendo le principali linee guida dettate dall'ISTAT nella determinazione delle fasce d'età e nella loro ulteriore partizione, si è poi considerata la classe d'età comprensiva dei cittadini tra i 30 e i 49 anni, ossia quella fascia di popolazione adulta attiva con eventuale prole in età scolare (ma per specifiche ulteriori vedasi oltre). A seguire troviamo la fascia della popolazione adulta con figli in età tardo-scolare (tenuto conto dell'innalzamento dell'età media della procreazione), universitaria, o non più domiciliati presso la famiglia di origine. Si è infine indicata nella Tabella qui sotto la fascia degli ultrasessantacinquenni, presumibilmente in pensione e, relativamente a uno degli obiettivi della nostra indagine, coinvolti in esperienze familiari "allargate" nel ruolo di "nonni".

**Tabella:** Classi d'età scelte per la somministrazione del questionario e loro peso percentuale

| Classi d'età | Maschi   | % Maschi Ricalc. | Femmine  | % Femmine ricalc. | Totale   | % sul Totale | % sul Tot. Ricalc. |
|--------------|----------|------------------|----------|-------------------|----------|--------------|--------------------|
| 0-29         | 49.751   | 28,36            | 46.157   | 24,06             | 95.908   | 29,93        | 24,63              |
| (6-29)       | (41.163) |                  | (38.215) |                   | (73.378) | /            |                    |
| 30-49        | 46.479   | 32,03            | 48.633   | 30,63             | 95.112   | 29,67        | 31,92              |
| 50-64        | 29.835   | 20,56            | 33.929   | 21,36             | 63.764   | 19,90        | 21,40              |
| 65+          | 27.646   | 19,05            | 38.045   | 23,95             | 65.691   | 20,50        | 22,05              |
| Totale       | 153.711  | 100,00           | 166.764  | 100,00            | 320.475  | 100,00       | 100,00             |

Per quanto riguarda la suddivisione territoriale si è immaginato di ricorrere ad alcune “centrali” la cui ubicazione fisica risultasse quanto più possibile slegata da una loro frequentazione privilegiata da parte di soggetti residenti in prossimità a esse.

In particolare, per i questionari rivolti al campione 6-29 anni, si è privilegiata la loro somministrazione presso i locali dell’Università degli Studi di Bari “Aldo Moro”, con copertura di pressoché tutte le Facoltà, al fine di coinvolgere la popolazione studentesca scavalcando l’appartenenza regionale, trattandosi, nel caso barese, di un Ateneo con sedi uniche sul territorio cittadino. Per la popolazione ultrasessantacinquenne si è invece chiesto l’ausilio organizzativo della UIL Pensionati Puglia, già individuata in sede di proposta progettuale quale soggetto partner, al fine di raggiungere una platea di soggetti residenti in tutte le Circoscrizioni cittadine.

Per la altre fasce d’età, unitamente alla necessità di integrare con dieci ulteriori questionari il campione dei soggetti over 65, posta la mancata restituzione di tale numero di questionari distribuiti presso la UILP, si è provveduto mediante una distribuzione *pro manibus* di tipo *random* ma vincolata ai caratteri socio-demografici di età e genere, sempre effettuata, come per la restante tipologia del campione, nel mese di maggio 2012.

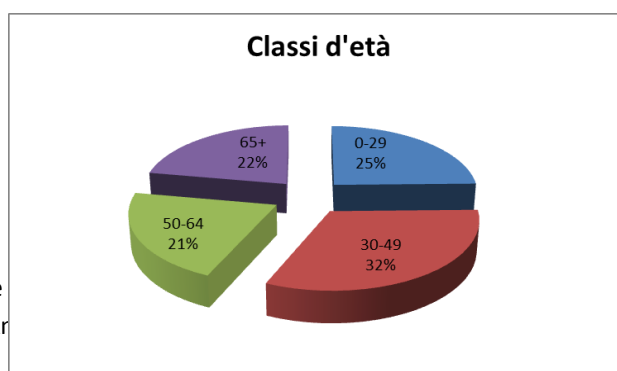
La scelta, a cui si sarebbe potuto ovviare individuando ulteriori centrali di distribuzione, come scuole ecc., è stata privilegiata per minimizzare quanto più possibile la mancata restituzione dei questionari, nonché per facilitare e ottimizzare la compilazione degli stessi, senza per questo interferire sulla tutela della *privacy*, del resto rafforzata non solamente dalla numerosità del campione, ma altresì dalla garanzia di totale anonimato prestata a ogni soggetto individuato come rispondente per le necessità del rilevamento campionario.

Un quadro sinottico della numerosità e tipologia dei destinatari del questionario è riportato nella Tabella che segue.

**Tabella:** Questionari distribuiti per classi d’età (valori arrotondati all’unità)

| Centrale distribuzione | Classi d’età | Questionari per Maschi | Questionari per femmine | Totale Questionari | % sul Totale  |
|------------------------|--------------|------------------------|-------------------------|--------------------|---------------|
| Pro manibus            | 0-29         | 43                     | 36                      | 79                 | 24,69         |
| Pro manibus            | 30-49        | 49                     | 53                      | 102                | 31,87         |
| Pro manibus            | 50-64        | 31                     | 37                      | 68                 | 21,25         |
| UILP                   | 65+          | 30                     | 41                      | 71                 | 22,19         |
| <b>Totale</b>          | <b>/</b>     | <b>153</b>             | <b>167</b>              | <b>320</b>         | <b>100,00</b> |

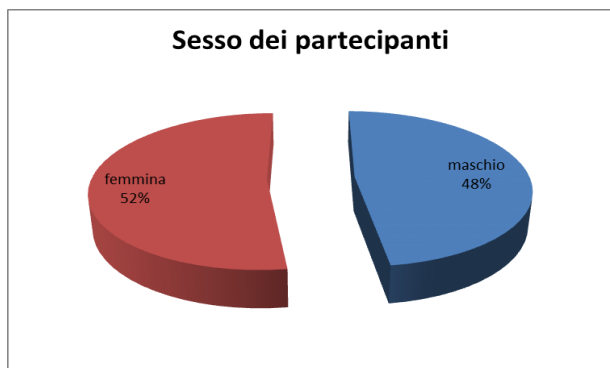
**Figura:** Partecipanti all’indagine per sesso e classi di età (valori percentuali arrotondati all’unità)



### 3.10.2 Risultati dell'indagine per sotto-campioni

#### 3.10.2.1 Sub-Campione 1 (0-29)

Il campione di intervistati compreso nella classe d'età fino ai 29 anni, presenta una chiara sovraesposizione di studenti universitari, tra l'altro molto più coinvolti di quelli delle scuole medie e superiori dal problema dei trasporti, per la presenza di un'unica sede universitaria. 66 rispondenti su 79 (83,54%) dichiarano

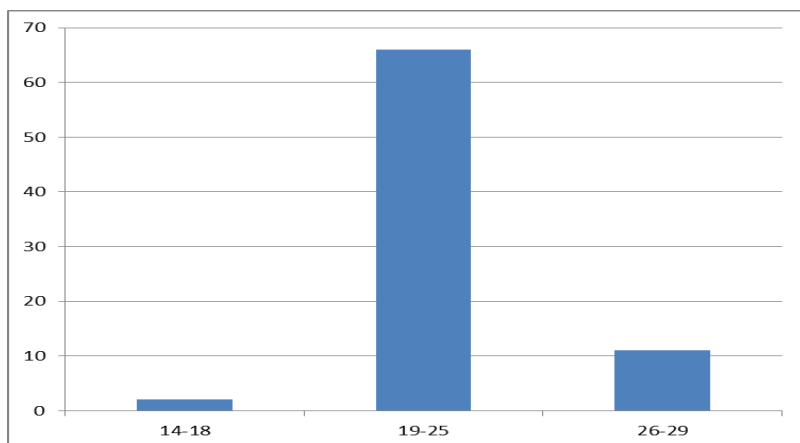


un'età tra i 19 e i 25 anni. Tale percentuale cresce leggermente tra le ragazze (88,89), di cui mancano questionari per la fascia adolescenziale, invece presenti tra i maschi (2). Decisamente più limitato il numero di rispondenti d'età compresa tra i 26 e i 29 (7 tra i maschi, 4 tra le femmine).

A integrazione di quanto già esposto nel paragrafo 3.6, preme sottolineare in questa sede che la scelta di dedicare grande attenzione agli studenti universitari è

a ogni buon conto suffragata dalla peculiare situazione pugliese, che vede Bari in linea con il dato regionale, nella quale è stato rilevato un tasso di passaggio dalla scuola superiore di secondo grado all'Università pari al 72,5% relativamente all'Anno Accademico 2009/2010. Si tratta di un dato in controtendenza con quello del resto del Paese (63,3%) e che pone tutta la Regione all'avanguardia se confrontata con il resto del Mezzogiorno (61,4%). Solamente Abruzzo (77,4%) e Molise (76,3%) presentano tassi superiori. Questo fa sì che, in termini assoluti, quasi metà dei giovani tra i 19 e i 25 anni risultino iscritti all'Università, con netta prevalenza di soggetti sesso femminile.

**Figura:** Distribuzione rispondenti intra-classe 0-29 in v.a. (N=79)



Tra gli intervistati ricadenti in questo target d'età, 77 rispondenti su 79 dichiarano di essere celibi o nubili e, di questi, 72 di vivere in famiglia. Vi è una totale assenza di coniugati, in linea con il *trend* nazionale relativo all'innalzamento dell'età media in cui si contrae matrimonio, mentre si registra la presenza di 2 esperienze di convivenza, equamente ripartite per genere. Entrambe ricadono nella

classe d'età tra i 26 e i 29 anni ed entrambe, significativamente, si connettono al pieno impiego degli intervistati, privi di prole. Si tratta in ogni caso di una scelta di vita che non ha precluso la prosecuzione negli studi universitari. Si rilevano 3 casi di edificazione di un progetto di vita autonomo, senza partner e in assenza di figli a carico tra le ragazze e 2 tra i ragazzi. Gli occupati complessivi, includendo in tale categoria anche l'ibrida figura degli stagisti retribuiti, risultano pari a 5 unità, 4 delle quali ancora frequentanti in modo costante i corsi universitari.

Più nel dettaglio, la somministrazione guidata dei questionari è risultata d'ausilio nel rilevare le caratteristiche di tale occupazione, che in 2 casi (femmine) è stata dichiarata part-time e, pur non eccentrica rispetto alle proprie aspirazioni professionali, complementare al conseguimento della laurea.

Non mancano forme di piccoli lavori saltuari, anche con cadenza quotidiana, relativamente diffuse tra i maschi, ma queste, data la propria natura occasionale, non vengono percepite come una determinante della propria vita, quanto piuttosto fruite strumentalmente per incrementare il budget a disposizione per acquisti e svago. Con la domanda n. 4 ci si è proposti di misurare la composizione del nucleo familiare. Non trattandosi di un'indagine dalla finalità prettamente demo-statistiche, tanto nel caso del Campione 0-29 quanto, a maggior ragione, in quello rappresentativo dell'universo degli ultrasessantacinquenni, non si è richiesto di indicare genericamente il numero dei familiari, ma esclusivamente coloro i quali risultano possedere la medesima residenza, non avendo costituito nuovi nuclei a sé stanti. Rivolgendosi agli under 30, si è chiesto di specificare se il nucleo familiare fosse quello d'origine o se, al contrario, uno d'elezione, anche al fine di meglio focalizzare che cosa il rispondente intendesse per "figli". Si è in altre parole chiesto, qualora si viva ancora con i genitori, in linea con il ripetutamente indagato fenomeno dell'allungamento della permanenza sotto il tetto paterno e/o materno, di considerare come figli da contabilizzare anche sé stessi (oltre agli eventuali fratelli), salvo casi di bambini propri allevati con il supporto della famiglia d'origine. Ma tale evenienza non è emersa da alcun questionario. Il numero dei componenti dei nuclei familiari censiti attraverso il questionario risulta pari a 298 unità. All'interno di esse risultano vivere 3 anziani (nonni materni o paterni) e si registra altresì la presenza di 3 disabili, tutti fratelli o sorelle degli intervistati. Dai questionari dei 72 intervistati ancora sotto il tetto materno e/o paterno, risulta la presenza di 155 figli, inclusi, come già ricordato, i rispondenti (86 nella famiglie dei maschi, 69 in quelle delle femmine), con una peculiare presenza di tutte le età nelle famiglie degli intervistati maschi e una copertura esclusiva per le fasce fino a 10 anni (5 unità).

**Tabella:** Fasce d'età dei figli nei nuclei familiari degli intervistati 0-29

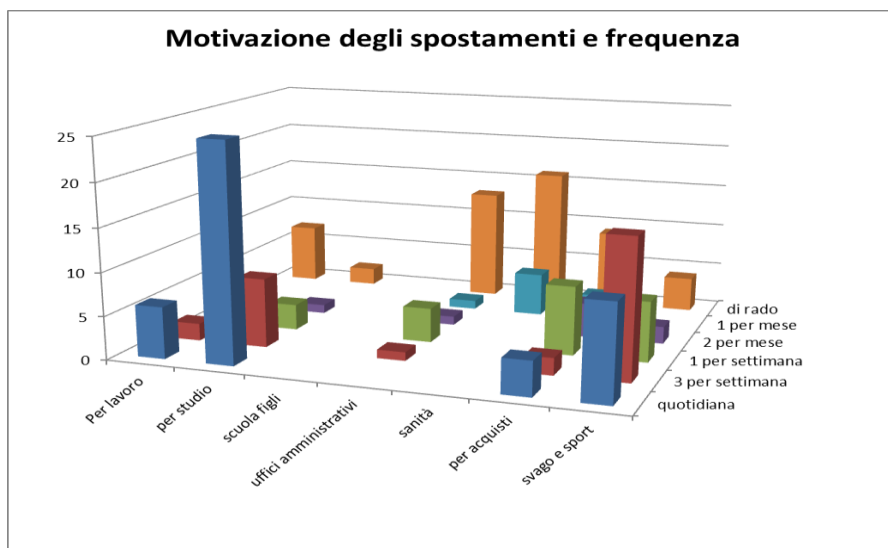
| FIGLI            | v.a. | %     |
|------------------|------|-------|
| Figli <5 anni    | 2    | 1,29  |
| Figli 6-10 anni  | 3    | 1,93  |
| Figli 11-13 anni | 12   | 7,74  |
| Figli 14-18 anni | 21   | 13,55 |
| Figli 19-25 anni | 94   | 60,65 |
| Figli 26+ anni   | 23   | 14,84 |
| Totale           | 155  | 100   |

A questa fetta del campione complessivo, rilevata l'assenza di figli propri, non abbiamo sottoposto le domande 6, 7, 8 e 9, che tendono ad accertare gli eventuali problemi relativi alla conciliazione dei tempi di vita e di lavoro per i genitori rispetto alle attività dei figli, da quelle extrascolastiche al mezzo prevalente adoperato per recarsi a scuola e alle fasce orarie a ciò correlate.

Si è invece puntato a esplorare i motivi per i quali gli intervistati escono di casa e con quale frequenza, focalizzando in seconda battuta l'attenzione su quali fasce orarie risultino legate agli utilizzi del tempo per lo studio, gli acquisti, lo sport, ecc., ovviamente lasciando la possibilità di selezionare più di una opzione. In questo modo, infatti, si è ritenuto possibile entrare in possesso di una istantanea dettagliata degli orari più specificamente connessi a ogni singola attività, inferendo abitudini ricorrenti e potendo così approntare strumenti analitici funzionali al raffinamento di strategie per il potenziamento dei mezzi pubblici in

specifiche fasce orarie o soluzioni volte a incentivare l'utilizzo di mezzi di locomozione alternativi all'automobile.

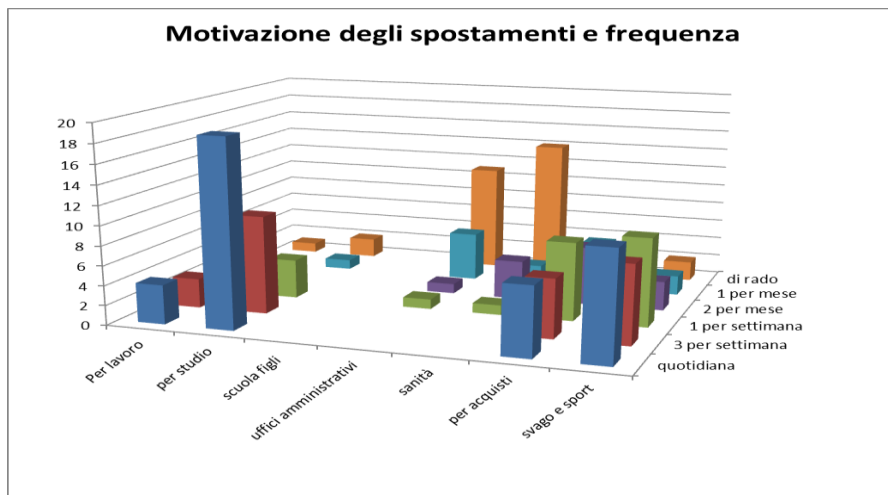
**Figura:** Motivazione degli spostamenti e frequenza (maschi – v.a.)



La scelta di rappresentare nella Figura a sinistra le abitudini degli spostamenti suddividendole per genere, discende, come risulta ancor più chiaro attraverso la comparazione con la precedente Figura, dalla spiccata propensione dei maschi di affiancare allo studio, per il quale si muovono quotidianamente verso l'Università 25 intervistati (più 8, che vi si recano almeno tre

volte a settimana), attività di svago e sport. Queste coinvolgono, in valore assoluto, 11 persone quotidianamente e 16 circa tre volte a settimana. Assenti indicazioni per l'accompagnamento dei figli a scuola per le ragioni innanzi esposte, risultano poco significative anche quelle riguardanti gli uffici amministrativi e la sanità, con una leggera risalita per gli acquisti.

**Figura:** Motivazione degli spostamenti e frequenza (femmine – v.a.)



Non marcatamente dissimili, ma con la presenza di alcune peculiarità, le abitudini delle ragazze, tra e quali lo svago e lo sport risultano particolarmente presenti, a conferma del tratto edonistico non solamente riferibile alla fascia d'età di cui in oggetto, ma al sentimento generale di una generazione compressa tra lo studio universitario, divenuto un "must" a

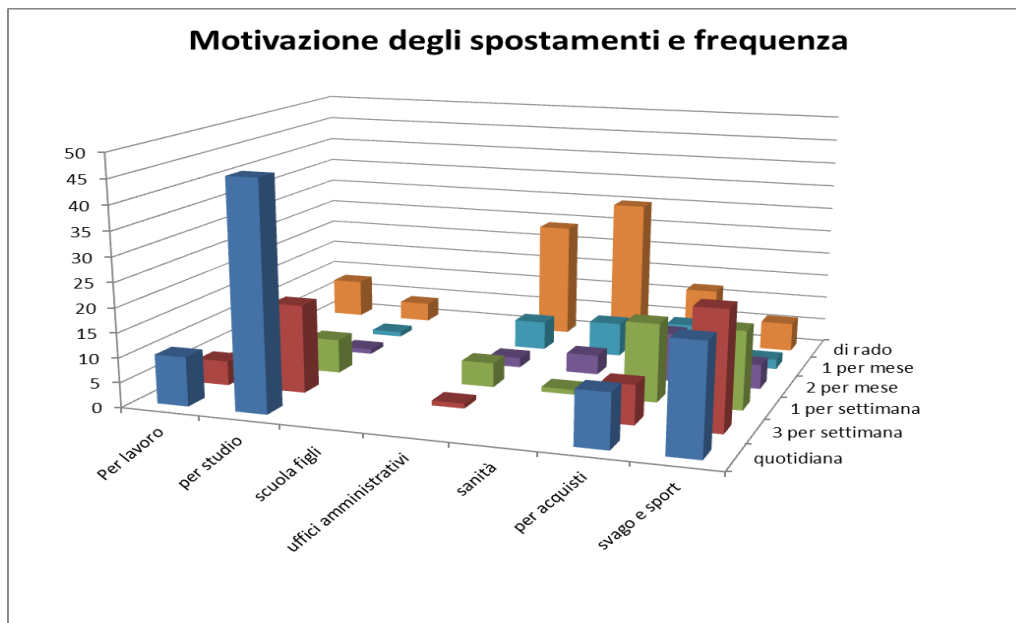
prescindere dalle possibili riflessioni sul tasso d'abbandono, e la fatale attrazione verso lo svago come maniacale ricerca del piacere. Questo, soprattutto perché associato nel questionario alla sport, presenta tra le femmine valori percentuali un po' più diluiti nella frequenza, meno concentrata sulla quotidianità, compensata in larga misura da una spiccata propensione all'acquisto, che sembra riflettere debolmente un largamente superato retaggio culturale che attribuisce in via esclusiva alla donna le preoccupazioni per gli acquisti dei beni di prima necessità, con una responsabilizzazione delle figlie femmine superiore a quanto avvenga verso i maschi, potendosi molto più prosaicamente declinare come adeguamento alla *shopping-mania* ampiamente veicolata dai mezzi di comunicazione di massa, e che appare parzialmente frenata,



ascoltando gli intervistati, esclusivamente dalla non autonomia economica e dalle difficoltà in cui versano alcune famiglie.

Leggermente superiore rispetto a quanto rilevato tra i maschi, benché statisticamente poco significativa, in atteso rapporto diretto con la giovane età del campione, e infatti quasi totalmente concentrata sul “di rado”, la frequentazione di strutture sanitarie e del medico di base.

**Figura:** Motivazione degli spostamenti e frequenza (maschi e femmine – v.a.)

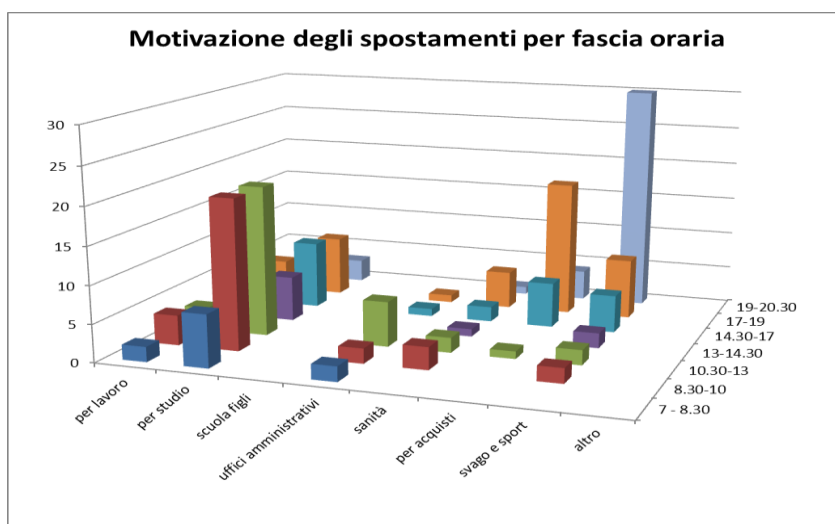


Attraverso la domanda n. 11 del questionario ci si è proposti di studiare a quali fasce orarie poter ricondurre gli spostamenti per le attività già elencate nella domanda precedente. Per tale scopo erano possibili risposte multiple, onde tracciare una mappa, seppur approssimativa, dei

flussi verso e da i luoghi ove si concentrano le attività sopraindicate, ossia, per fare un esempio, quali siano le fasce orari in cui maggiormente si concentra la mobilità verso l’Università e quelle in cui si lasciano le Facoltà.

Tra i maschi spicca senza dubbio il dato, peraltro atteso stanti le abitudini consolidate delle coorti d’età più giovani, di una concentrazione delle attività sportive e di svago nella fascia preserale o pienamente serale (30 segnalazioni sulla fascia 19-20.30 e oltre), decisamente più marcata di quanto non avvenga tra le ragazze. Trasversale è invece la concentrazione dell’attività fisica (palestra, piscina), nel caso degli occupati, nella fascia oraria 14.30-17.

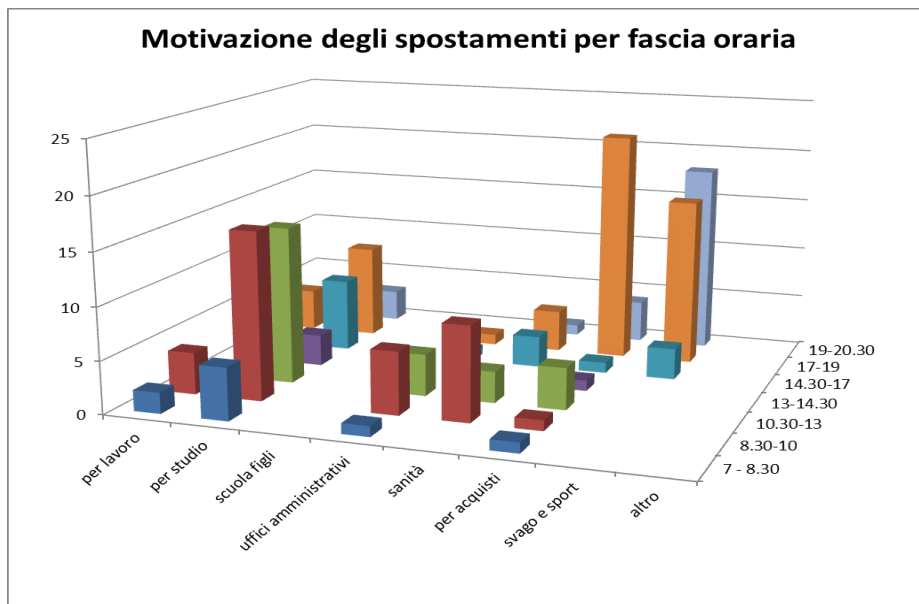
**Figura:** Motivazione degli spostamenti per fascia oraria (maschi – v.a.)



Tra le femmine, la motivazione degli spostamenti per studio risulta il dato maggiormente interessante e degno di approfondimenti. Emerge infatti, invero senza eccessivi scostamenti rispetto al dato medio dei maschi, e a dispetto del calendario delle lezioni in quasi tutte le Facoltà, una spiccata tendenza a privilegiare la frequenza dei corsi, o comunque a recarsi nelle sale

studio e/o Biblioteche universitarie, assai spostata verso la parte centrale della mattinata, terminando in larga misura ogni attività di studio all'interno delle mura universitarie in orario "scolastico", senza che ciò possa in alcun modo essere addebitabile a più lunghi tempi di percorrenza da quartieri periferici verso le strutture ubicate nel quadrilatero murattiano (Giurisprudenza, Lingue, Lettere, Filosofia, Scienze Politiche, Scienze della Formazione, ecc.) e/o nel Politecnico.

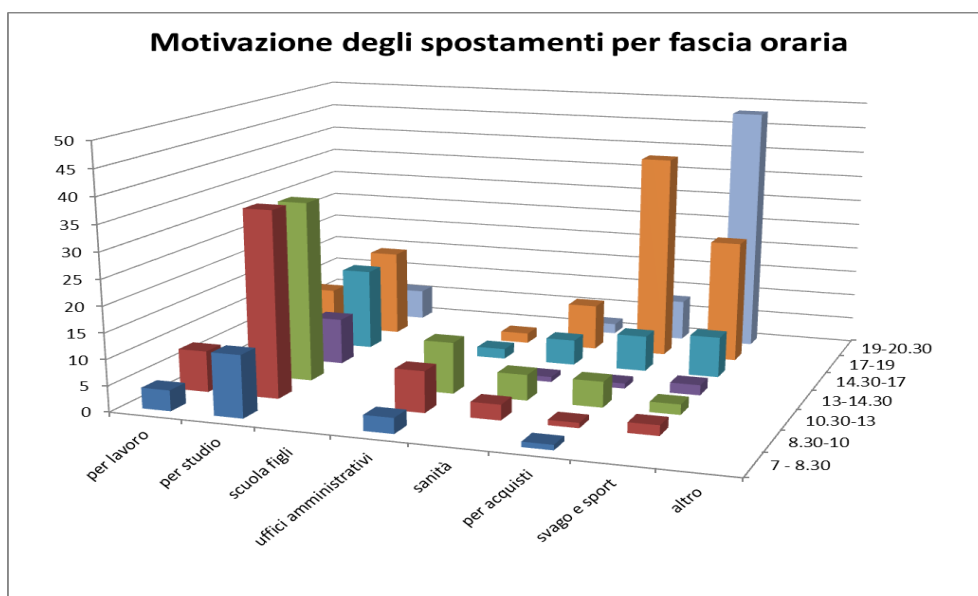
**Figura:** Motivazione degli spostamenti per fascia oraria (femmine – v.a.)



Dal quadro d'insieme può raffigurarsi una generazione che, per ragioni che sarebbe lungo richiamare *in toto*, ha notevolmente spostato le lancette dell'orologio rispetto ai ritmi dei propri padri, ma che, per quanto concerne la relazione con i luoghi dello studio, ha instaurato un rapporto di presenza fisica in essi più costante di quanto non accadesse anche nel recente passato.

L'Università, in particolare, considerando che il sub-campione a cui è stato somministrato il questionario si è rivelato composto di studenti universitari, sembra trascendere la propria funzione, garantendo luoghi e spazi di socializzazione all'interno dei quali molti studenti trascorrono parecchie ore della propria giornata, in attesa di ritagliare la sera, soprattutto tra gli intervistati di sesso maschile, un'ampia parentesi per attività ludiche e sportive, che nel caso delle ragazze, invece, forse anche per ragioni di in/sicurezza, reale e percepita, sono in larga misura anticipate.

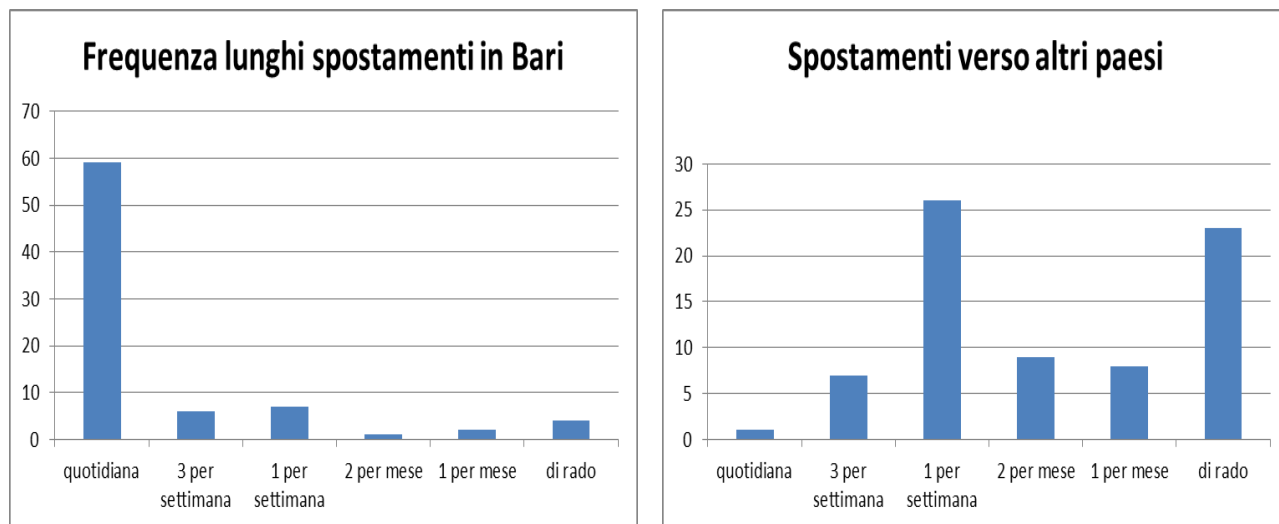
**Figura:** Motivazione degli spostamenti per fascia oraria (maschi e femmine – v.a.)



Attraverso la domanda n.12 si è cercato di studiare con quale frequenza gli intervistati effettuino lunghi spostamenti (quanto meno da quartiere a quartiere) intra-urbani e verso altri paesi della Provincia e/o della Regione. L'ubicazione delle strutture universitarie, per

esempio, lasciava ipotizzare un alto numero di risposte puntate sulla quotidianità o comunque sull'alta frequenza di tali lunghi spostamenti, con la ragionevole eccezione dei residenti in prossimità della Facoltà frequentata, in particolare se la stessa sia ubicata nel quartiere murattiano. E l'evidenza empirica ha confermato le aspettative dei ricercatori (59 casi), evidenziando altresì una media propensione a recarsi in altri paesi, che, con irrilevanti eccezioni motivate per ragioni di lavoro o di attività hobbystiche particolari, sembra avere cadenza settimanale per lo più legata a momenti di evasione nel week-end (26 casi).

**Figure:** Frequenza lunghi spostamenti intra-urbani e verso altri paesi della Provincia/Regione (maschi e femmine – v.a.)



In combinato con la domanda numero 12 va letta quella seguente, attraverso la quale si è chiesto, all'universo degli intervistati, il mezzo utilizzato per lo studio, il lavoro, ecc., lasciando la possibilità di esprimere opzioni multiple. Risulta lampante una relazione diretta tra il ricorso ai mezzi pubblici, e in particolare all'autobus, per attività svolte durante ore diurne (21 segnalazioni per lo studio) o, nel caso di acquisti, nella fascia pomeridiana. Si impenna, invece, il ricorso all'auto di proprietà per lo svago e lo sport (34 casi). Tale dato può, come accennato, legarsi al suo tratto eminentemente serale e potrebbe essere particolarmente influenzato dalla percezione di scarsa sicurezza sui mezzi pubblici in orari serali e/o notturni, dal largamente indagato nesso tra l'auto come reificazione di un ideale consumistico di "libertà", ampiamente associabile dunque al tempo libero, nonché, in misura che sarebbe interessante approfondire, nel caso di attività sportiva tout court, all'ingombro dell'attrezzatura relativa. Gli acquisti, in particolare se non interpretati come acquisti per generi alimentari di prima necessità, si dividono sostanzialmente tra una scelta "relax" a piedi e il ricorso all'auto, la cui incidenza nelle abitudini della mobilità dei giovani risulta comunque abbastanza elevata, anche perché ritenuta talvolta "obbligata" per una manifesta e diffusa insoddisfazione verso la qualità del servizio autobus e della frequenza delle corse, secondo quanto evidenziato dalle risposte fornite alla domanda 16, di cui si dirà nel dettaglio più avanti.

**Figura:** Motivazione degli spostamenti e mezzo utilizzato (maschi e femmine – v.a.)



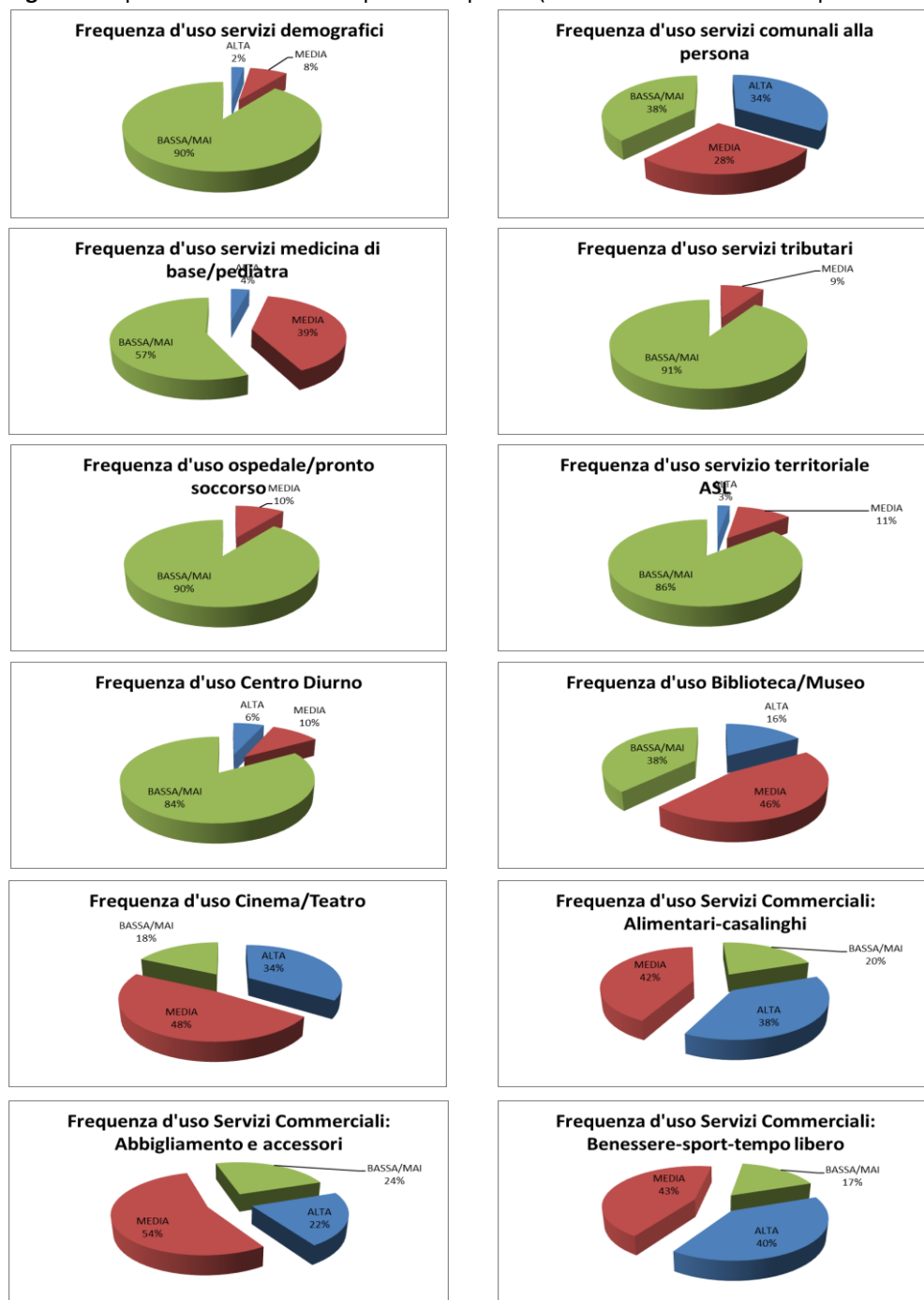
Con la batteria di domande n.14 si è inteso indagare la frequenza di quattro tipologie di servizi negli ultimi tre mesi: quelli comunali; quelli sanitari; quelli socio culturali; quelli commerciali.

I novanta giorni precedenti al momento della compilazione del questionario sono stati individuati come un lasso di tempo idoneo per evitare, trattandosi di una

ricostruzione a posteriori dell'eventuale fruizione dei servizi, un troppo generica indicazione positiva, senza tuttavia creare eccessivi problemi di sovrastima. Emerge, a conferma di quanto già messo in rilievo, che i giovani appaiono per molti versi *cittadini a scartamento ridotto*, non fruendo per nulla o quasi dei servizi demografici (71 su 79), di quelli tributari (72) e non avendo avuto alcun significativo contatto con ricoveri o con il pronto soccorso, in questo tuttavia per l'evidente correlazione inversa con il dato anagrafico.

Piuttosto preoccupante la fruizione di biblioteche (oltre quelle universitarie) e musei, rilevata "alta" (ossia pari a una volta a settimana) solamente in 13 casi, che raddoppiano (27) per quel che riguarda il cinema e il teatro. Una certa pigrizia culturale sembra insinuarsi entro questa classe d'età, solamente in parte giustificata dalla centralità del computer, adoperato ormai anche per la visione di film, e ancor meno in relazione con l'esiguità di risorse economiche a disposizione, visto l'assai più alto (o medio) utilizzo del proprio tempo libero a fini di benessere o sport e di acquisto di articoli di abbigliamento o accessori, in linea con quella cura dell'immagine e del corpo diventata il vero tratto omologante delle generazioni più giovani, secondo quanto rilevato con preoccupazione da Bauman. Il sociologo polacco, infatti, con l'acume che gli è proprio, ha messo in rilievo come il consumo, caratteristica attività degli esseri umani in quanto tali, stia sempre di più cedendo alla sua torsione "consumistica", che è un attributo della società, nella quale le generazioni più giovani sembrano risucchiate dal gorgo di una *nowist culture* in cui il consumo si relaziona al tempo in maniera irrelata, giacché quest'ultimo viene ritratto come la risultante di una sovrapposizione di dimensioni post-diacroniche punteggiate, in cui le relazioni tra propri i singoli punti si connettono con rotture e scarti con una compulsiva frenesia consumistica che si trasforma nel principale parametro di definizione dell'essere umano.

**Figure:** Frequenza d'uso servizi pubblici e privati (maschi e femmine – valori percentuali arrotondati all'unità)



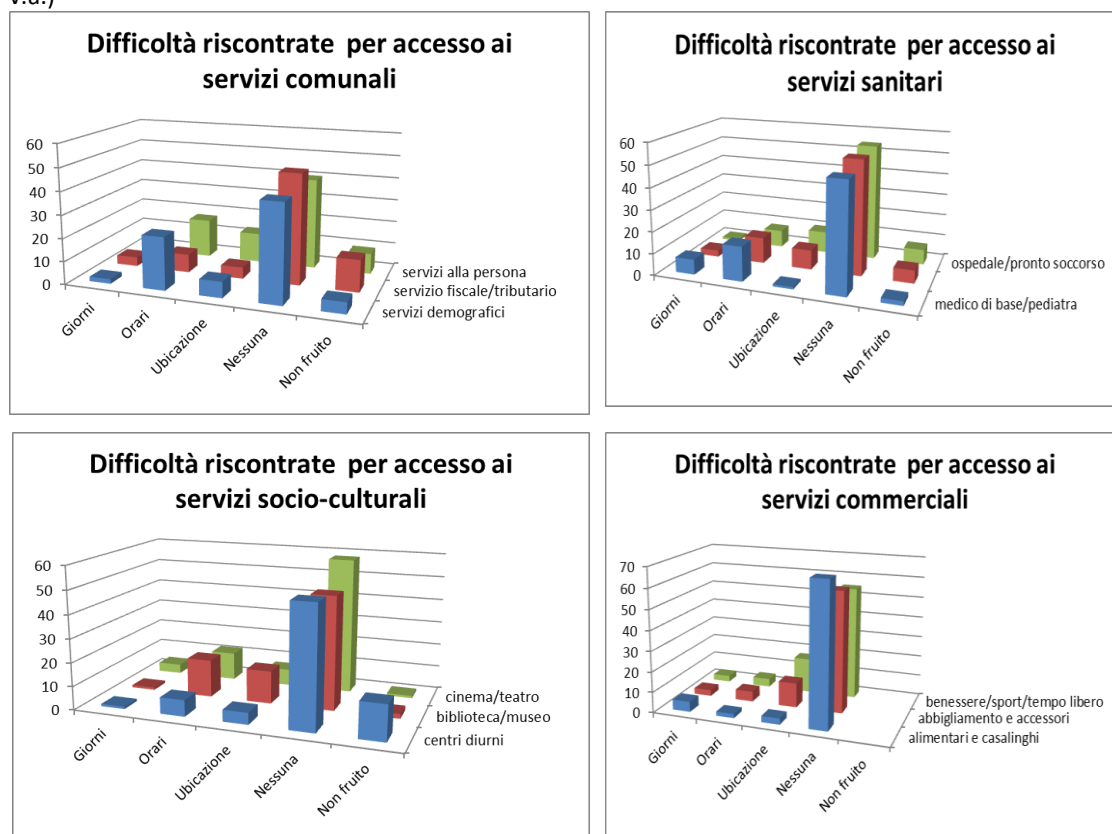
Nelle figure di seguito riportate, sono state inoltre rappresentate graficamente le eventuali difficoltà che abbiamo chiesto, attraverso la domanda 15, nella quale era possibile selezionare opzioni multiple (es. sia giorni che orari), essere state riscontrate nella fruizione delle quattro tipologie di servizi delle quali si è precedentemente misurata la frequenza d'uso negli ultimi tre mesi.

L'output maggiormente significativo in valore assoluto è la mancanza di particolari disagi o impedimenti, quasi del tutto assenti per la fruizione dei servizi relativi al tempo libero e di quelli commerciali in assoluto, per la persistenza, nel tessuto cittadino, di un'ampia rete di commercio al dettaglio che soddisfa, per ampiezza degli orari di apertura e per ubicazione, sia le esigenze degli studenti che dei (pochi) lavoratori.



Pur a fronte di un alto grado di soddisfazione, misurato dalla domanda come assenza di difficoltà nell'accesso a detti servizi ("nessuna"), qualche rilievo viene mosso in merito alla limitatezza degli orari di apertura degli Uffici comunali al pubblico (v.a. 23), nonché, in ambito sanitario, agli orari e ai giorni di ricevimento del medico di base (16 e 7 selezioni). Il dato, di per sé non eclatante, va infatti incrociato con le esplicite dichiarazioni di mancata fruizione di tali servizi (5 e 2) e pertanto, se depurato di tale indicatore grezzo, evidenzia un'area dell'insoddisfazione leggermente più significativa di quanto non lascino trasparire a tutta prima i dati. Ulteriore aspetto degno di rilievo sono le numerose segnalazioni concernenti difficoltà relative all'ubicazione e agli orari di apertura delle Biblioteche. Pur non essendo possibile, in sede di questionario e di somministrazione dello stesso, approfondire oltre un certo livello il tema, e pur risultando ovvio che le risposte fornite possano agglomerare un disagio riferibile ai servizi della Biblioteca nazionale, a quelli della Biblioteca Provinciale e a quelli delle Biblioteche circoscrizionali, non di meno emerge pressante il bisogno di poter raggiungere con maggiore facilità, in una città in cui la vivacità culturale si manifesta per improvvise eruzioni e successive latenze, questi classici luoghi deputati al fare cultura e alla ricerca.

**Figure:** Difficoltà riscontrate per accesso ai servizi comunali, sanitari, socio-culturali e commerciali (maschi e femmine - v.a.)



Abbiamo infine domandato "Che cosa suggerirebbe all'amministrazione comunale per migliorare la conciliazione dei tempi e degli spazi di vita?". Una trattazione per classi d'età è quanto mai opportuna, perché dalle risposte si può ricavare un fedele termometro delle aspettative in relazione alle esigenze di studio, di lavoro, allo stato di salute.

L'ottimo riscontro ottenuto sul tema da parte dei più giovani ci restituisce nuovamente il ritratto prima abbozzato di una generazione culturalmente pigra e indolente, tra le cui fila solamente due intervistati hanno manifestato l'esigenza di vedere più numerosi spazi culturali e teatrali.

In una città afflitta da una cronica carenza di grandi spazi verdi, attrezzati e non, le due generiche richieste di un intervento comunale sul tema segnalano una rassegnazione alla convivenza con il cemento che sembra aver annichilito la spinta a ripensare l'orizzonte della mente in modo drasticamente più sostenibile.

Con realismo rassegnato e sfiduciato, tre indicazioni hanno evidenziato l'esigenza di pensare a un aumento delle piste ciclabili, mentre la stragrande maggioranza dei rispondenti ha declinato il rapporto tra tempo e spazio con il filtro di lenti individualistico-egoistiche. 25 segnalazioni specifiche riguardano infatti la richiesta di una nuova rivoluzione nell'organizzazione del trasporto pubblico locale e di quello degli autobus in primis.

I residenti nei quartieri periferici lamentano infatti una deficienza sia nel numero delle corse (con una specifica segnalazione per quelle da e verso il quartiere San Girolamo), che nella puntualità degli automezzi, nonché inerente alla loro pulizia. Benché con taluni accenti qualunquistici, si lamenta che il servizio offerto sia in contraddizione con le spese richieste a chi, per necessità, è costretto a spostarsi affidandosi quotidianamente al T.P.L. L'organizzazione del tempo sociale per i ragazzi, insomma, nel suo più impalpabile collegamento con il tempo della natura, che si sviluppa maggiormente, come intuì Elias, in altri, più avanzati, stadi della vita, appare strangolato da lunghi tempi morti a cui le carenze del trasporto pubblico su gomma sembrano costringerli inevitabilmente, sollecitando due di loro, in un impeto di realismo innovatore, a proporre, quale soluzione definitiva, la costruzione di una metropolitana sotterranea, che suturi le grandi distanze di una città cresciuta nel dopoguerra senza precisi criteri regolatori, anche per la mancata applicazione di talune intuizioni contenute nel Piano Quaroni.

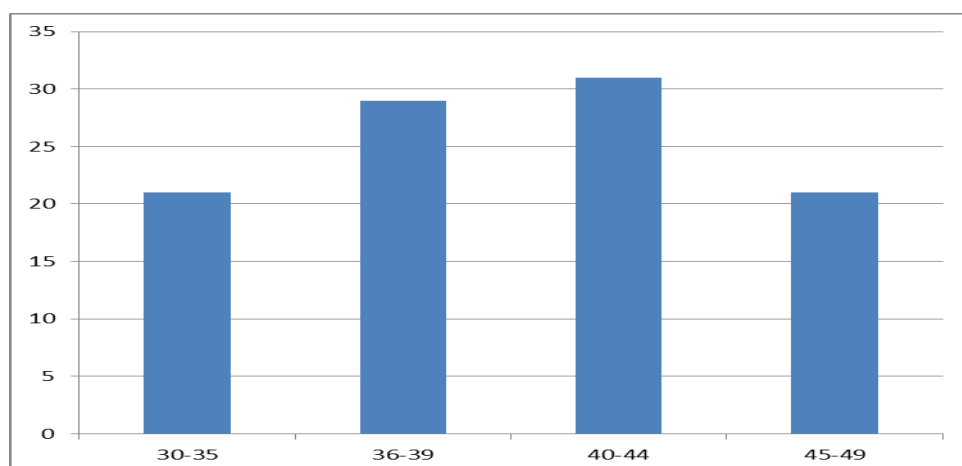
L'esigenza di mobilità mediante mezzi pubblici cozza con l'ancora parecchio radicato rapporto simbiotico con l'automobile, dietro il quale si rilevano 6 richieste di maggiori parcheggi liberi (non a pagamento), in un caso giustificata con criteri para-economici: piccola soluzione per favorire il riattivarsi del commercio urbano, onde attutire gli effetti più preoccupanti della crisi in atto.

*Last but non least*, emerge una corposa richiesta di ripensamento della strategia complessiva degli orari di apertura di tutti i servizi pubblici e privati per il cittadino. Come già evidenziato in precedenza, sono quasi del tutto assenti difficoltà inerenti agli orari degli esercizi commerciali e dei centri ricreativi, con una sola indicazione per un'apertura a ciclo continuo degli alimentari e una per la prolungata apertura (serale) degli impianti sportivi, a cui associare anche più modiche tariffe. Vi sono invece quattro indicazioni per allungare in fascia pomeridiana gli orari degli uffici pubblici.

### **3.10.2.2 Sub-Campione 2 (30-49)**

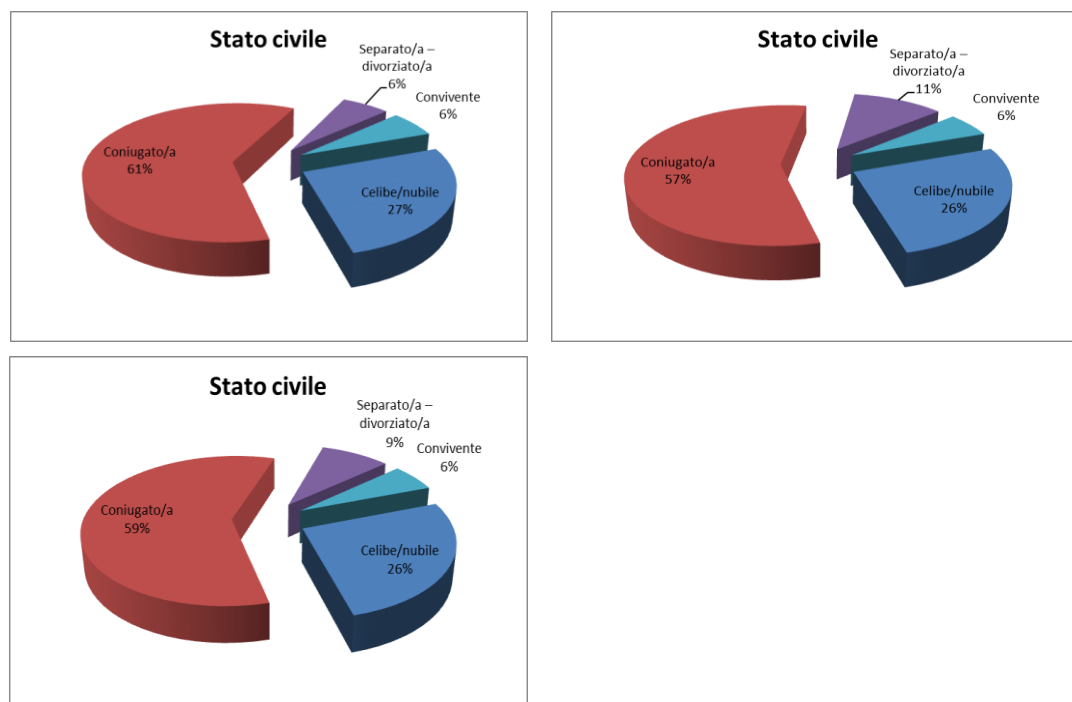
Pur attraverso una somministrazione *random* dei questionari alla fascia di popolazione residente a Bari d'età compresa tra i 30 e 49 anni, si è conseguita una distribuzione piuttosto omogenea tra sotto-classi. Ciò ha consentito di monitorare in maniera abbastanza dettagliata tanto i comportamenti e gli stili di vita dei neo-trentenni, tra i quali, a conferma di quanto ripetutamente evidenziato da indagini di tipo demografico, si rintracciando anche ragazzi e ragazze ancora residenti presso le famiglie d'origine, quanto il fenomeno dei single, quanto, ancora, la nuova configurazione della famiglia italiana. A partire dagli anni Sessanta, infatti, si è assistito a una profonda mutazione degli stili di vita, che per un verso ha innalzato l'età media per la formazione di un autonomo nucleo familiare e, per altro verso, largamente intrecciato con il primo, ha accompagnato una costante riduzione delle nascite, da cui un significativo calo del tasso di fecondità totale (TFT). Basti pensare che nella regione Puglia da un valore medio di 3,49 figli per donna nel 1964 si è passati a un valore di 1,33 nel 2009, persino inferiore alla media nazionale (1,41).

**Figura:** Distribuzione rispondenti intra-classe 35-49 in v.a. (N=102)



Curiosamente simile anche lo stato civile degli intervistati pur se osservato per genere.

**Figura:** Stato civile maschi e femmine e aggregato (valore percentuale arrotondato all'unità)



Come messo in risalto dalle Figure su riportata, quasi 6 intervistati su 10 risultano coniugati, a fronte di più di un quarto degli stessi che si dichiara celibe o nubile, benché con pressoché totale concentrazione fino ai 39 anni. Non sono stati censiti vedovi o vedove.

A fronte di 255 componenti i nuclei familiari degli intervistati, troviamo appena 82 figli. 10 di questi, tuttavia, sono rispondenti che vivono con i genitori (7 maschi e 3 femmine), cosicché i nuclei familiari costituiti volontariamente dai 102 intervistati di questa classe d'età sono 92, per 72 figli. Un TFT di 1,28, praticamente identico a quello rilevato da Bolano attraverso i dati ISTAT e comunque sostanzialmente immutato anche considerando la totalità delle famiglie degli intervistati (1,24).

Nella Tabella seguente, come già fatto con quella precedente, si riporta la suddivisione per fasce d'età, approssimativamente tarate sui cicli scolastici e universitari, dei figli degli intervistati.

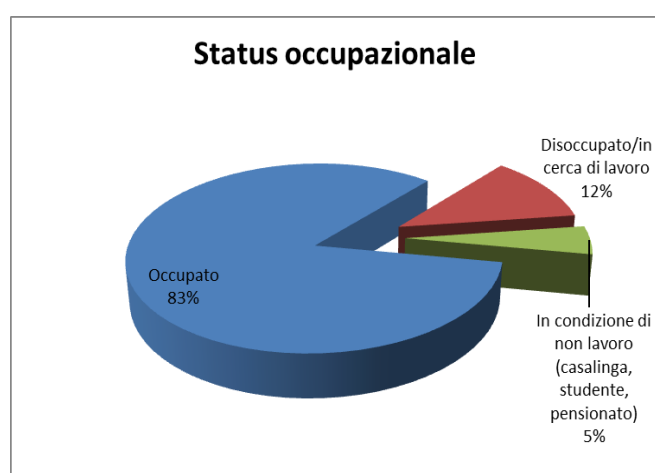
**Tabella:** Fasce d'età dei figli nei nuclei familiari degli intervistati 30-49 (N=82)

| FIGLI            | v.a. | %     |
|------------------|------|-------|
| Figli <5 anni    | 13   | 15,9  |
| Figli 6-10 anni  | 31   | 37,8  |
| Figli 11-13 anni | 15   | 18,3  |
| Figli 14-18 anni | 9    | 11,0  |
| Figli 19-25 anni | 2    | 2,4   |
| Figli 26+ anni   | 12   | 14,6  |
| Totale           | 82   | 100,0 |

È evidente quanto risulti ormai avanzata l'età del concepimento, considerata la presenza di soli due figli over 26 e di altri due tra i 19 e 25 anni (escludendo cioè i 10 rispondenti che siano "figli"). Drammatica e comunque moltiplicatrice di esigenze e problemi, benché statisticamente pari a circa l'1%, la presenza di disabili (1 caso) e quella di anziani (1 caso). Roseo il tasso di occupazione degli intervistati, posto che solamente in 12 dichiarano di essere in cerca di lavoro (stabile, secondo quanto si evince dalla lettura dei relativi questionari) e in 5 ancora impegnati negli studi o a casa.

Una qualche ritrosia a specificare la propria occupazione non consente di decodificare questa ulteriore richiesta, formulata nella domanda 5 del questionario, in una risposta mediante cui accorpate i lavori nelle più usuali categorie. Ciononostante segnaliamo che si sia riusciti, nonostante la mancata programmazione di una stratificazione in tal senso, a rilevare le opinioni di avvocati, ingegneri, docenti precari (part-time camerieri), impiegati e impiegate del settore pubblico e privato, informatori scientifici, consulenti, benzinai, edicolanti, giornalisti, medici, odontoiatri, farmaciste e commesse, scorrendo rapidamente le indicazioni fornite e verificate. Tale variegata platea di intervistati, oltre a soddisfare in linea di massima esigenze di stratificazione occupazionale in sé considerate, sembra poter restituire un quadro sostanzialmente affidabile anche in relazione al reddito degli intervistati. Questo, benché non indagato nello specifico, è, come noto, un carattere di primaria importanza nella determinazione degli stili di vita e dell'emergenza o latenza di specifici bisogni.

**Figura:** Status occupazionale maschi e femmine (valori percentuali arrotondati all'unità)

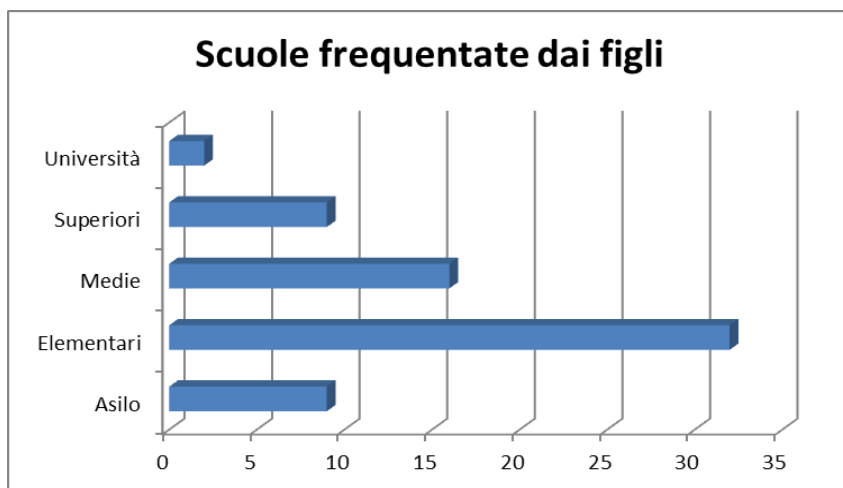


Con la batteria di domande 6, 7, 8 e 9, dedicata esclusivamente agli intervistati con prole residente con sé (per evitare risposte poco accurate da parte di genitori separati o divorziati a cui non siano stati affidati i figli), si è cercato di approfondire il rapporto genitori-figli, muovendo dall'individuazione dello stadio del percorso di studi dei figli, per passare a chiedere come e con

chi essi si rechino a scuola (proiezione privato- pubblica del rapporto), per poi virare sull'influenza che la propria eventuale occupazione lavorativa abbia sull'instaurarsi di momenti di condivisione culturale, sportiva, ecc. con i figli.

Abbiamo altresì misurato quanti siano i figli degli intervistati – ricordando che il bacino potenziale sarebbe di 72 individui – che frequentino asili, scuole o Università. N, nella fattispecie, risulta pari a 68, giacché 4 bambini sono risultati di pochissime settimane o mesi e quindi non ancora indirizzati alla socializzazione in asili-nido, ludoteche o strutture similari.

**Figura:** Scuole che frequentano i figli degli intervistati 30-49 (N=68)



Come evidente dalla Figura a lato, 21 risultano accompagnati a scuola o all'asilo dalle mamme e altrettanti dai papà. 23 si recano a scuola o all'Università autonomamente a piedi, mentre in 3 utilizzano o mezzi pubblici o appositi scuolabus.

Le fasce orarie in cui si concentra l'uscita da casa rispecchiano fedelmente il tipo di scuola frequentato: in 59 sono

accompagnati o si spostano autonomamente tra le 7.30 e, al massimo, le 8.30, mentre i restanti 9, bambini in età pre-scolare, vengono condotti all'asilo più tardi, orientativamente tra le 8.30 e le 9.30.

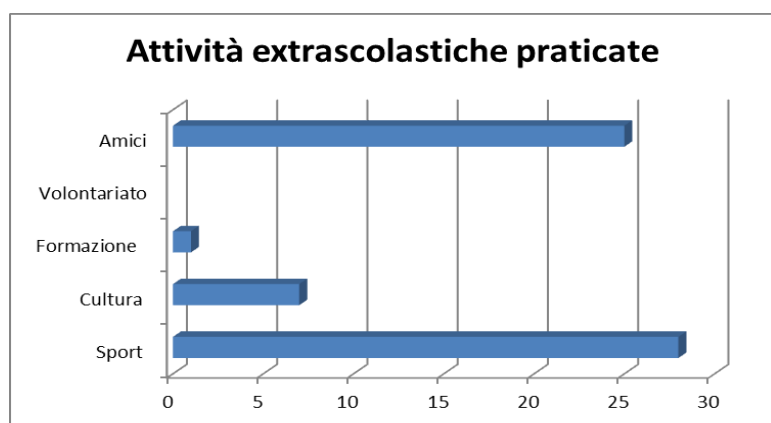
Molto interessante, ma invero sintomatico di una frattura generazionale che certi ritmi di vita sembrano dilatare sempre di più, sono le risposte relative alla domanda n.9, con la quale si chiedeva ai genitori se ritengano di riuscire a conciliare il proprio lavoro con le esigenze dei figli. Pur al cospetto di un fronte compatto (48 risposte positive su 51), da cui può evincersi per i "no" il comune tratto relativo alla lunghezza dell'impegno lavorativo nell'arco della giornata, la somministrazione dei questionari ha evidenziato più di una insoddisfazione parziale.

Questa difficoltà relativa alla "quantità" di tempo a disposizione da dedicare ai propri figli si connette a doppio filo con le risposte relative alla tipologia di attività extrascolastica praticata dai ragazzi che coinvolga anche i genitori.

Il divario generazionale e la condizione di estrema solitudine, fisica e formativa, a cui molti figli sono abbandonati per lunghi tratti della giornata, può inferirsi dalla polarizzazione delle risposte sullo "sport" (declinato come accompagnamento dei figli in palestra, piscina e, in parte, come fugace coinvolgimento in qualche scambio calcistico domenicale al parco o in villa) e sugli "amici" (28 e 25 casi), quale disposizione ad accoglierli nella propria casa nella speranza di saturare il senso di colpa per il vuoto creato attorno a essi anche contro pur lodevoli intenzioni.

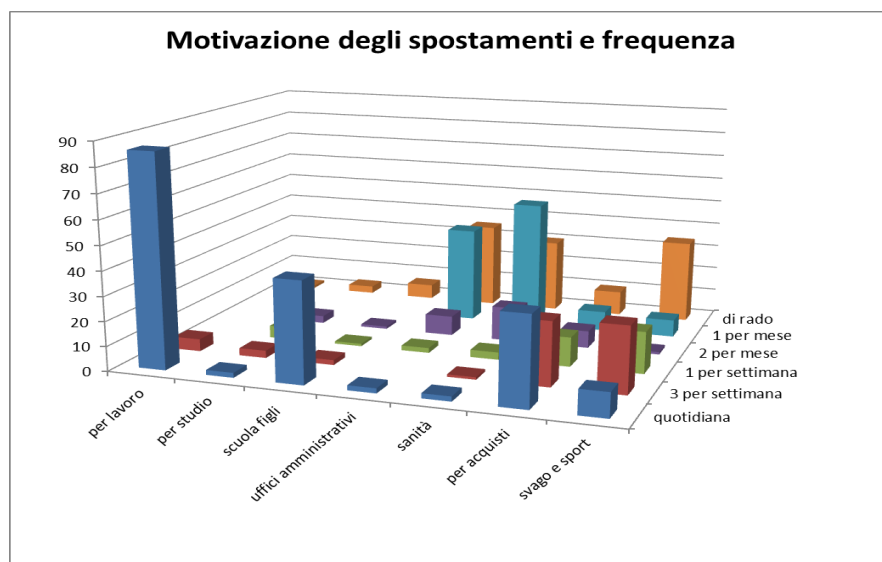


**Figura:** Attività extrascolastiche praticate dai figli che coinvolgono attivamente i genitori (v.a.)



Attraverso le domande successive si sono invece cercati di analizzare i motivi per cui si esca di casa e le relative fasce orarie.

**Figura:** Motivazione degli spostamenti e frequenza (maschi e femmine – v.a.)

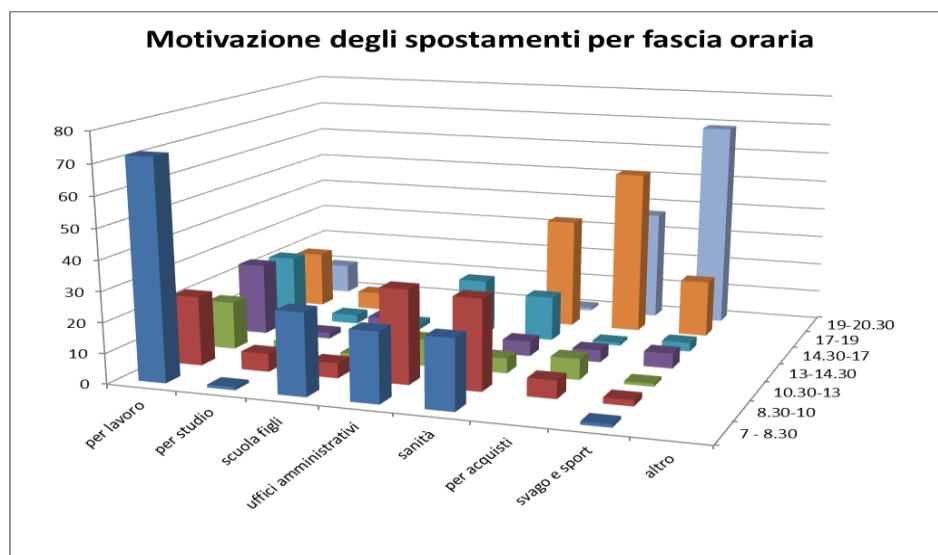


Prevale nettamente, come mostrato nella Figura di fianco, uno spostamento quotidiano per motivi di lavoro (86 indicazioni). A seguire, secondo un parametro di frequenza, l'accompagnamento a scuola dei figli e la consolidata abitudine/necessità di acquisti giornalieri, prevalentemente alimentari.

Non trascurabile anche l'indicazione relativa allo svago e allo sport, ai cui 10 casi di

frequenza quotidiana aggiungerne 27 a cadenza tri-settimanale e 17 settimanale. Molto più sporadica la frequentazione di servizi demografici o sanitari, con un non trascurabile valore (52) per ragioni sanitarie almeno una volta al mese, da collegarsi comunque al ricorso al medico o pediatra di famiglia.

**Figura:** Motivazione degli spostamenti per fascia oraria (maschi e femmine – v.a.)



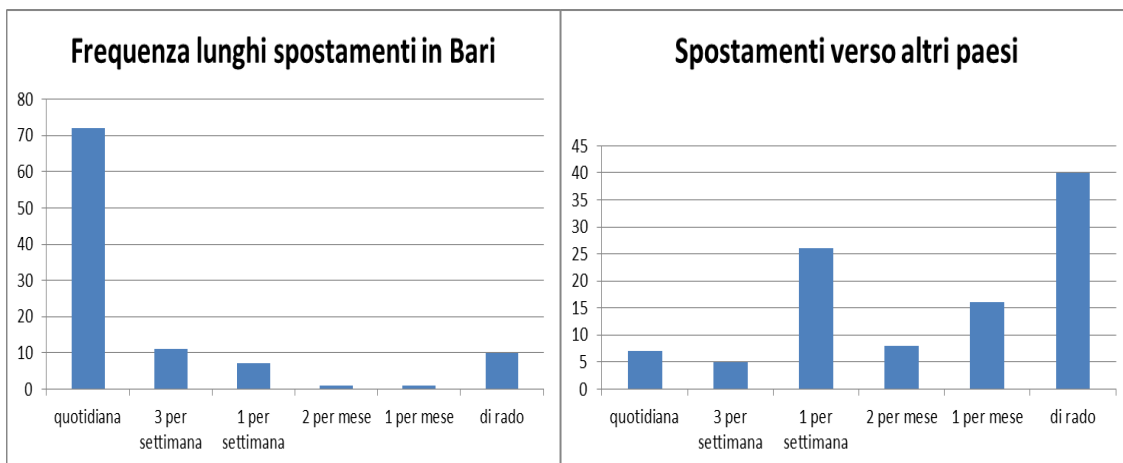
Il profilo medio di questo sub-campione di intervistati, tracciato fino a questo punto, restituisce una coerente dinamica della concentrazione degli spostamenti per fascia oraria. Appare evidente quanto preponderante sia

l'addensamento nelle prime ore del giorno per recarsi al lavoro e, in molti casi, contestualmente accompagnare i figli a scuola, e come, all'opposto, acquisti e svago si concentrino nel tardo pomeriggio e in serata.

Trattandosi tuttavia di valori assoluti, non ricalcolati in alcun modo sull'effettiva frequenza delle singole voci, né depurati dai vincoli esterni (es. gli orari di apertura di molti uffici, che non investono la fascia 19-20.30) la Figura sopra illustra la distribuzione potenziale (anche indirettamente dei flussi di traffico) del "che cosa" e del "quando" per questa larga rappresentanza della popolazione barese.

Parallelamente alle Figure di seguito vanno osservate quelle precedenti, che testimoniano una certa stanzialità dei residenti in città, con un flusso in uscita giornaliero o plurisettimanale piuttosto ridotto (7 e 5 risposte) e maggiormente concentrato nel fine settimana o, valore maggioritario, ancor più rado (40 casi su 102), ma con un'elevatissima frequenza di lunghi spostamenti intra-urbani (extra-riionali) quotidiana (72 casi).

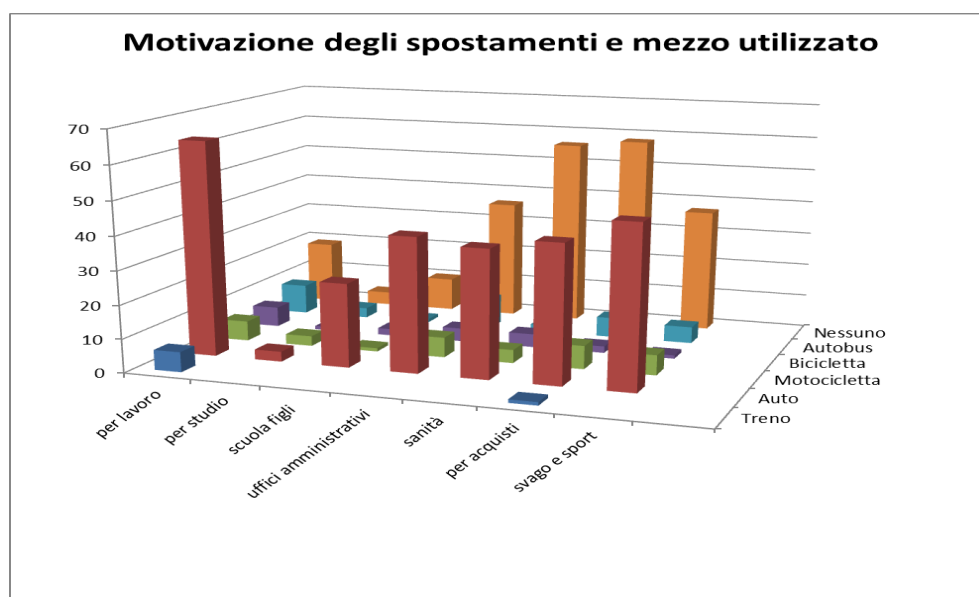
**Figure:** Frequenza lunghi spostamenti intra-urbani e verso altri paesi della Provincia/Regione (maschi e femmine – v.a.)



Questa frequenza negli spostamenti cittadini risulta piuttosto preoccupante per la sedimenta abitudine all'utilizzo dell'automobile, indicata nettamente quale mezzo principale di locomozione per ragioni di lavoro da 64 intervistati, ma altresì risultata indicazione prevalente per la scuola dei figli, per recarsi presso uffici amministrativi e per svago.

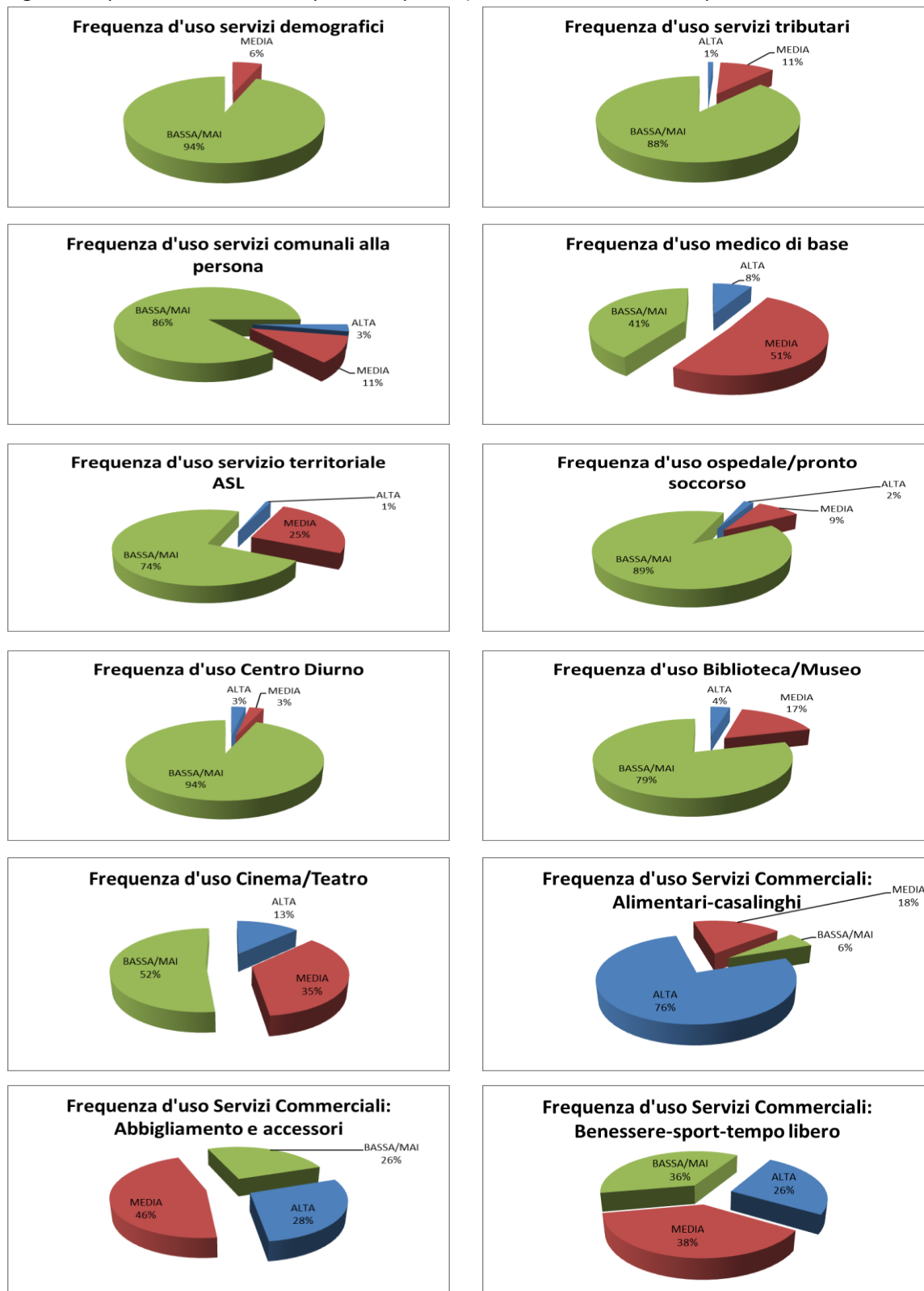
Per la sanità, soprattutto nella già ricordata declinazione del ricorso al medico di base, e per gli acquisti viene privilegiato invece l'andare a piedi, che in entrambi i casi trova la propria *ratio* nella fitta rete di medici di base e negozi al dettaglio che, sia per comodità che per mancanza di tempo, giustifica una scelta secondo criteri di prossimità all'abitazione.

**Figura:** Motivazione degli spostamenti e mezzo utilizzato (maschi e femmine – v.a.)



Con la domanda n. 14 e la sua particolare articolazione, si è inteso indagare la frequenza di quattro tipologie di servizi negli ultimi tre mesi: quelli comunali; quelli sanitari; quelli socio culturali; quelli commerciali. Come già indicato nel sotto-paragrafo precedente, questo lasso di tempo è stato ritenuto congruo per evitare, trattandosi di una ricostruzione mentale a posteriori dell'eventuale fruizione dei servizi, una troppo generica indicazione positiva, senza tuttavia creare eccessivi problemi di sovra- e sotto-stima. Per tutti i servizi classificati genericamente come comunali (anagrafe, tributi, servizi sociali) risulta un modesto livello di fruizione degli stessi, che infatti evidenzia una concentrazione elevatissima sul "bassa" (una sola volta) e "mai", la cui chiave interpretativa risiede in larga misura nella scarsità di tempo extra-lavorativo e, come si vedrà più avanti, in orari di sportello "poco amici" per la popolazione attiva.

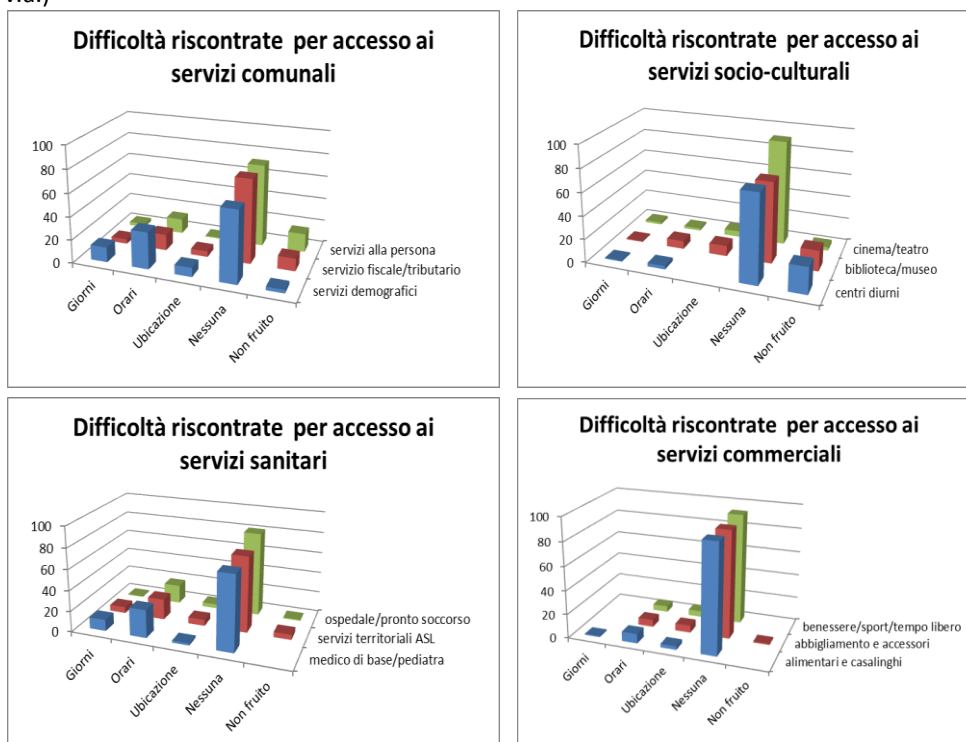
**Figure:** Frequenza d'utilizzo servizi pubblici e privati (maschi e femmine – valori percentuali arrotondati all'unità)



Radicalmente diverso l'utilizzo dei servizi sanitari, con un'altissima frequenza del medico o pediatra di base, dal 51% degli intervistati dichiarata pari all'incirca a una volta al mese. Il medico di base, infatti, rappresenta il professionista della sanità maggiormente prossimo al cittadino, che a lui si rivolge con costanza sia per adempimenti di tipo burocratico (prescrizioni, giustificazioni per malattia), che per un consulto sulle più comuni e frequenti cause di attacco alla salute (influenza, ecc.). Non trascurabile, ma dalle percentuali nettamente inferiori, il ricorso a strutture della ASL per visite e controlli, mentre

particolarmente contratti i casi di ricovero ospedaliero o il ricorso a prestazioni di pronto soccorso. Anche in questa fascia della popolazione risulta molto debole, se non addirittura nulla, la frequenza nell'utilizzo dei servizi socio-culturali, confermando sia la pigrizia dei baresi, al più resa cronica dalle difficoltà economiche, sia una strutturazione della giornata che sembra lasciare pochi varchi alla fruizione di momenti pubblici di socializzazione e confronto. Appena fuori dal desolante quadro restituito dalle Figure una frequenza media o addirittura alta per teatro e cinema. Quest'ultimo, in particolare, è interpretato come il più importante contenitore di svago. In totale controtendenza rispetto a quanto evidenziato finora si collocano i servizi commerciali, e in primo luogo quelli alimentari e casalinghi, la cui frequenza d'uso, tra l'altro leggermente più intensa tra le donne, è stata indicata "alta" (ossia almeno di una volta a settimana) dal 76% del campione intervistato (78 casi). Si è infine focalizzata l'attenzione sull'accessibilità alle quattro tipologie di servizi da parte di questa classe d'età, verificando, per ciascuna di esse, se e quale fattore (giorni di apertura, orari e ubicazione) risultasse critico. Le figure, in combinato con quanto argomentato narrativamente in risposta alla domanda 16, riflettono un non trascurabile disagio di questa parte della popolazione, fortemente impegnata con il lavoro, sebbene in misura non maggioritaria in valore assoluto, nei confronti della difficile conciliabilità dei propri tempi di vita con gli orari e le giornate di apertura degli uffici pubblici e del ricevimento dei medici o pediatri di base (13 e 32 segnalazioni per i servizi demografici; 11 e 27 segnalazioni per i medici di famiglia). In linea con quanto riscontrato trasversalmente tra tutta la popolazione, segnaliamo la dichiarazione di mancata fruizione di musei e/o biblioteche negli ultimi mesi da parte di 18 intervistati. Si tratta di un dato preoccupante, anche perché presumibilmente sottostima la disaffezione verso questi contenitori culturali, per la ritrosia di alcuni intervistati a mostrarsi, nonostante l'anonimato del questionario, poco attratti da essi. Quasi del tutto trascurabili le difficoltà riscontrate per i servizi commerciali.

**Figure:** Difficoltà riscontrate per accesso ai servizi comunali, sanitari, socio-culturali e commerciali (maschi e femmine - v.a.)





Molto ricco, e spesso con indicazioni piuttosto puntuali, il ventaglio di proposte e suggerimenti consegnati nello spazio a ciò dedicato dei questionari. Anche nella fila di questo sub-campione, preponderante risulta la pressante, quasi disperata, richiesta di un servizio di trasporto pubblico cittadino maggiormente puntuale e affidabile (14 segnalazioni). Un intervistato si è addirittura spinto a indicare delle linee di autobus ritenute particolarmente critiche: 2-3-16-53. Oltre alla generica e talvolta retorica contro il sistema dei trasporti pubblici, quel che emerge nitidamente può sintetizzarsi attorno a tre punti:

- maggiore puntualità dei mezzi;
- maggiore pulizia all'interno degli stessi;
- maggiore sicurezza, da garantire mediante sistemi avanzati di videosorveglianza e tempestivi interventi delle forze dell'ordine in casi estremi.

Nell'ottica di decongestionamento della città dal traffico veicolare privato, possono collocarsi anche le richieste di un potenziamento dell'apprezzata soluzione del Park&Ride, così come quelle relative a interventi a favore dei cicloamatori. In tal senso, si spazia dalla generica petizione di principio sull'urgenza di diffondere anche a partire dal livello istituzionale la cultura della bicicletta, a quelle più concrete sull'incremento delle piste ciclabili (4 indicazioni) a un rafforzamento del bike-sharing (2), di biciclette a nolo per i bambini (1). A essi sono riservate anche due specifiche indicazioni, nel senso di progettare nuovi spazi verdi appositamente attrezzati per loro. Il tutto accompagnato alla chiusura totale al traffico del centro (1) e a un'estensione della ZTL (o quanto meno ZSR) anche in altri quartieri (indicazione specifica per Picone). In controtendenza, la richiesta di diminuire le strisce blu (3 indicazioni), unitamente a quella, piuttosto singolare, di sincronizzare meglio i semafori della città.

Come precedentemente accennato, non mancano rilievi polemici nei confronti dell'organizzazione degli uffici pubblici. Sul banco degli imputati vi sono giorni e orari, da estendere (5 richieste) senza prevedere interruzioni, abbattendo altresì le attese per i servizi più richiesti. Una segnalazione concerne anche la necessità di garantire un superiore livello professionale e maggiore cordialità da parte dei dipendenti a contatto con l'utenza. L'idea di una giornata lavorativa a orario continuato, con una pausa di durata ridotta, sembra motivare la richiesta, sul versante dei servizi commerciali, di aperture, soprattutto degli alimentari, che consentano di utilizzare il break per la "spesa".

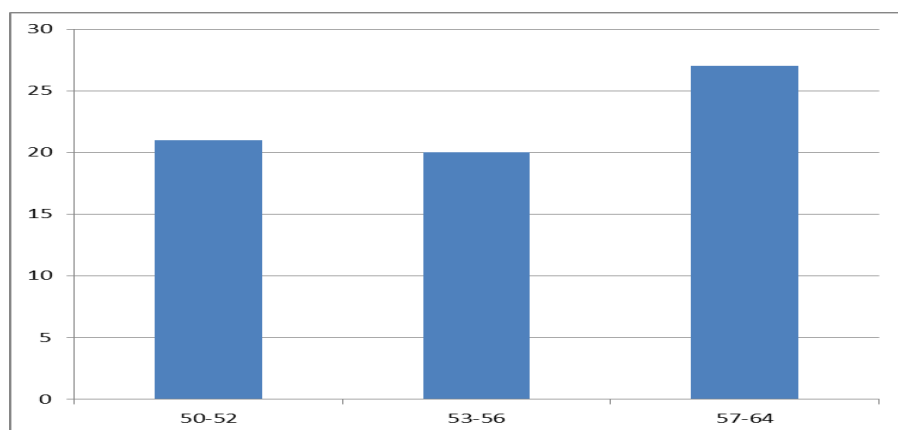
Ma benessere e vere agevolazioni per conciliare efficacemente vita privata e carriera, di gran lunga più presenti nei questionari compilati dalla donne, significano non solamente un tempo di lavoro a ciclo continuato che consenta di ritagliare, alla fine della giornata, un po' più di tempo per la famiglia, ma dovrebbe tradursi anche nella diffusione degli asili nido all'interno degli uffici, per favorire e accelerare il ritorno al lavoro delle neo-mamme.

Segnaliamo infine la richiesta di un superiore numero di strutture sportive pubbliche da utilizzare con tariffe fuori mercato. L'eco dell'attaccamento al bene pubblico e alla funzione del "pubblico" come freno alla privatizzazione e monetizzazione selvaggia di ogni aspetto della vita risuona altresì in due richieste, singolarmente espresse in maniera simile, con le quali si chiede di vigilare affinché nessun servizio pubblico venga affidato alla gestione dei "privati", soprattutto in un periodo di stagnazione economica in cui maggiore viene percepita la tentazione degli amministratori di dismettere o appaltare per ragioni di "cassa" quanto invece potrebbe essere riqualificato e gestito a vantaggio di tutti.

### 3.10.2.3 Sub-Campione 3 (50-64)

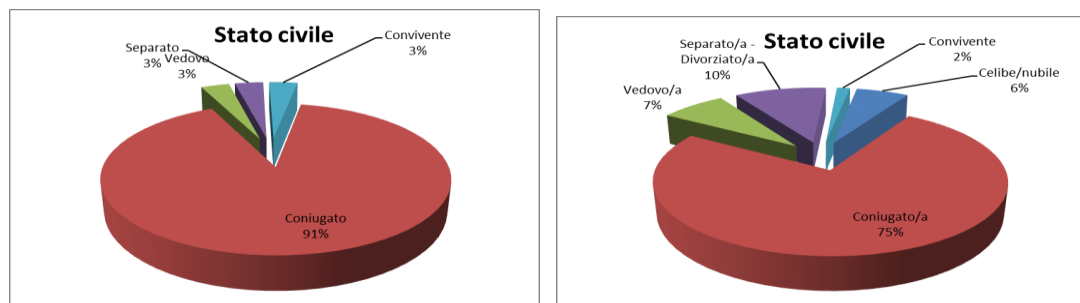
Anche nel caso del sub-campione 50-64, la distribuzione dei questionari, stratificata per genere in ottemperanza a quanto dettagliato in precedenza, si è rivelata piuttosto omogenea tra sotto-classi. Ciò ha consentito di monitorare in maniera soddisfacente tanto i comportamenti e gli stili di vita dei neo-cinquantenni, ancora impegnati con il lavoro, quanto le abitudini e le esigenze della popolazione neo-pensionata, interamente concentrata a cavallo dei sessanta anni.

**Figura:** Distribuzione rispondenti intra-classe 50-64 in v.a. (N=68)



Tra i maschi, come messo in luce dalla Figura, non vi sono celibi, mentre la quasi totalità dei 31 rispondenti è coniugata (28 unità), con un caso di vedovanza, uno di separazione e uno di convivenza.

**Figura:** Stato civile maschi e maschi + femmine (valore percentuale arrotondato all'unità)



Decisamente più contenuta la percentuale di donne coniugate (e nessuna convivente), se confrontata con i maschi, tanto da far calare, analizzando i dati complessivamente, la percentuale dei/delle coniugati/e al 75%, come si evince dalla Figura.

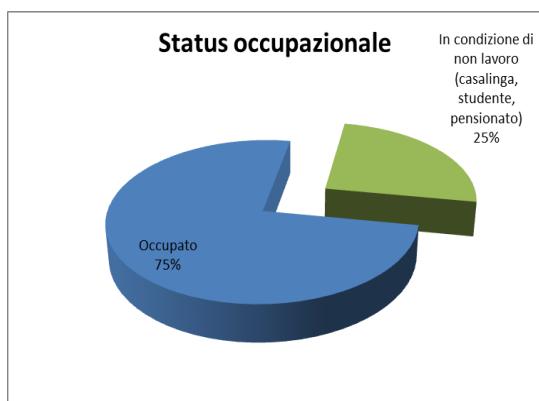
Mediante la domanda numero 4 si è inteso in prima battuta censire il numero dei componenti i nuclei familiari dei rispondenti, che, ricordiamo in questo passaggio, sono tutti diversi tra di loro. Detto altrimenti, non si sono somministrati questionari a più membri della stessa famiglia.

Specificato questo fondamentale aspetto metodologico, i 68 nuclei familiari degli intervistati sono risultati formati da un totale di 196 componenti, 75 dei quali figli.

**Tabella:** Fasce d'età dei figli nei nuclei familiari degli intervistati 50-64 (N=75)

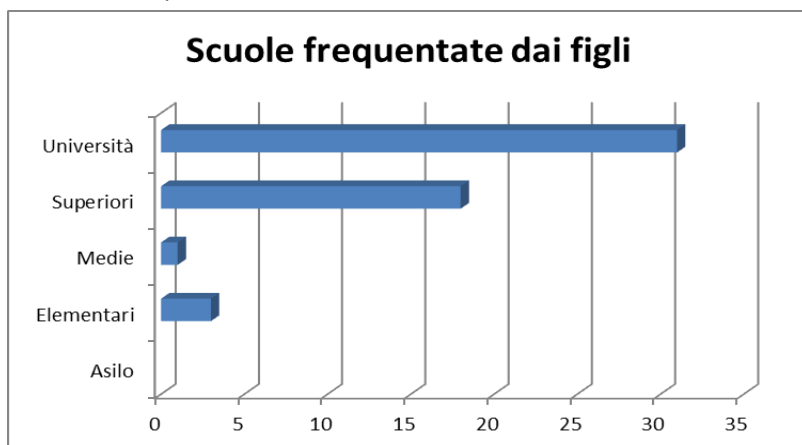
| FIGLI            | v.a. | %     |
|------------------|------|-------|
| Figli <5 anni    | 0    | 0,0   |
| Figli 6-10 anni  | 3    | 4,0   |
| Figli 11-13 anni | 1    | 1,3   |
| Figli 14-18 anni | 13   | 17,3  |
| Figli 19-25 anni | 36   | 48,0  |
| Figli 26+ anni   | 22   | 29,3  |
| Totale           | 75   | 100,0 |

Quasi la metà dei figli ha età compresa tra i 19 e i 25 e comunque il 77,3% del totale dei figli ha più di 19 anni. Modesta, anche se più elevata che negli altri sottocampioni, la presenza di disabili (3) e di anziani (5). Tre quarti dei rispondenti di età compresa tra i 50 e i 64 sono ancora attivi, mentre un quarto è andato in pensione o risulta casalinga.



**Figura:** Status occupazionale maschi e femmine (valori percentuali arrotondati all'unità)

Interessante è soffermarsi sul percorso di studi dei figli degli intervistati, posto che l'età relativamente elevata di questi ultimi sembra giocare, unitamente al dato anagrafico della prole, un ruolo di primaria importanza nel restituire un panorama piuttosto variegato, in cui ben 22 figli risultano aver interrotto o terminato il percorso formativo scolastico o universitario ed essere rappresentati di quella ormai nota



generazione di trentenni accasati con i genitori, per indolenza o per le difficoltà nel trovare un'occupazione stabile e remunerativa.

**Figura:** Scuole che frequentano i figli degli intervistati 50-64 (N=53)

La stragrande maggioranza raggiunge la scuola o l'Università autonomamente a piedi (37 unità); in 10 fanno ricorso ai mezzi pubblici,

mentre in 3 risultano accompagnati prevalentemente dal papà e in 3 dalla mamma.

La fascia oraria prevalente di uscita di casa è quella compresa tra le 7,30 e le 8,30 (34 casi).

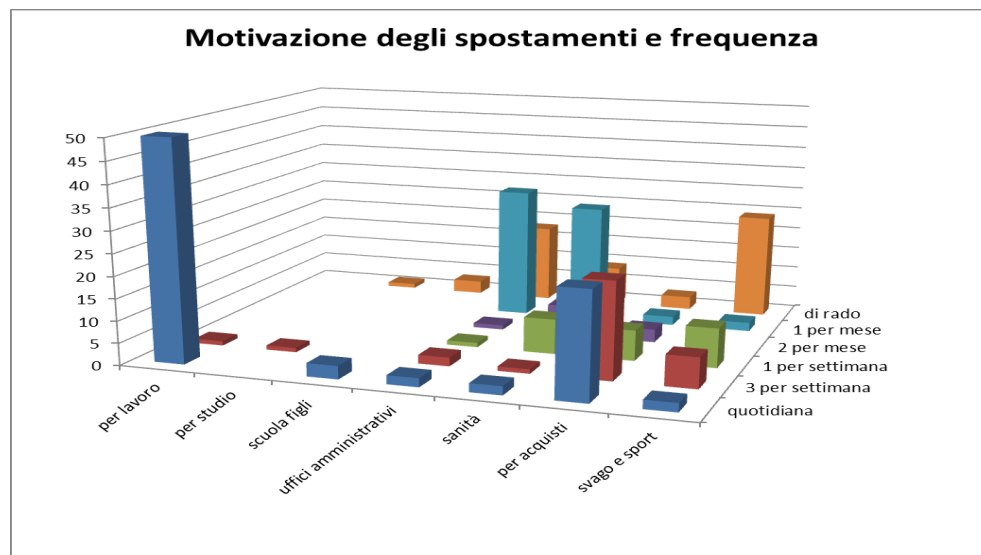
Per quanto concerne le attività extrascolastiche praticate dai figli che coinvolgono attivamente i rispondenti, spicca la voce “amici”, in linea con le considerazioni già avanzate nel sotto-paragrafo precedente.

**Figura:** Attività extrascolastiche praticate dai figli che coinvolgano attivamente i genitori (v.a.)



Cresce tuttavia, sia in valore assoluto che in proporzione, una maggiore prossimità dei genitori su temi come il volontariato, la formazione e la cultura, mentre diminuisce, in stretta e attesa relazione con il tendenziale aumento dell’età media dei genitori in questa porzione del campione e con la maggiore autonomia dei ragazzi, un loro coinvolgimento in attività sportive dei figli. Anche tra questi intervistati prevale un’indicazione largamente positiva sulla capacità e la possibilità di conciliare i propri ritmi di lavoro e di vita con le esigenze dei figli (43/48). Le 5 dichiarazioni di segno opposto indicano in 4 casi quale problema principale gli orari di lavoro troppo lunghi, mentre in uno l’impedimento è stato rintracciato nell’elevato numero di figli e nella difficoltà di poterli seguire in tutto adeguatamente.

Con la domanda n.10 si è inteso tracciare una mappa delle motivazioni degli spostamenti. La Figura è altamente esplicativa: all’interno di una parte del sub-campione, costituita in larga misura da occupati, spostamenti quotidiani per ragioni di lavoro sono la voce che registra più indicazioni (50). Anche gli acquisti, sia alimentari che di abbigliamento, sono parecchio frequenti: quotidiani per 24 rispondenti e almeno tri-settimanali per 22. Molto bassa, anche se comunque oggetto di selezioni, la frequenza di strutture sanitarie o del medico di base, così come attività di svago e sport. La lettura di tale grafico acquista tuttavia salienza se affiancata a quella della Figura seguente, nella quale vengono riportate le fasce orarie di maggiore concentrazione per ciascuna attività indicata dagli intervistati.



**Figura:** Motivazione degli spostamenti e frequenza (maschi e femmine – v.a.)

Lavoro e svago, che, ricordiamo, vengono in questo grafico entrambi segnalati a dispetto della differente frequenza

delle indicazioni a essi relative, si trovano, come sempre, agli antipodi: il primo concentrato nella mattina e il secondo in serata. In linea con lo status occupazionale dei rispondenti la concentrazione degli acquisti, quasi esclusivamente in mattinata per casalinghe e pensionati, mentre tra le 17 e le 20.30 per lavoratori e lavoratrici. Discorso un po' più articolato per sanità e uffici amministrativi, nel senso che gli orari per il pubblico appaiono in larga misura inadeguati a soddisfare le esigenze dell'utenza in questa fascia d'età, come più innanzi verrà ricordato commentando le proposte e le difficoltà segnalate attraverso la domanda finale, riservata ai suggerimenti verso l'amministrazione comunale.

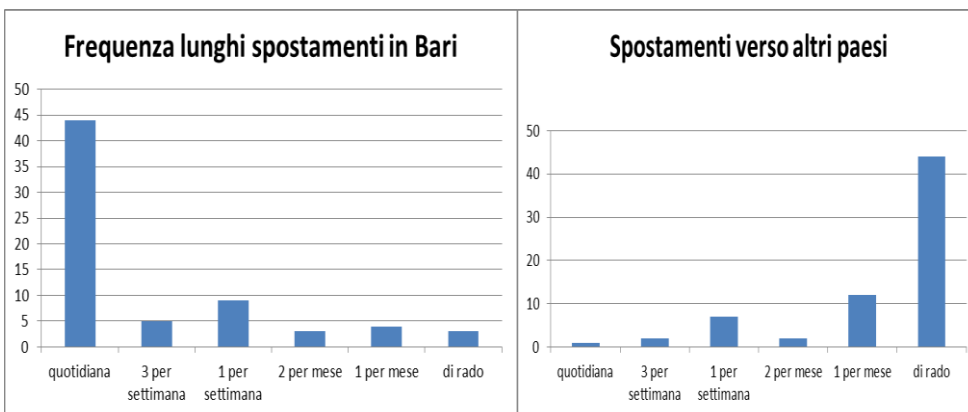
**Figura:** Motivazione degli spostamenti per fascia oraria (maschi e femmine – v.a.)



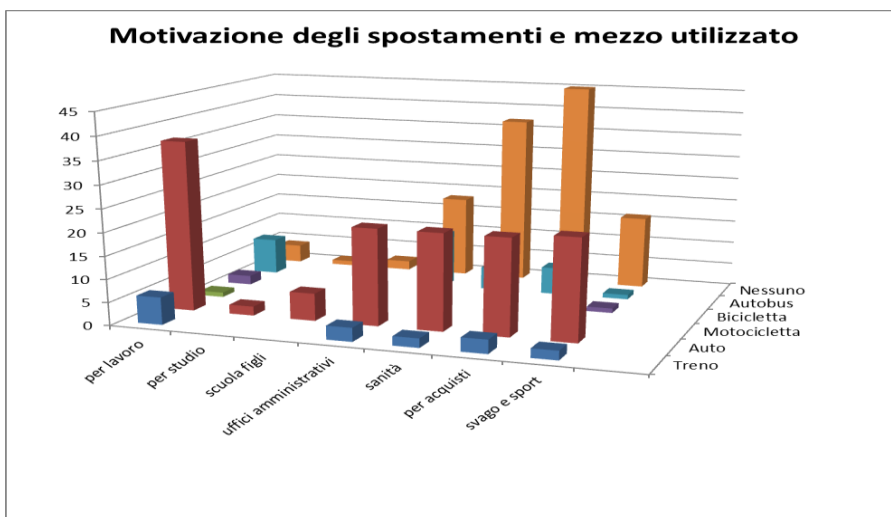
Altissima la frequenza di lunghi spostamenti quotidiani entro la città, mentre modesta quella verso altri paesi, indicata infatti da 44 rispondenti come occasionale. Lunghi spostamenti intra-urbani che, come già messo più volte in risalto, coinvolgono essenzialmente i lavoratori,

crollando tra i pensionati e tra chi i celibi o, ancor di più, le nubili.

**Figure:** Frequenza lunghi spostamenti intra-urbani e verso altri paesi della Provincia/Regione (maschi e femmine – v.a.)



**Figura:** Motivazione degli spostamenti e mezzo utilizzato (maschi e femmine – v.a.)

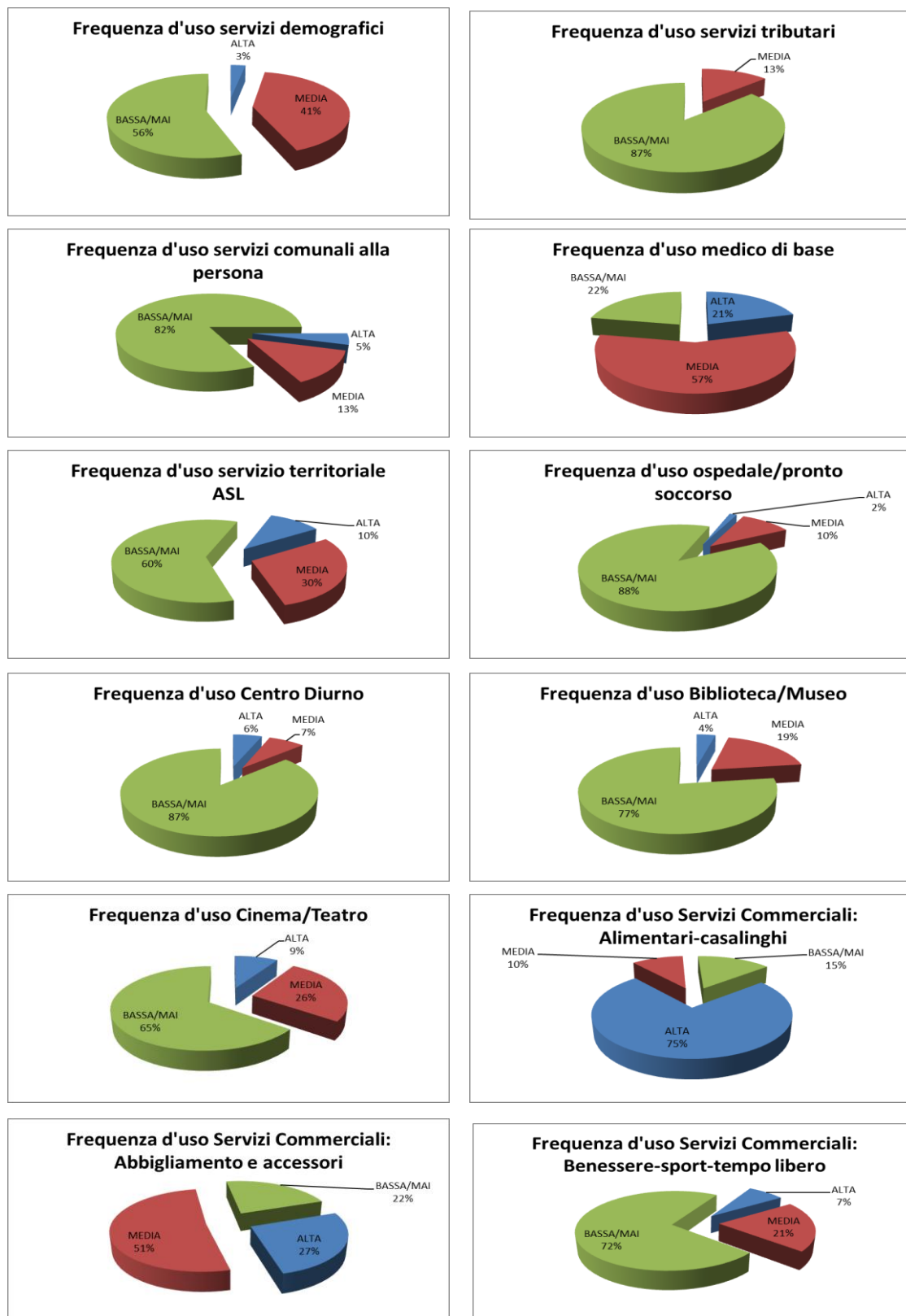


Le considerazioni appena svolte vanno integrate con quanto rilevato mediante la domanda n.13 e rappresentato nella Figura a sinistra. L'automobile rimane il mezzo privilegiato per



recarsi al lavoro e il mezzo quanto meno complementare per effettuare alcuni tipi di acquisti e visite mediche. Complementare perché la possibilità di selezionare più di una opzione ha consentito di far emergere chiaramente il mancato utilizzo di mezzi privati o pubblici per piccoli acquisti quotidiani presso negozi di fiducia, al pari del ricorso al medico di base, usualmente vicino alla propria abitazione. Crolla notevolmente, invece, all'interno di questo segmento della popolazione, il ricorso all'autobus e risulta appena rilevabile l'uso della bicicletta.

**Figure:** Frequenze d'utilizzo servizi pubblici e privati (maschi e femmine – valori percentuali arrotondati all'unità)



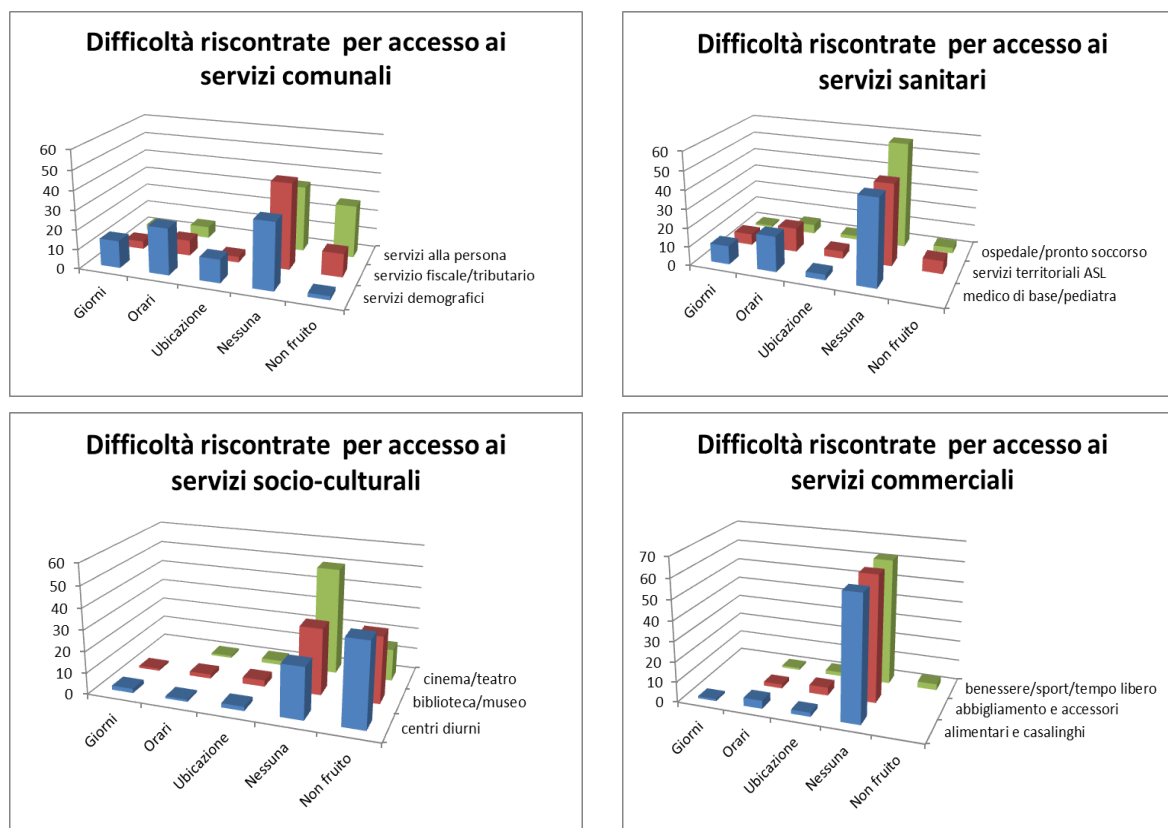
Modesto, se non addirittura nullo, l'uso di servizi tributari e alla persona. Sui primi, in verità, al pari di quanto emerso dalla compilazione dei questionari per tutte le fasce d'età, incide in maniera non trascurabile il lavoro irregolare, in nero, sommerso o parzialmente sommerso, che spiega, quanto meno in parte, la ritrosia di tanti rispondenti di specificare con chiarezza la propria attività, nonostante le rassicurazioni dei somministranti. Leggermente più elevato l'uso dei servizi demografici, che si attesta su di una frequenza pari a circa una volta al mese per il 41% di questa parte della popolazione.

Decisamente più elevato, e solo in parte relazionabile all'età degli intervistati, il ricorso al medico o pediatra di base, delle cui prestazioni fruisce circa il 57% (39 unità) con cadenza all'incirca mensile.

Molto basso l'utilizzo di servizi socio-culturali, sia pubblici, come le biblioteche, che privati, come i cinema, in perfetto allineamento con il trend finora registrato e secondo quanto emergerà anche dalla lettura dei comportamenti degli ultrasessantacinquenni.

Sostanzialmente ribaltati i risultati per gli alimentari-casalinghi e, sia pure in misura più modesta, per l'abbigliamento. Si tratta, in tutta evidenza, di beni primari sui quali si è concentrato il consumo, anche in questa congiuntura economicamente problematica.

**Figure:** Difficoltà riscontrate per accesso ai servizi comunali, sanitari, socio-culturali e commerciali (maschi e femmine - v.a.)



In linea con quanto parzialmente accennato più sopra, i grafici evidenziano una qualche difficoltà per la fruizione dei servizi demografici, legata agli orari e in subordine ai giorni di apertura degli sportelli all'utenza (14 e 24 segnalazioni). Le difficoltà calano leggermente nel comparto dei servizi sanitari, con qualche rilievo sugli orari e i giorni di ricevimento dei medici di base (19 e 10 indicazioni), per sparire quasi del tutto nei servizi socio-culturali e in quelli commerciali.

Nella elaborazione delle risposte sui primi va tuttavia messo in luce il bassissimo tasso di fruizione degli stessi, e in particolare di quelli comunali (centri diurni e biblioteche).

Piuttosto ricco, e senza scostamenti rilevanti rispetto alle indicazioni desunte dagli altri intervistati, il ventaglio di proposte e suggerimenti riportati nella domanda aperta n.16.

Messo da canto il pessimismo quasi cosmico del rispondente che ha sentenziato l'impossibilità di interventi efficaci alla luce di decenni di urbanizzazione scellerata, anche tra i cinquanta-sessantaquattrenni il maggior numero di indicazioni va a inserirsi nel complesso tema della mobilità.

9 indicazioni coinvolgono una richiesta di un innalzamento degli standard qualitativi del trasporto AMTAB, declinati in termini di maggiore puntualità dei mezzi e di un superiore numero di corse, specialmente in orari critici. Anche in tale ottica, si segnala la richiesta di maggiore vigilanza per il rispetto delle corsie preferenziali, da aumentare in città ove possibile. Un'indicazione riguarda invece il trasporto garantito dalla F.S.E. verso il centro cittadino. Pur nell'apprezzamento del servizio e della comodità dello stesso, si chiede che venga aumentata la frequenza delle corse, o per lo meno il numero delle carrozze, in coincidenza con gli orari di maggiore affollamento pendolare, individuati dalla rispondente (donna) attorno alle 8-8.30 del mattino e alle 20.30 della sera.

Come sempre, tra gli irriducibili dell'automobile compare la richiesta di più parcheggi gratuiti e di parcheggi riservati ai dipendenti pubblici in prossimità di grandi uffici.

Sul tema della conciliazione tra orari di lavoro e vita privata, è stata riportata l'esigenza di un ripensamento globale degli orari di entrata in ufficio, al fine di non farli coincidere con quelli scolastici, per non mettere in grave difficoltà i genitori con figli che non si recano a scuola in modo autonomo.

La sovrapposizione di orari raccoglie tre indicazioni sul delicato tema dell'apertura degli uffici pubblici, ai quali si chiedono fasce di apertura al pubblico più ampie e senza intervalli fino al pomeriggio.

Sul fronte del ben-vivere riportiamo due indicazioni per una aumento delle isole verdi in città. Una delle due, in particolare, si focalizza sulle esigenze senza voce dei bambini, chiedendo per loro spazi attrezzati con giochi e recintati/sorvegliati.

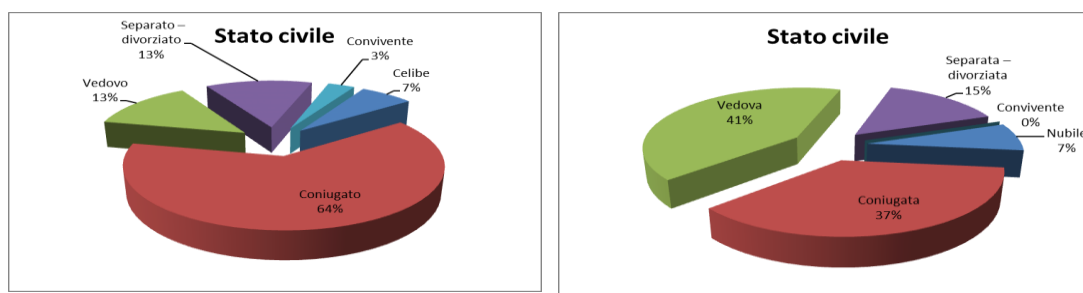
Vi sono infine le segnalazioni raccolte in merito al contributo che il commercio potrebbe dare per rendere più compatibili i tempi di lavoro con le necessità di spesa. Anche in questo ambito, un'indicazione tocca direttamente gli alimentari, ai quali si chiede di rimanere aperti senza soluzione di continuità, mentre da un altro questionario emerge l'esigenza di ampliare il numero di aperture domenicali, estendendole anche ai negozi alimentari, per favorire acquisti altrimenti resi molto difficili da frenetici ritmi di lavoro.

#### **3.10.2.4 Sub-Campione 4 (65+)**

Il sub-campione di intervistati compreso nella classe d'età over 65 riflette una galassia composta interamente da pensionati, con la già segnalata netta prevalenza di femmine (41 contro 30), dovuta alla loro maggiore longevità.

Il mero dato anagrafico influisce notevolmente sullo stato civile dei rispondenti se analizzato partitamente per sesso, come nelle figure di seguito.

**Figura:** Stato civile maschi e femmine (valore percentuale arrotondato all'unità)



Balza agli occhi il rilevante scarto tra percentuale di coniugati tra i maschi (64%; 19 unità) rispetto alle femmine (37%; 15 unità). All'interno di queste ultime si triplica la percentuale di vedove (41%; 17 unità contro le 4 dei maschi). Assenti esperienze di convivenze tra le donne, è sostanzialmente identica la percentuale in entrambi i casi di separati o divorziati. Residuali le esperienze di celibato e nubilito (2 e 3 casi).

Nel complesso, risulta coniugata meno di metà di questa porzione campionaria. Le voci restanti, e in particolare il 30% di vedovanza e il 14% di soggetti separati o divorziati, ci introduce, per via neppure troppo indiretta, al grande tema della solitudine tra le persone anziane, che mostrerà altri aspetti degni di menzione nel prosieguo dell'analisi.

Simmetricamente a quanto fatto per il sotto-campione dei giovani, con la domanda n.4, relativa alla composizione del nucleo familiare e ai figli, non si è inteso rilevare un dato di natura storico-demografica, ma si è chiesto di riferirsi esclusivamente alla prole eventualmente residente con gli intervistati.

A partire dai 71 soggetti intervistati sono stati così censiti 144 componenti totali, di cui 32 figli. Tutti costoro risultano di età superiore ai 26 anni e in 26 avere già completato il percorso di formazione scolastico/universitario. Solamente 6 persone sono state indicate ancora impegnate negli studi universitari (risposta alla domanda numero 6). Basso il numero di disabili (3) e di anziani (2).

La presenza di figli in età quasi adulta ha comportato l'omissione di risposte alla domanda 7 e una debole consistenza del valore delle poche risposte fornite alla n.8 ("Quali attività extrascolastiche coltivano i suoi figli che la coinvolgono attivamente?"). In percorsi di vita che tendono a non intersecarsi significativamente, compaiono pertanto sporadiche risposte: 5 che fanno riferimento agli amici, 1 a esperienze di volontariato, 1 alla cultura e 1 allo sport.

La motivazione e la frequenza dell'uscita di casa al cui accertamento era finalizzata, come già ripetuto più volte, la domanda n.10, restituisce un quadro congruente con le ipotesi di partenza. Assente ogni riferimento alla scuola dei figli per quanto scritto poc'anzi, vi è una netta preponderanza delle voci "sanità", da coniugare sia come ricorso alle strutture sanitarie pubbliche sia come ricorso al supporto del medico di base, e di quella "acquisti", per la spesa quotidiana o ripetuta nel corso della settimana. Quest'ultima, in particolare, con frequenza giornaliera (28 casi) restituisce il valore più alto in termini assoluti.

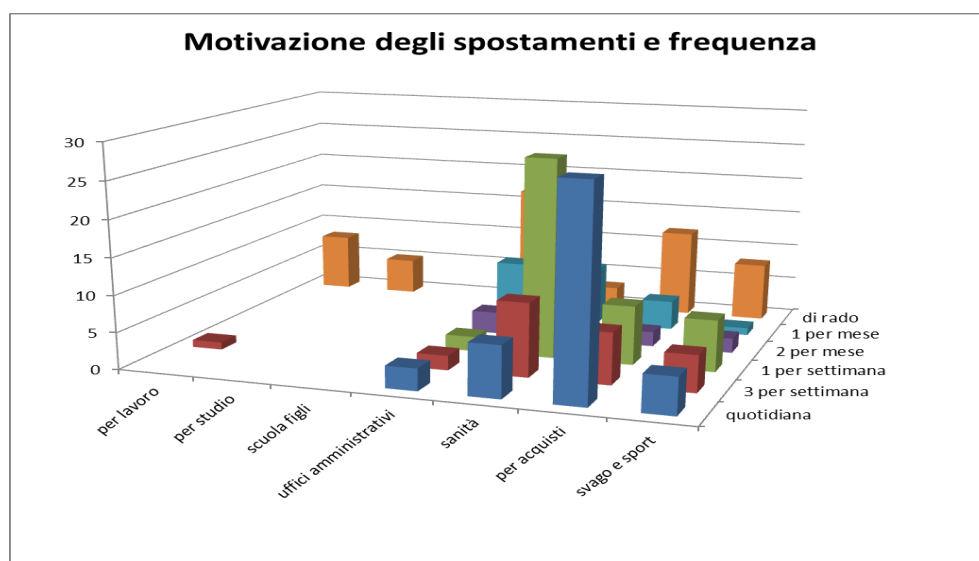
Come tuttavia già largamente trattato all'interno del Piano Regionale di Salute 2008-2010, il continuo invecchiamento della popolazione, che, in combinato con la riduzione del tasso di nascite sta conducendo a una *ageing society*, in cui si innalza vorticosamente l'indice di dipendenza strutturale degli anziani, marca una fase di transizione in cui la popolazione ultrasessantacinquenne appare esposta a numerose fragilità non compensate da stili di vita particolarmente attivi, tesi a ridurre l'impatto dell'orologio biologico sulla salute, la deambulazione, ecc.

Come sintetizzato graficamente dalla Figura di seguito, ne discende un ricorso a strutture sanitarie e/o al medico di base che, depurato delle frequenze estreme, si concentra entro l'intervallo che racchiude le tre volte a settimana (10 casi), quella settimanale (27) e quella bisettimanale (10).

Molto basso lo sforzo di mantenere attiva la mente attraverso lo studio, principalmente veicolato dalle Università della Terza età (appena 5 casi), e altresì residuali le indicazioni di un coinvolgimento in impegni lavorativi informali, a supporto dei figli, che riguardano 9 intervistati, 8 tra i maschi e 1 tra le femmine.

Poco rilevante anche l'attività sportiva, nelle opzioni selezionabili associata allo svago, che sembra decisamente trainante, stando a quanto riferito informalmente nel corso della somministrazione dei questionari.

**Figura:** Motivazione degli spostamenti e frequenza (maschi e femmine – v.a.)



Altrettanto in linea con le attese dei ricercatori la concentrazione degli spostamenti indagata per fascia oraria (ricordando la possibilità di selezionare più risposte per attività).

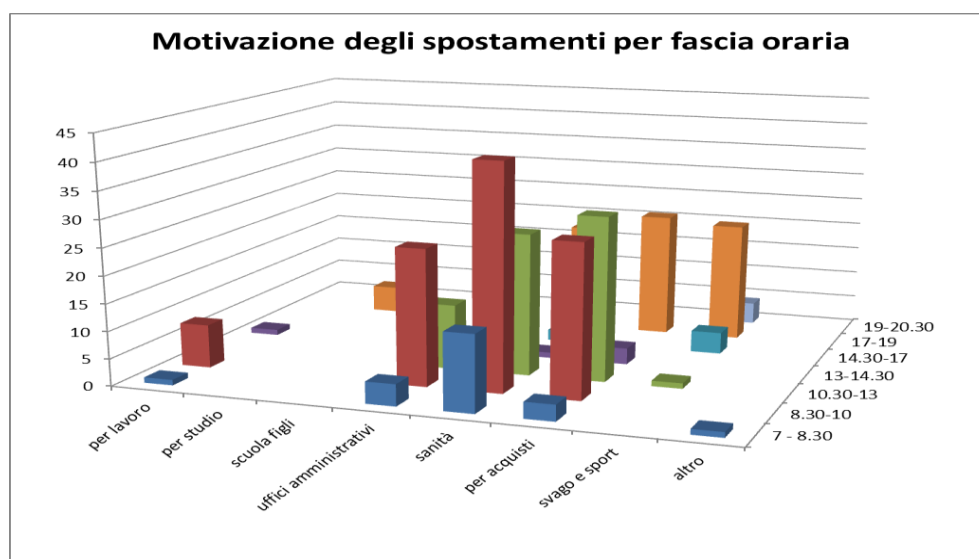
La sanità monopolizza ampiamente le prime ore della mattinata, esibendo nondimeno una certa frequenza pomeridiana tra le 17 e le 19, interpretata, sempre sulla scia di quanto riferito dagli intervistati, come frequentazione degli studi dei medici di base.

Obbligati, dagli orari della ASL e degli Uffici amministrativi, nonché dalla percezione di una maggiore sicurezza per l'eventuale utilizzo dei mezzi pubblici, a concentrare in mattinata la soddisfazione dei bisogni legati alla salute o a documenti, certificazioni, ecc., gli ultrasessantacinquenni, in generale propensi a sbrigare prima di pranzo le varie incombenze, concentrano, se necessario, anche nel pomeriggio gli acquisti (23 casi), in una fascia oraria (17-19) che segnala anche la quasi totale concentrazione delle attività di svago e motorie.

Quale attività ulteriore non codificata nella griglie di risposte previste è stata segnalata da una rispondente una assidua frequentazione del cimitero per la veglia della memoria dei propri parenti.



**Figura:** Motivazione degli spostamenti per fascia oraria (maschi e femmine – v.a.)



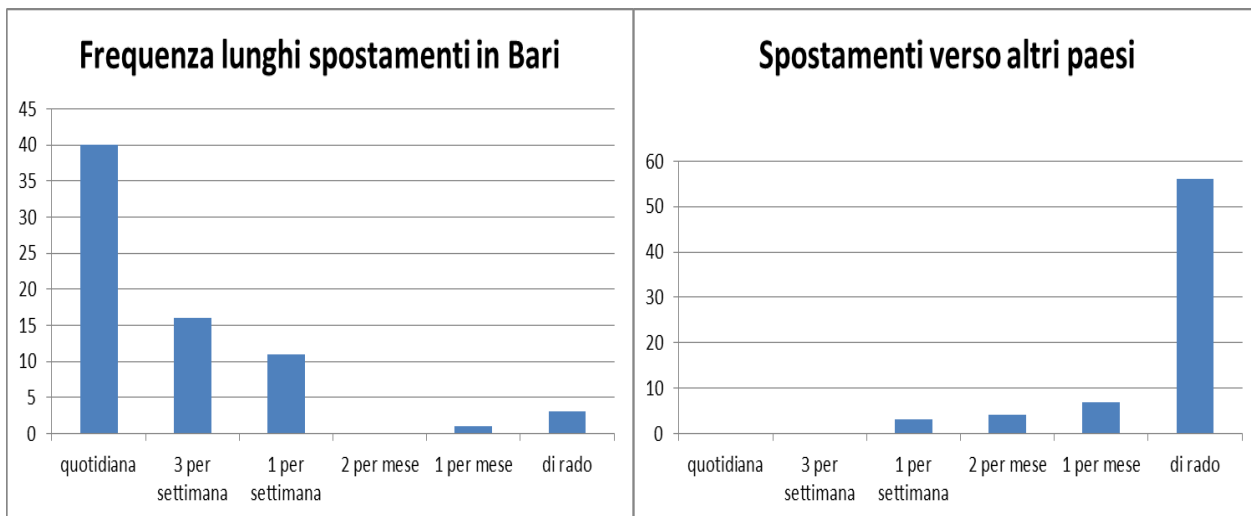
Le considerazioni appena esposte devono essere pienamente articolate congiuntamente a quanto desunto dalle risposte alla domanda n.12, riguardante la frequenza di lunghi spostamenti intra-urbani e verso altri paesi della Provincia e/o della Regione.

La vita degli ultrasessantacinquenni sembra infatti concentrarsi quasi esclusivamente dentro Bari, benché senza eccessivi vincoli rionali, abbattuti sia per necessità (recarsi presso strutture sanitarie distanti da casa) sia per effettuare acquisti a prezzi ritenuti più convenienti (mercato). La frequenza di lunghi spostamenti urbani coinvolge infatti 40 intervistati su 71, senza particolari differenze tra i generi.

Quel che, viceversa, risulta quasi totalmente assente è un costante spostamento verso altri Paesi, benché largamente ipotizzabile venute meno le principali variabili a ciò connesse, come il “lavoro”. 65 rispondenti dichiarano di uscire dalla città “di rado”, con una torsione moto più prossima al “mai” che a una sua possibile quantificazione, sia pure sporadica.

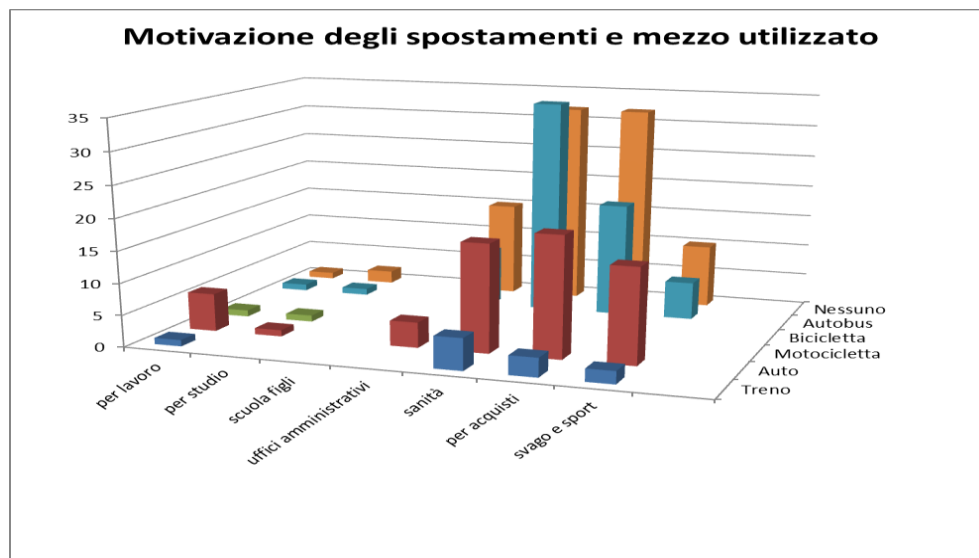
Si tratta di una condizione che, piuttosto da mettere in relazione diretta con lo stato civile, e in particolare ai casi di solitudine forzata dalla vedovanza, sembra riflettere le problematiche di salute che emergono in modo parzialmente strisciante dall’analisi delle risposte, e in particolare da quella non trascurabile fetta del sub-campione in esame che dichiara di spostarsi poco (11 casi solo una volta a settimana; 1 una volta per mese; 3 di rado), di condurre vita di quartiere o perché priva di stimoli a fare altrimenti o perché, come accennato, gravata da condizioni di salute precarie.

**Figure:** Frequenza lunghi spostamenti intra-urbani e verso altri paesi della Provincia/Region (maschi e femmine – v.a.)



Preponderanti gli spostamenti per ragioni sanitarie e per acquisti. Per la sanità, in particolare, posta la possibilità di segnalare più di un'opzione tra i mezzi indicati, si rileva una concentrazione di risposte sull'utilizzo degli autobus, che appare maggiormente legata a visite ospedaliere e un buon ricorso agli spostamenti a piedi, maggiormente connessi agli appuntamenti dal medico di base. Per gli acquisti, viceversa, prevale nettamente il mancato ricorso a particolari mezzi di locomozione (32 casi), anche se non appare affatto trascurabile la somma delle indicazioni relative al ricorso al trasporto pubblico con autobus e la radicata tendenza all'utilizzo dell'autovettura privata (18 e 19 casi).

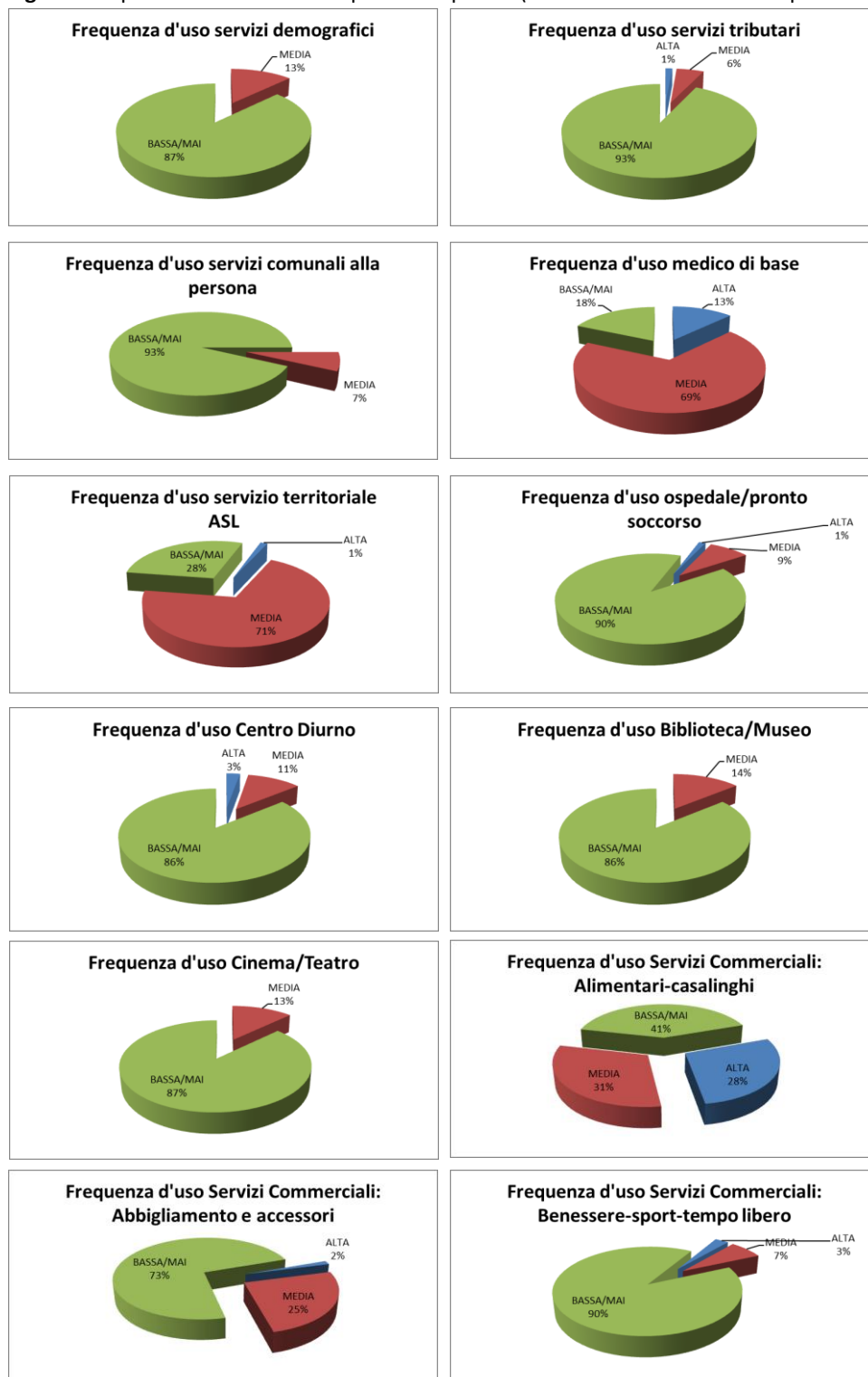
**Figura:** Motivazione degli spostamenti e mezzo utilizzato (maschi e femmine - v.a.)



Come evidenziato attraverso le Figure, le indicazioni relative alla utenza di servizi amministrativi, demografici e similari, che pure in termini assoluti ha una certa valenza attraverso la lettura incrociata delle domande 10, 11 e 13 (che tuttavia non pesano il quantum effettivo della fruizione di un servizio rispetto alle altre opzioni segnalate), da ultimo rappresentate attraverso la Figura precedente, segnalano quanto debole risulti la domanda o comunque la propensione al ricorso di tali servizi in questa peculiare fascia della popolazione cittadina. Si oscilla, infatti, dall'87% di un bassissimo o nullo ricorso a servizi demografici

all'ancora più alto picco del 93% (66 casi su 71) di scarso o mancato ricorso all'utilizzo di servizi di tipo tributario o alla persona.

**Figure:** Frequenza d'utilizzo servizi pubblici e privati (maschi e femmine – valori percentuali arrotondati all'unità)



Ben diversa appare la configurazione di questa classe d'età come bacino d'utenza frequentemente adusa al ricorso ai servizi del medico di base e di quelli della ASL, con una caduta in quelli ospedalieri e di pronto soccorso per la ormai consolidata tendenza alla totale deospedalizzazione anche in casi che fino a qualche anno fa avrebbero suggerito ricoveri di media durata.

Si registra dunque un 69% del campione che dichiara di essere ricorso al medico di base almeno una volta al mese negli ultimi tre mesi. A tale già ampia percentuale (49 intervistati su 71) va sommato un 13% (9 unità) del campione che dichiara di aver consultato il medico di base almeno una volta a settimana.

Preoccupante e sintomatica di un disagio profondo, la totale lontananza degli anziani da luoghi di ricreazione e arricchimento culturale, sia pubblici che privati.

Sintomatico di un malessere più volte indagato e che va interpretato non solamente in termini di solitudine, ma anche come conseguenza di una condizione di generale difficoltà economica, particolarmente pressante per i pensionati, che ha accentuato la debole abitudine a frequentare biblioteche, musei, cinema e teatri.

La storicamente vaga caratterizzazione della città come porto di cultura e non solo come emporio commerciale riversa sugli anziani una lontananza siderale da attività che pure, come scientificamente provato, a tacer d'altro, risultano elisir di giovinezza per la mente, la memoria e la cui fruizione dovrebbe pertanto essere notevolmente incentivata.

Diversa la configurazione della frequenza d'uso dei servizi commerciali, con quelli alimentari e casalinghi a svettare sui rimanenti, anche se pure in relazione a essi non sono state lesinate indicazioni relative a una profonda ferita provocata dalle ben note difficoltà economiche. In particolare, il ricorso a servizi per la persona, per il benessere fisico, per lo sport, appare gravemente contratto, in larga parte per un deficit culturale nel rapportarsi con l'attività motoria in età avanzata, ma in altrettanto ampia misura perché trattasi di servizi generalmente privati, specchio di una propensione al consumo che tra gli anziani appare in allarmante contrazione.

Si è infine puntata l'attenzione sull'accessibilità a quattro tipologie di servizi da parte degli ultrasessantacinquenni, verificando, per ciascuna di esse, se e quale fattore (giorni di apertura, orari e ubicazione) risultasse critico.

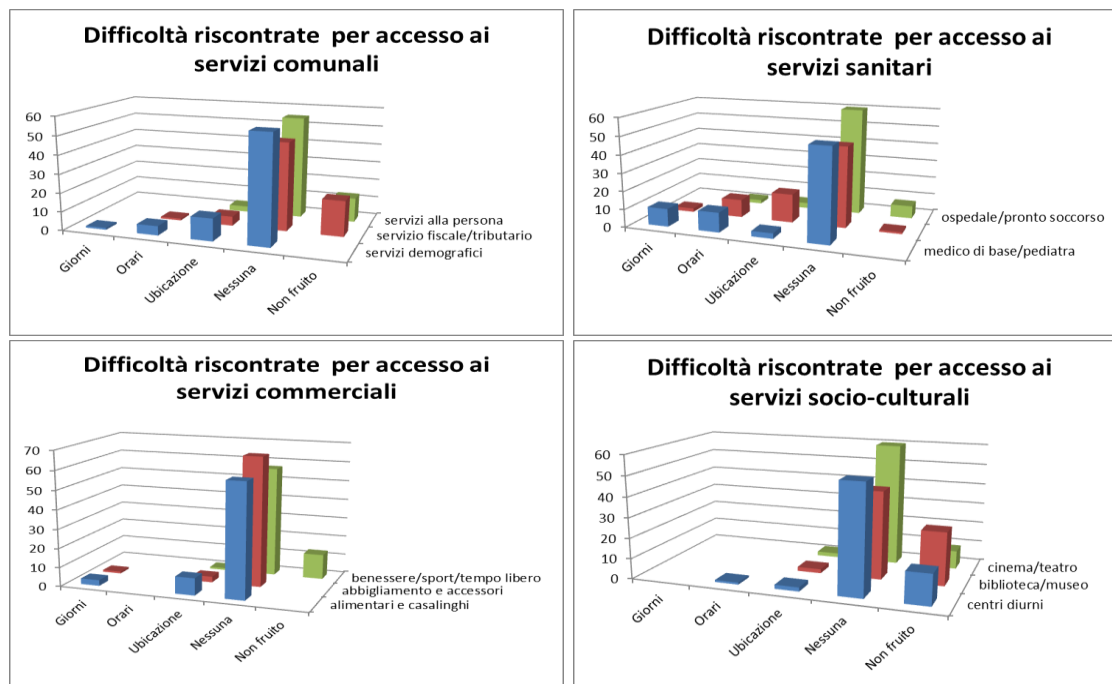
Le figure di seguito riportate ci restituiscono una verifica empirica di quanto già accennato: questa parte della popolazione, soggetta a fragilità di varia natura, tende a non segnalare particolari difficoltà, al pari di quanto rilevato anche per gli altri sub-campioni.

Tuttavia, a uno sguardo più approfondito, è possibile rilevare che tale apparente "soddisfazione", maggioritaria tra gli intervistati, risente fortemente della propria condizione di utenti dimidiati, che, per esempio, in ben 26 casi affermano senza ritrosia di non aver mai fruito negli ultimi tre mesi di alcun servizio museale o bibliotecario, rafforzando il timore precedentemente esposto di una generazione sotto un portentoso attacco di *cultural divide*, che, unitamente ai più bassi titoli di studio al suo interno rintracciabili, rischia di renderla spiazzata rispetto a nuove tematiche oggetto di pubblica riflessione e a nuovi linguaggi veicolati anche dai media di cui si fruisce avidamente (come la televisione).

Qualche attesa tradita rispetto a esigenze calcolate sul parametro del benessere psico-fisico può rinvenirsi nell'ubicazione, ritenuta poco agevole, distante dalla propria abitazione, ecc., di alcuni servizi ASL (10 casi), così come del medico di famiglia (3 casi), al quale viene in aggiunta imputato da circa un settimo del campione una eccessiva rigidità negli orari e nelle giornate di ricevimento (11 e 10 segnalazioni).

Quasi del tutto trascurabili le difficoltà riscontrate per i servizi commerciali, in linea con quanto evidenziato anche dal resto della popolazione.

**Figure:** Difficoltà riscontrate per accesso ai servizi comunali, sanitari, socio-culturali e commerciali (maschi e femmine - v.a.)



La ritrosia frammista a diffidenza e a un marcato scetticismo, propria di gran parte della popolazione anziana, è mirabilmente testimoniata dalle scarse indicazioni fornite nella domanda aperta finale, la n.16.

Oltre a una geremiade, peraltro sintetica, contro le tasse, che citiamo non solamente per completezza d'informazione ma perché spia del profondo malessere di tanti pensionati ricacciati verso la soglia di povertà, si rileva il ritorno della criticità segnalata trasversalmente: il miglioramento del servizio di trasporto pubblico e della "presentabilità" degli autobus in primo luogo.

Sempre rimanendo in ambito strettamente di pertinenza comunale, vi è una segnalazione volta a attendere un' incisiva azione a favore di una crescita della preparazione e della disponibilità nel personale pubblico e di servizi allo sportello in primo luogo.

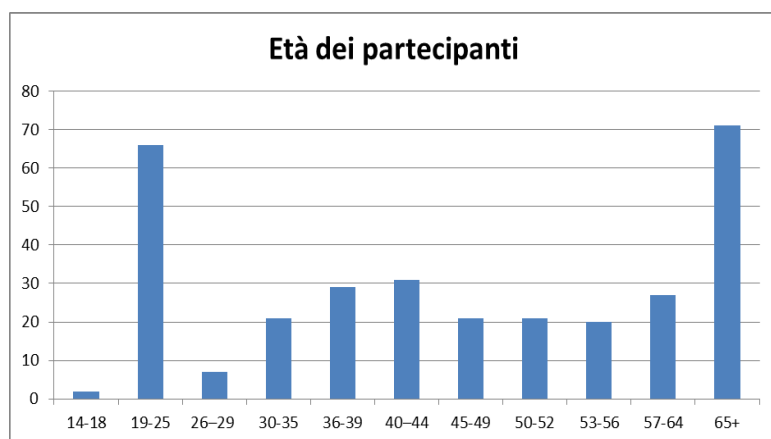
Sul versante sanitario vi è infine la richiesta di uno snellimento del servizio di pronto soccorso.

### 3.10.3 Risultati complessivi dell'indagine

Ribadita nuovamente la definizione del campione attraverso due principali fattori socio-demografici, quali l'età e il sesso, in ottemperanza ai più recenti dati ISTAT sulla città di Bari a nostra disposizione, con la Figura di seguito intendiamo raffigurare sinteticamente la distribuzione dell'universo campionario nelle sotto-classi d'età individuate all'interno dei quattro sub-campioni, con l'eccezione di quello degli over 65, non stratificato per l'estrema difficoltà di raccogliere questionari compilati correttamente.

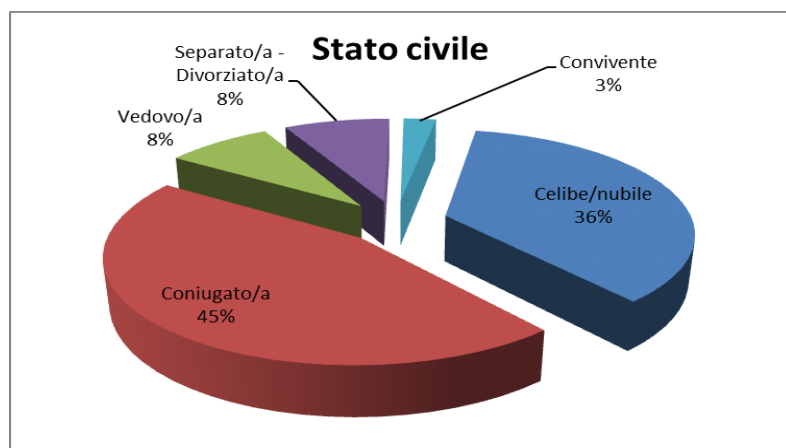


**Figura:** Distribuzione per sotto-classi d'età tra gli intervistati maschi e femmine (v.a.)



Il primo significativo dato aggregato concerne lo stato civile dell'universo degli intervistati.

**Figura:** Stato civile intero campione (valori percentuali arrotondati all'unità)



I coniugati risultano la maggioranza relativa del campione (145 unità), seguiti da celibi e nubili (115 casi). A comporre circa un quinto del totale contribuiscono i vedovi, i separati e i conviventi.

Attraverso l'elaborazione dei dati relativi alla domanda n.4, ricaviamo che i componenti dei nuclei familiari degli intervistati ammontano a 932 unità (ricordando che si sono escluse tutte le relazioni filiali).

Di questa amplissima platea, 357 sono gli individui classificabili come figli, ivi comprendendo anche coloro i quali hanno risposto alla domanda vivendo con i genitori e classificandosi pertanto quali "figli" anche se rispondenti al questionario.

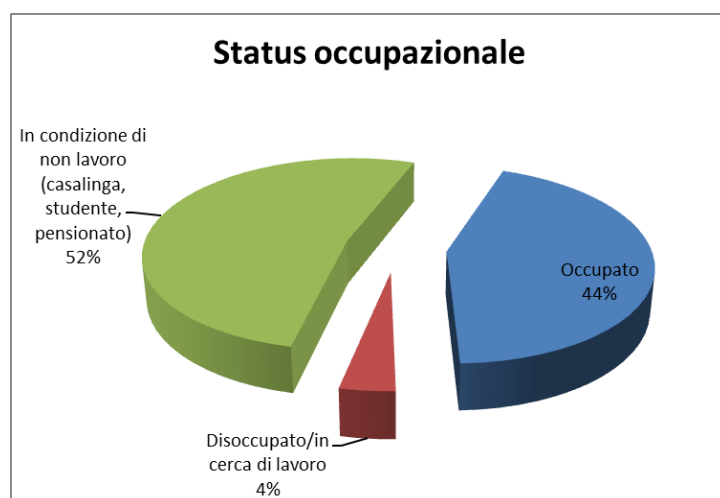
I risultati illustrati nella Tabella seguente accorpano dunque sia coloro i quali si trovano nella condizione di "figli" sia quei soggetti che non derivino il proprio statuto dalla condizione di rispondenti al questionario, ma di indicati come tali dai genitori intervistati.

**Tabella:** Fasce d'età dei figli nei nuclei familiari degli intervistati (N=357)

| FIGLI            | v.a. | %     |
|------------------|------|-------|
| Figli <5 anni    | 22   | 6,2   |
| Figli 6-10 anni  | 54   | 15,1  |
| Figli 11-13 anni | 41   | 11,5  |
| Figli 14-18 anni | 66   | 18,5  |
| Figli 19-25 anni | 87   | 24,4  |
| Figli 26+ anni   | 87   | 24,4  |
| Totale           | 357  | 100,0 |

La curva di distribuzione appare, soprattutto se depurata dalla condizione anagrafica degli intervistati che siano figli, piuttosto concentrata sulle fasce di maggiore scolarizzazione. Si registra altresì la presenza di 9 disabili e di 13 anziani.

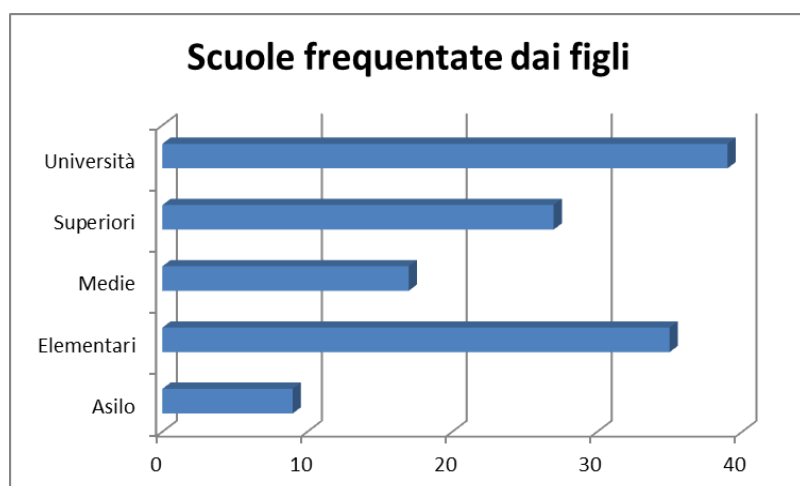
**Figura:** Status occupazionale intero campione (valori percentuali arrotondati all'unità)



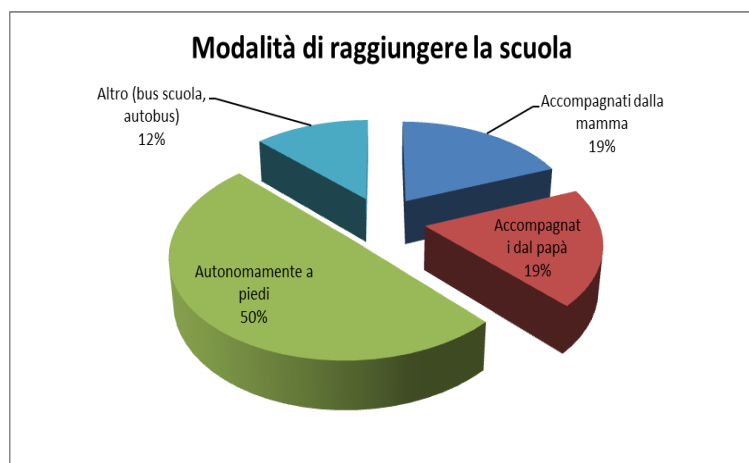
Lo status occupazionale dell'intero universo campionario evidenzia una leggera maggioranza di popolazione inattiva, che comprende studenti, pensionati e casalinghe (167 casi), a fronte di 141 unità di occupati e di una piccola fetta di popolazione disoccupata (12).

Escludendo i rispondenti al questionario rientranti nel primo sub-campione, e frequentanti l'Università senza avere figli propri, per non compromettere del tutto l'obiettivo della rilevazione, si rileva che esista comunque una maggioranza di intervistati i cui figli frequentano l'Università (39 su 127), seguiti da bambini alle elementari (35), ragazzi alle superiori (27), alle medie inferiori (17), all'asilo (9). Il tutto non includendo i ragazzi che abbiano concluso gli studi e siano alla ricerca di lavoro o che stiano già lavorando.

**Figura:** Scuole (o Università) che frequentano i figli degli intervistati (N=127)

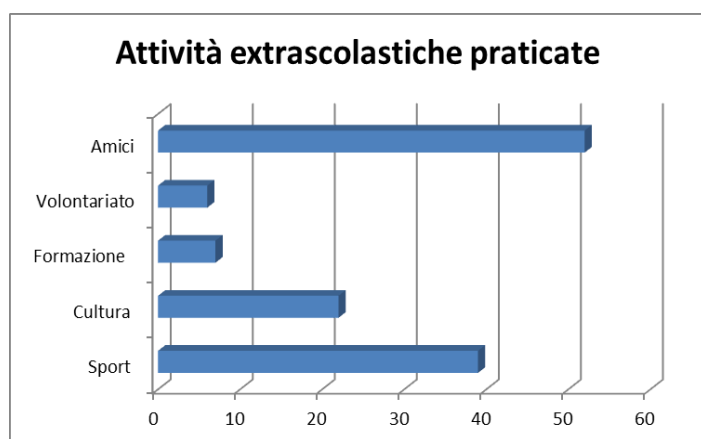


**Figura:** Modalità di raggiungere la scuola o l'Università (valori percentuali arrotondati all'unità – N=127)



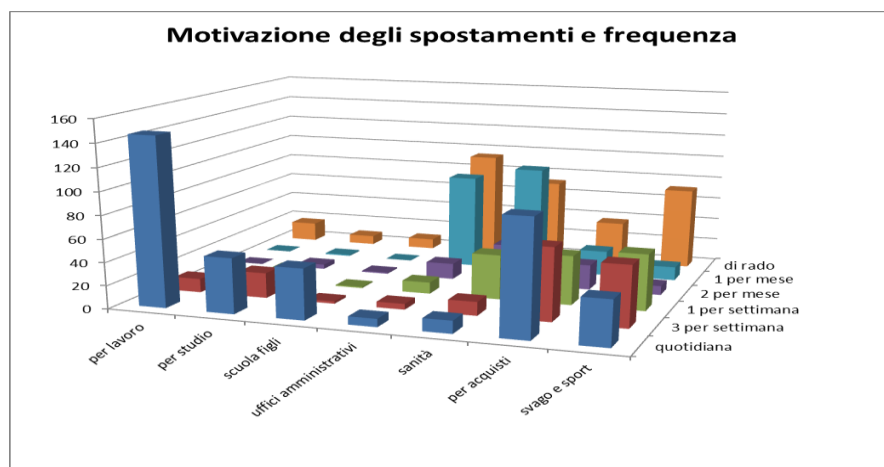
L'elevata presenza di ragazzi in stadi avanzati del percorso formativo giustifica, unitamente a situazioni casuali di notevole prossimità alla scuola o alla Facoltà, il prevalente orientamento nel recarsi autonomamente a piedi (63 casi), al quale segue l'accompagnamento, in pari misura, da parte del papà e della mamma (19%) e il ricorso ai mezzi pubblici o allo scuolabus (12%). Circa i tre quarti di questo campione si muovono in una fascia oraria compresa tra le 7.30 e le 8.30, vincolata per i frequentanti la scuola, ma anche molto presente tra gli universitari. La rimanente parte, 31 casi, esce di casa più tardi: essa è costituita da bambini che frequentano l'asilo e da ragazzi iscritti all'Università. Come già illustrato nel commento relativo ai risultati dell'indagine divisi per sub-campione, e ricordando che si è inteso non far rispondere alla domanda n.8 i ragazzi fino ai 29 anni che non risultassero avere figli propri, al fine di non inficiare il tenore delle risposte acquisendo informazioni per interposta persona (si sarebbe trattato, infatti, di domandare loro in quali attività i loro genitori li affiancano), attraverso la Figura seguente si illustra quanto anticipato innanzi.

**Figura:** Attività extrascolastiche praticate dai figli che coinvolgono attivamente i genitori (v.a.)



Pur rilevando, infatti, in risposta alla domanda n.9, concernente la conciliabilità del lavoro con le esigenze dei propri figli, una piccola porzione del campione a segnalare esplicitamente difficoltà (10 “no” su 108 rispondenti), la prossimità genitori-figli sembra vaporosamente coagulata in una complicità sportiva (attiva o funzionale al loro accompagnamento per il nuoto, la palestra) e, ancor di più, nella conoscenza degli amici dei figli e nella ospitalità loro offerta in alcune occasioni (39 e 52 casi).

**Figura:** Motivazione degli spostamenti e frequenza (v.a.)



Lavoro e acquisti sono le principali ragioni di spostamento con cadenza giornaliera (146 e 99 casi) o con frequenza plurisettimanale. Abbastanza significative anche le segnalazioni relative alla voce “svago e sport”, che raccoglie 39 indicazioni giornaliere, 53 tri-settimanali e 49 settimanali. Più diluiti, perché inseriti in una rilevazione che copre l’intero campione, gli spostamenti per ragioni di studio, con 48 segnalazioni quotidiane e 22 tri-settimanali. Molto elevato il ricorso a cure sanitarie, che coinvolgono in media una volta al mese 94 intervistati, per salire in 35 casi a cadenza bimestrale e in 34 settimanale.

Gli uffici amministrativi, benché frequentati di rado dalla maggioranza relativa degli intervistati (94), sono comunque meta di spostamenti intra-urbani almeno mensili per 83 rispondenti. Le fasce orarie in cui si concentrano tali spostamenti, riassunte nella Figura seguente, riflettono quanto osservato, sia pure con le dovute differenze, nelle considerazioni sui singoli sub-campioni. Le prime ore della mattina sono infatti dedicate per recarsi sul posto di lavoro, mentre, con una notevole incidenza su questo risultato finale da parte della popolazione in pensione o in condizioni volontarie di non lavoro, quelle più centrali sono

riservate ad adempimenti burocratici, a visite sanitarie presso le strutture ASL e, in misura ridotta sul complesso della popolazione, allo studio.

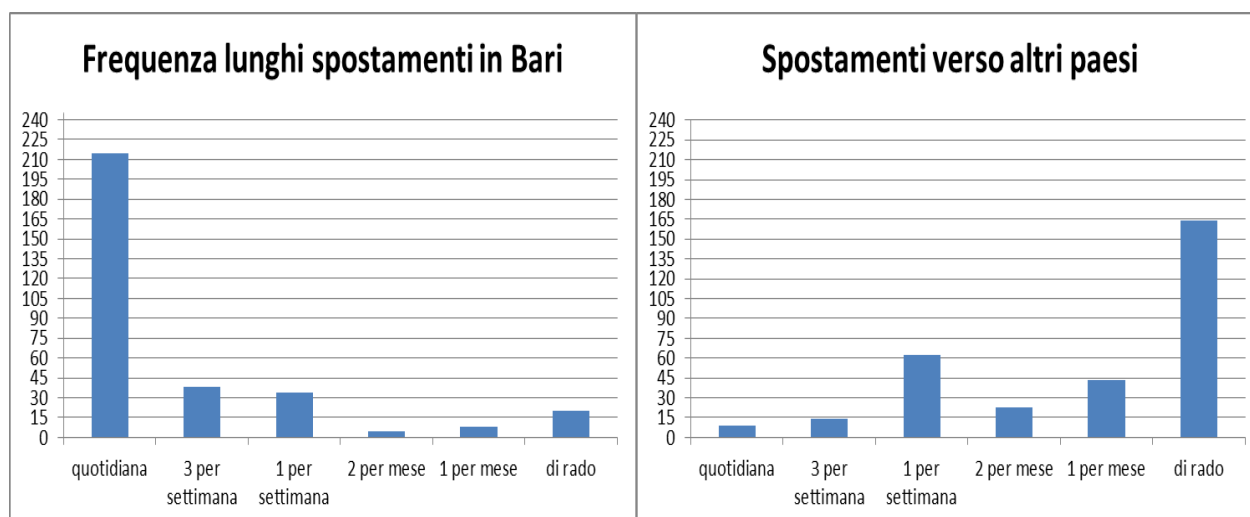
Nel pomeriggio, contestualmente alla graduale fine della giornata lavorativa, cresce la frequenza degli acquisti, del ricorso alle visite presso il medico di famiglia, per poi terminare, fra tardo pomeriggio e serata, con eventuali momenti di svago e sport.

**Figura:** Motivazione degli spostamenti per fascia oraria (v.a.)



Le informazioni desumibili attraverso la lettura dei dati riassunti nella Figura vanno incrociate con quelle contenute nelle due Figure successive, che danno conto della frequenza di lunghi spostamenti intra-urbani e verso altri paesi della Provincia e/o della Regione.

**Figure:** Frequenza lunghi spostamenti intra-urbani e verso altri paesi della Provincia/Regione (v.a.)

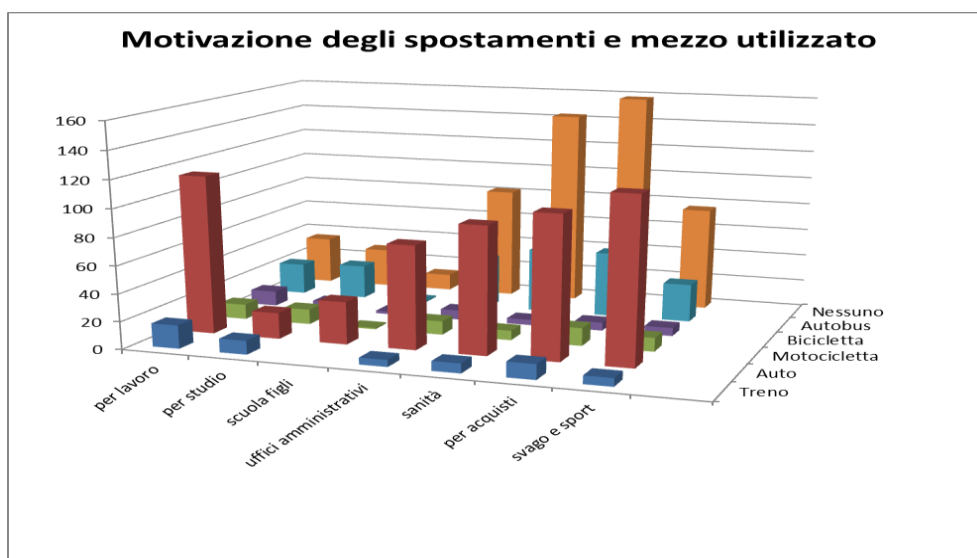


Si evince che 215 intervistati, pari al 67,2% del totale, sia costretto, per ragioni di studio, di lavoro o altre a effettuare lunghi spostamenti, qui intesi come movimento extra-riionale.

Si tratta di un dato atteso ma nondimeno centrale per una corretta osservazione e risoluzione dei molteplici problemi connessi alla mobilità. Poste infatti le poche situazioni di studenti e occupati con le strutture

universitarie o il luogo fisico di lavoro vicino a casa, e considerato il fisiologico calo di lunghi spostamenti tra gli over 65, tutti in pensione, si impone un quadro in cui la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, assunta la lontananza cronica dell'oikos dall'ufficio, transiti in larga parte per interventi radicali volti a migliorare i servizi di trasporto pubblico e a scoraggiare i cittadini dal ricorso ossessivo all'automobile. Bari si presenta come città di pendolarismo in entrata e scarsamente come città i cui residenti si muovano quotidianamente (appena 9 casi) o con elevata frequenza fuori di essa. Lo spostamento verso paesi della Provincia o della Regione è infatti indicato occasionale (inferiore a una volta per mese) da più di metà degli intervistati (164).

**Figura:** Motivazione degli spostamenti e mezzo utilizzato (v.a.)



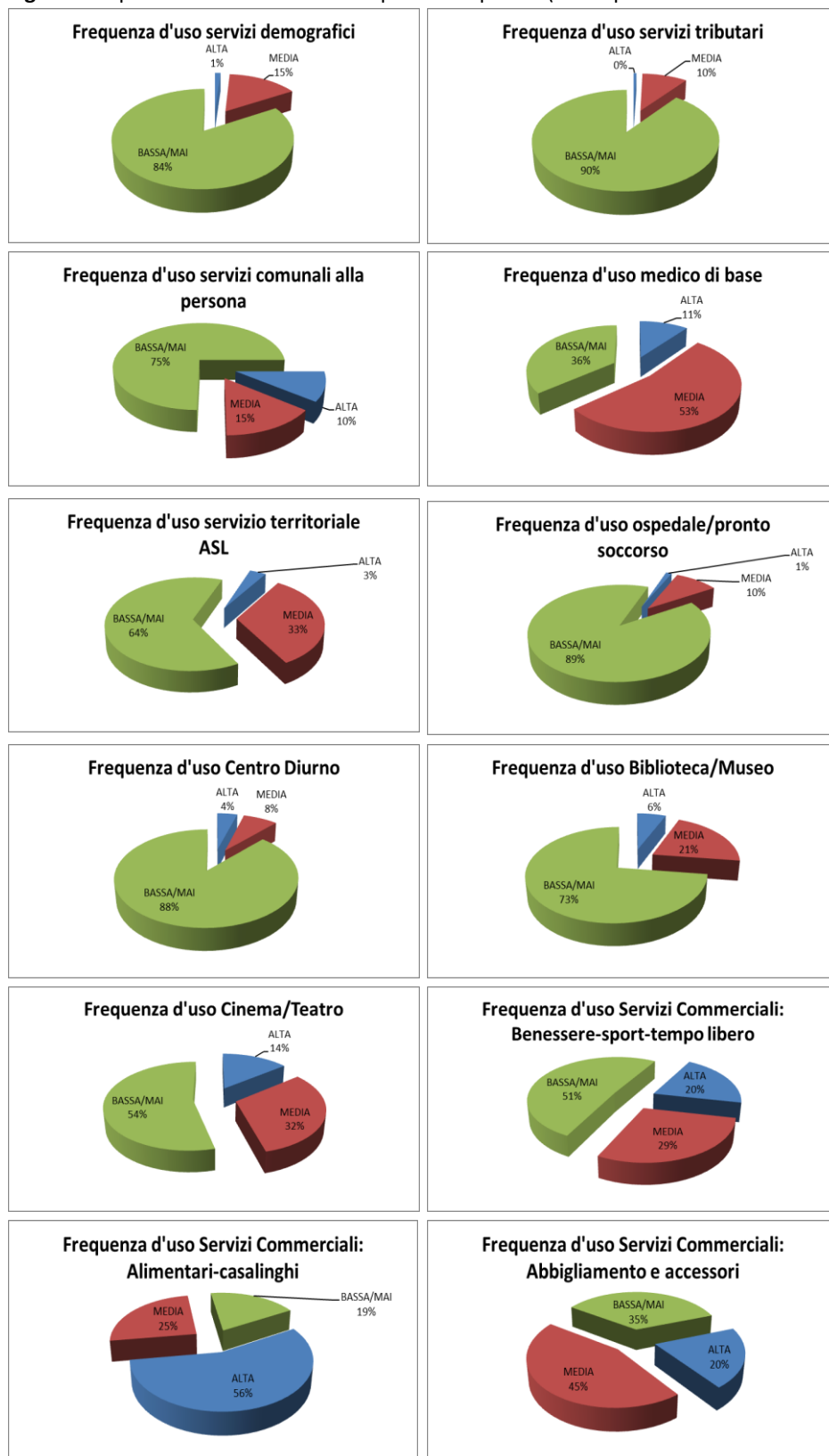
In risposta alla domanda n.13, con la quale si intendeva chiedere conto agli intervistati del mezzo utilizzato per attività elencate nel questionario, l'automobile risulta il mezzo largamente privilegiato sia per recarsi al lavoro (115 indicazioni) che per lo svago e lo sport (119). Quest'ultimo risultato è tuttavia da leggersi alla luce della fascia oraria privilegiata (in maniera piuttosto obbligata, a dire il vero) per tali occasioni, ossia quella serale, in cui cresce l'insicurezza sui mezzi pubblici e diminuisce la frequenza della loro corse. L'auto risulta altresì abbastanza privilegiata per gli acquisti (103 indicazioni), anche se quelli quotidiani rimangono comunque effettuati vicino casa o nei pressi del posto di lavoro e sono infatti svolti a piedi (158 indicazioni), al pari di quanto accade per le visite dal medico o pediatra di famiglia (143 indicazioni). La scuola dei figli è tendenzialmente legata all'accompagnamento di essi con l'auto privata (31 casi). Gli uffici amministrativi, stanti i problematici orari per chi è occupato, vengono raggiunti prevalentemente a piedi (82 casi), ma in maniera altrettanto frequente in auto (75).

Modesto l'utilizzo di altri mezzi privati quali la bicicletta o la moto, mentre l'autobus evidenzia un'utenza variegata, secondo quanto suggerito dalle ragioni del ricorso a esso. Appare infatti il primo mezzo di trasporto tra gli studenti (in maniera quasi paritaria con il recarsi a scuola o all'Università a piedi), e mostra una non trascurabile presenza nelle scelte di chi debba effettuare visite presso strutture pubbliche (47 casi), fare acquisti di varia natura (48) o recarsi presso uffici amministrativi (37). Questi ultimi, anche per la capillare presenza sul territorio, sono tuttavia raggiunti dalla maggioranza degli utenti a piedi (82 casi) e, come detto, in subordine in auto. Mediante la domanda n.14 ci si è proposti di misurare la frequenza, negli ultimi tre mesi, di quattro differenti tipologie di servizi: quelli comunali; quelli sanitari; quelli socio-culturali e quelli commerciali, codificandoli con "alta", nel caso di fruizione almeno una volta a settimana, "media",



se di una volta al mese, e “bassa/mai” nel caso di una sola volta o mai nell’arco di tempo considerato. Per tutti i servizi comunali considerati la frequenza è risultata modesta, come evidenziato dalle Figure.

**Figure:** Frequenza d’utilizzo dei servizi pubblici e privati (valori percentuali arrotondati all’unità)



Decisamente più elevata per i servizi sanitari e, soprattutto, per il ricorso alle prestazioni del medico di base o pediatra di libera scelta, per scemare gradualmente tra visite presso strutture della ASL e ricoveri in Ospedale o al Pronto soccorso.

In una popolazione che tende anche nel Mezzogiorno a invecchiare progressivamente, appare dunque significativo che ben il 53% degli intervistati dichiara di recarsi all'incirca una volta al mese dal medico di base, configurando un sensibile bacino di cittadini-utenti-pazienti che ricerca nella figura del medico di base (o del pediatra di libera scelta per i genitori con figli piccoli) il professionista al quale rivolgersi in prima istanza.

In linea con quanto già accennato in questo paragrafo, la frequenza dei servizi socio-culturali lamenta una distanza siderale dal cittadino dalle strutture pubbliche deputate a ciò, quali i centri diurni, le biblioteche, i musei. Solamente una piccolissima porzione della cittadinanza, infatti, si dichiara coinvolta da queste strutture, che urge pertanto rilanciare sul territorio, anche mediante iniziative innovative.

Curiosamente, nei confronti di un servizio gestito da privati, e di maggiore capillarità sul territorio, come il cinema, risulta una maggiore assiduità nella frequenza, che rimane in ogni caso minoritaria, con un preoccupante arretramento presso gli over 65 ma anche una fruizione meno estesa rispetto alle ipotesi iniziali da parte dei più giovani.

Si consideri, tra l'altro, che, secondo quanto messo in luce anche dai risultati di dettaglio dell'indagine campionaria, 91 intervistati dichiarano di non aver mai fruito di un centro diurno, 76 di biblioteche e musei e persino 28 del cinema.

Solamente gli esercizi commerciali, e nella fattispecie quelli alimentari, segnano una frequenza d'utilizzo che coinvolge almeno il 56% del campione una o più volte a settimana.

L'ultima parte del questionario strutturato si è focalizzata sull'accessibilità, da parte dei cittadini baresi, alle suindicate tipologie di servizi, per constatare quali fossero le maggiori criticità d'ostacolo alla loro fruizione.

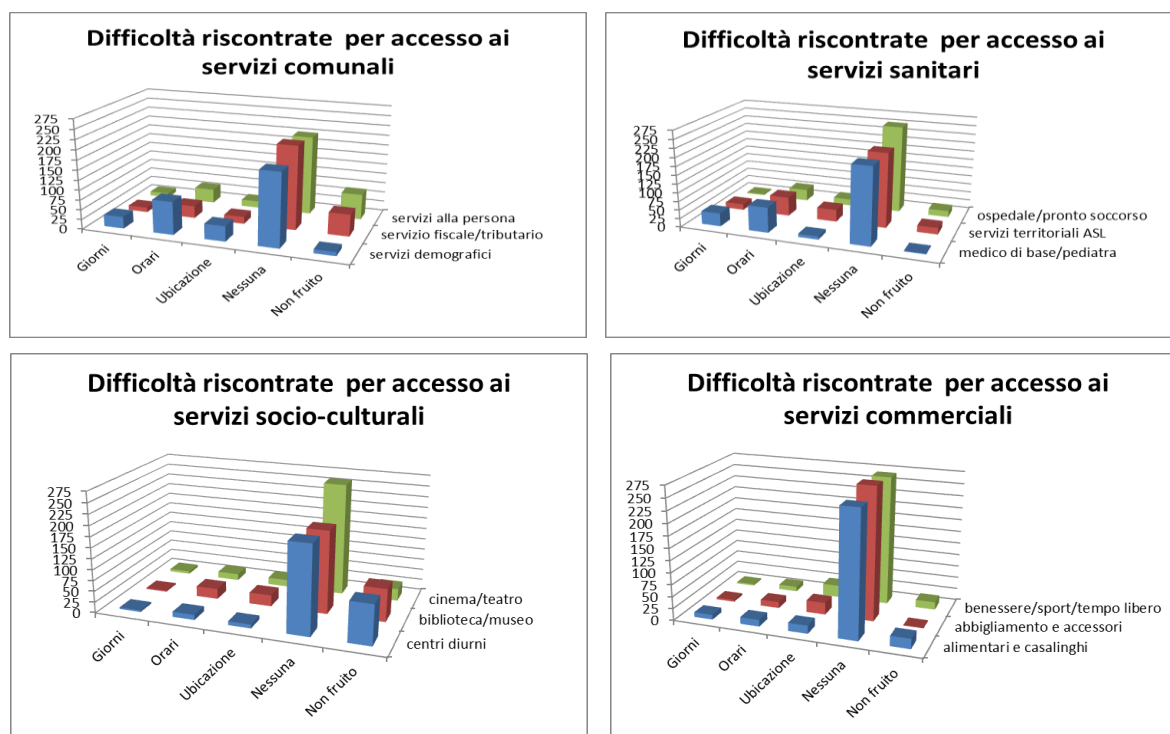
La rilevazione empirica, per la quale è stata data la possibilità di segnare anche più di un'opzione (cosicché N supera in alcuni casi 320), non lascia emergere, considerata la popolazione nel suo complesso, gravi difficoltà. Il principale fattore di disturbo risiede, ad esempio per i servizi demografici, in orari poco elastici e adatti alle esigenze di chi lavora (84 indicazioni), al pari, benché in misura leggermente inferiore, negli orari del medico di base (73 indicazioni).

Quasi nulle le difficoltà per i servizi culturali. Queste, tuttavia, vanno lette in contropiede con la minore fruizione degli stessi, peraltro piuttosto preoccupante, anche perché, come da letteratura statistica in merito, probabilmente sottostimata per la ritrosia degli intervistati di confessare il totale disinteresse verso questi servizi.

Emerge comunque, in percentuale di poco inferiore al 10%, una difficoltà legata all'ubicazione delle biblioteche dei musei, nonché agli orari di apertura degli stessi.

Per i servizi commerciali, infine, che sono quelli per cui si riscontrano minori difficoltà, appena degne di sottolineatura alcune segnalazioni concernenti giorni e orari di apertura degli alimentari e casalinghi (10 e 14 casi), che tocca più da vicino le fasce attive della popolazione – unitamente all'ubicazione dei locali di benessere e tempo libero – e la loro ubicazione (17 casi), maggiormente problematica per gli over 65 (9 casi).

**Figure:** Difficoltà riscontrate per accesso ai servizi comunali, sanitari, socio-culturali e commerciali (v.a.)



L'indagine ha infine previsto all'interno del questionario una domanda aperta (la numero 16), sui cui risultati ci si è già soffermati in relazione ai singoli sub-campioni.

Adesso preme cercare di ricodificare le varie richieste, sommandole e aggregandole per linee d'azione quanto più uniformi possibile.

La prima **macro-categoria investe la mobilità pubblica (sostenibile)**. Al suo interno si raccolgono, infatti, le seguenti problematiche:

- 50 segnalazioni, trasversali per età e sesso dei rispondenti, concernenti l'esigenza di potenziare il sistema di T.P.L., e in particolare quello degli autobus, rinnovando il parco mezzi, garantendo maggiore pulizia sugli stessi, superiore puntualità, corse più frequenti dai quartieri periferici verso il centro e sistemi di videosorveglianza che tutelino i possessori di biglietto e garantiscano maggiore sicurezza contro scippi e borseggi;
- migliorare il sistema di trasporto urbano declinato esclusivamente in termini di autobus significa tuttavia, come dichiarato con non velata critica verso i propri concittadini da un rispondente, anche tutelare le corsie preferenziali per i mezzi pubbliche, invitando la polizia municipale a una maggiore severità affinché esse non vengano occupate o percorse impropriamente;
- 3 segnalazioni specifiche auspicano l'attivazione di una metropolitana sotterranea a Bari;
- 1 segnalazione, invece, chiede l'aumento della frequenza dei treni delle FSE da Ceglie-Carbonara verso la Stazione centrale, quanto meno nelle ore di punta;
- 2 segnalazioni si soffermano sulla necessità di aumentare le ZTL e pedonali, e una in particolare, di istituire la ZSR nel quartiere Picone;

- 2 segnalazioni si appuntano sulla necessità di ampliare gli orari e le isole del Park&Ride.

Mobilità pubblica significa anche modificare il morboso attaccamento ai mezzi di spostamento più inquinanti e con l'auto privata in primo luogo.

- 2 segnalazioni si soffermano sulla proposta di potenziamento del bike-sharing e del car-sharing;
- 1 sulla istituzione di isole per bici a nolo dedicate ai bambini;
- 7 auspicano un piano integrato per aumentare le piste ciclabili, da accompagnarsi comunque, come rilevato da un altro intervistato, alla diffusione capillare di una cultura della mobilità alternativa, dell'utilizzo della bicicletta, che l'Ente Locale dovrebbe promuovere con più convinzione.

In controtendenza, tra i difensori dell'uso dell'auto come veicolo di manifestazione della propria libertà di movimento, sono state raccolte 10 segnalazioni a favore di un abbattimento dei parcheggi a pagamento, soprattutto in centro, nonché una proposta di parcheggi dedicati ai dipendenti degli uffici in prossimità degli stessi.

**La conciliazione vita-lavoro** transita attraverso:

1 richiesta, di impianto generale, nonché ambizioso, di ristrutturazione dei tempi della città affinché non coincidano gli orari di ingresso a scuola dei bambini con quelli di inizio del lavoro degli adulti che devono accompagnarli; è stata altresì perorata la causa di asili nido negli uffici, al fine di consentire un più rapido e sereno rientro delle neo-mamme al lavoro.

Sull'accessibilità ai servizi pubblici, il discorso può essere articolato in tre parti.

In primo luogo è stato rivendicato da due interventi il ruolo del pubblico, delle istituzioni. Forse con un sovrappiù di carica polemica, si chiede all'Amministrazione comunale di togliere e, a maggior ragione, di non concedere mai servizi di pubblica utilità ai privati.

Una seconda declinazione concerne invece i servizi offerti all'utenza dagli uffici pubblici.

12 richieste sono indirizzate a un ampliamento delle fasce orarie di apertura degli sportelli al cittadino;

unitamente a ciò può interpretarsi la richiesta affinché tutti gli uffici pubblici siano dotati di accessi per i diversamente abili e sia meglio organizzato il lavoro per smaltire più rapidamente le code;

2 richieste si focalizzano sulla preparazione e disponibilità dei dipendenti, ritenuta spesso insufficiente;

orari di apertura più lunghi sono oggetto anche di due richieste relativi agli impianti sportivi comunali, per i quali si chiedono tariffe ancor più basse;

una richiesta legata agli orari e allo snellimento delle "code" concerne più nello specifico il Pronto soccorso;

**Accessibilità ai servizi pubblici** significa, infine, anche maggiore e più efficiente comunicazione da parte del Comune con i cittadini (3 segnalazioni). E, in quest'ottica, ha ricevuto anche un apprezzamento questa ricerca, proprio nella misura in cui è sembrata costituire un momento per sondare le esigenze e le aspettative della popolazione.

La terza declinazione di accessibilità ai servizi di utilità pubblica, benché gestiti da privati, investe il commercio, che rimane nell'immaginario collettivo, nonostante la crisi che lo investe da anni, una parte costitutiva della città.

2 richieste, in tale direzione, sono rivolte ai commercianti per invitarli a meglio tarare gli orari di apertura sulle esigenze della popolazione del quartiere;

1 richiesta, invece, sposa, in maniera complessiva, l'esigenza di avere aperture fisse domenicali sia degli alimentari che dei negozi di abbigliamento e similari.

Abbiamo infine le indicazioni relative a quella che abbiamo individuato come la Linea d'azione 4, relativa alla **Qualità urbana**.

In gioco vi è il ben-essere complessivo della persona, il ben-vivere, strategie, piccole e più complesse, per innalzare la qualità della vita.

In una città affetta da una cronica carenza di spazi pubblici verdi, non sorprende che l'esigenza manifestata da 5 intervistati riguardi appunto parchi pubblici, sia sotto il profilo di una maggiore manutenzione di quelli esistenti, sia prevedendo la creazione di nuovi. Questi sono messi in diretta relazione con le esigenze dei bambini, e si appuntano, tra le altre cose, sulla pressante richiesta di un loro allestimento con giochi e sulla loro recinzione e custodia continua.

Si segnalano infine due richieste affinché la città venga arricchita di spazi pubblici destinati alla cultura, a partire da teatri e biblioteche. Si tratta, anche alla luce dei risultati dell'indagine di cui abbiamo riferito poc'anzi, di una richiesta di nicchia, ma che non può essere considerata marginale. Anzi, proprio alla luce di quanto emerso, dovrebbe costituire un aspetto prioritario per dare nuova dimensione ai tempi e nuovi contenuti agli spazi cittadini.

### 3.11 Swot Analysis

| PUNTI DI FORZA   | PUNTI DI DEBOLEZZA   |
|--|--|
| <p>Vivacità associativa e culturale</p> <p>Buona dotazione infrastrutturale mobilità</p> <p>Diversificazione economica e sociale</p> <p>Rinnovata sensibilità ambientale</p> <p>Rivoluzione mobilità sostenibile in atto</p> <p>Presenza istituzionale</p> <p>Piano urbanistico generale in formazione</p> | <p>Alta Incidenza dei costi ambientali trasporto</p> <p>Utilizzo prevalente mezzi privati</p> <p>Insufficiente interoperabilità tra ferro e bici</p> <p>Scarsa incidenza del mobility management</p> <p>Scarsi collegamenti tra punti di interesse</p> |
| RISCHI   | OPPORTUNITÀ  |
| <p>Insufficiente attitudine all'utilizzo del T.P.L.</p> <p>Elevato pendolarismo in ingresso</p> <p>Assenza di un coordinamento tra Enti</p> <p>Resistenze culturali alla riorganizzazione orari<br/>Digital divide</p> <p>Bassa occupazione femminile</p>  | <p>Alto tasso di volontarismo attivo giovanile</p> <p>Autorevolezza dell'Ufficio di Piano</p> <p>Presenza femminile nelle istituzioni</p> <p>Terziarizzazione economica</p> <p>Desiderio di partecipazione</p> <p>Forte presenza di scuole</p>         |



#### 4. La Visione del PTTS

La Visione del PTTS dell'Ambito della Città di Bari prevede il miglioramento dell'abitabilità del tempo urbano favorendo la conciliabilità dei diversi spazi di vita dei cittadini, promuovendo l'*empowerment* istituzionale e un più stretto coordinamento tra attori istituzionali e sociali.

Così come si evince dall'analisi di contesto, attualmente l'Ambito si configura come un arcipelago di luoghi e relazioni tra i quali le persone si muovono, vivendo al contempo legami forti con alcuni spazi, e sperimentando la propensione ad una forte mobilità centro-periferia determinata soprattutto dall'utilizzo dell'auto privata.

Un trend privatistico che incide non solo sotto il profilo ambientale in termini di emissioni, inquinamento atmosferico e acustico, ma che condiziona direttamente alcune aree urbane in termini di carichi di sosta e indirettamente i comportamenti delle cittadinanze avvezzi ad uno scarso utilizzo del trasporto pubblico locale articolato nelle sue varie forme e funzioni.

Il tema della mobilità sostenibile sta divenendo negli ultimi anni uno degli argomenti di maggiore dibattito nell'ambito delle politiche ambientali locali, nazionali e internazionali, e il miglioramento del sistema dei trasporti, in particolare in ambito urbano, rappresenta una delle priorità per le città che vogliono favorire una migliore qualità della vita ai propri cittadini, anche in termini di relazioni sociali e culturali.

Le aree urbane si vanno sempre qualificando come ambienti segmentati dove si lavora, ci si muove, si fanno affari e dove la vita è regolata dalla funzionalità dei servizi pubblici, ma anche dai nuovi stili di vita dei singoli cittadini legati ad esempio al tempo libero. Non a caso, la mobilità urbana è diventata una delle più grandi opportunità di sviluppo e nel contempo fonte di problemi della vita contemporanea, il cui maggiore fattore strutturale è legato ai cambiamenti della morfologia urbana e alla trasformazioni dell'intero sistema urbano nel suo complesso.

Il traffico delle città è un problema economico, perché distrugge risorse scarse, come il carburante e, soprattutto, come il tempo. È un problema ambientale, perché genera effetti negativi in termini di emissioni inquinanti, con ripercussioni sulla salute della popolazione. Ma è soprattutto un problema sociale laddove incide gravemente sulla qualità della vita, sulla conciliazione vita-lavoro e sulla sicurezza dei cittadini.

Per contrastare tutto questo, in generale, occorre stimolare una politica basata su obiettivi comuni da raggiungere e i risultati da realizzare sul territorio, in cui tutti i soggetti coinvolti, quali ad esempio pubbliche amministrazioni, regioni, enti locali, sistema delle imprese, aziende di trasporto pubblico, scuole e associazioni, possano contribuire all'utilizzo efficiente delle risorse ed alla condivisione degli obiettivi e degli strumenti per aumentare l'efficacia degli interventi da realizzare.

Nella Città di Bari, negli ultimi anni si è avviato un nuovo corso di politiche di mobilità sostenibile che ha generato moltissimi effetti positivi sulla Città e sulla cultura ambientale, tra i quali: una maggiore connessione delle aree periferiche attraverso sistemi di trasporto leggero (metropolitana), la riorganizzazione degli ingressi attraverso aree di scambio (Park&Ride), la regolazione della sosta e del traffico nelle aree centrali e semiperiferiche (ZSR, ZTL, parcheggi interrati), la qualificazione e l'incentivazione del trasporto urbano su bici (biciplan e bike-sharing). Una rivisitazione organica del sistema di mobilità intraurbana che ha previsto parallelamente un potenziamento della frequenza dei servizi di trasporto pubblico locale nonché una riqualificazione parziale del parco veicolare selezionato sulla base di performance più ecologiche.

Una riorganizzazione che ha profondamente inciso sulle modalità di vivere i tempi e gli spazi della Città e che, per rafforzarsi ulteriormente, necessita del contributo attivo e costante delle cittadinanze. I cittadini, infatti, devono essere adeguatamente sensibilizzati e coinvolti attraverso proposte alternative volte a stimolare la consapevolezza di scelte più opportune nel muoversi in città. Ed è necessario che l'Amministrazione prosegua nella sua politica di offerta, diffondendo altresì una vera e propria cultura della mobilità sostenibile, per sperimentare nuove modalità di trasporto e di regolazione oraria complessiva della Città (scuole, uffici, aziende pubbliche, commercio ecc.).

Una maggiore conciliabilità dei contesti urbani, infatti, passa certamente attraverso un sistema più efficiente delle opportunità di spostamento casa-lavoro-tempo libero, ma dipende in gran parte anche dalla aderenza nel funzionamento dello stesso alle richieste di una cittadinanza segnata da esigenze sempre più diversificate e gender-oriented. E qui, una Città sostenibile si misura con le problematiche connesse alla flessibilità degli orari di accesso ai servizi pubblici e al commercio, alle aperture domenicali della media e grande distribuzione, alla necessità di potenziare la dotazione infrastrutturale dei servizi per l'infanzia per garantire una maggiore partecipazione delle donne al mercato del lavoro, alla possibilità di qualificare i sistemi di e-government per favorire l'usabilità di molti servizi comunali e di pubblica utilità anche on-line.

Una misura, quest'ultima, indispensabile per una grande Città che si candida a divenire "Smart City" e al fine di aumentare la trasparenza, favorire la razionalizzazione amministrativa e garantire l'accessibilità dei servizi anche per categorie di utenza spesso sacrificate maggiormente dalle barriere fisiche dei luoghi o dei tempi (es. disabili, anziani, donne lavoratrici).

Allo stesso modo, una Città che investe sulla qualità del tempo di vita dei propri cittadini deve saper anche parallelamente progettare uno spazio urbano coerente con queste ambizioni e che sia in grado di amplificare le chance di fruizione pubblica, in una prospettiva ambientalmente, culturalmente e socialmente sostenibile.

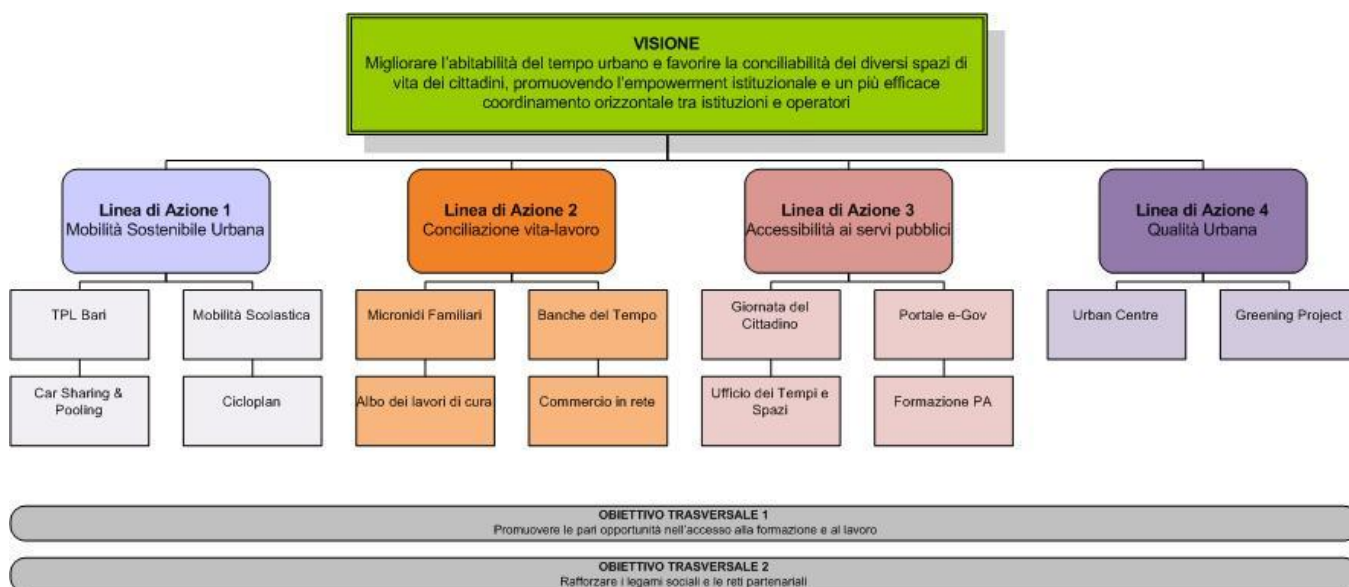
In una Città come Bari, affetta da una cronica carenza di spazi pubblici verdi, non sorprende che l'esigenza manifestata dagli *stakeholders* abbia riguardato maggiormente i parchi pubblici urbani, sia sotto il profilo di una maggiore manutenzione degli esistenti, sia prevedendo la creazione di nuovi. I parchi pubblici, infatti, sono messi in diretta relazione con le esigenze dei bambini, che manifestano non solo un bisogno di socialità e di sicurezza, ma anche di qualificazione degli spazi stessi, attraverso l'allestimento di attrezzature ludiche e sportive che possano renderli protagonisti nella fruizione.

Abitare gli spazi non significa solo transitarci distrattamente, bensì poterne fruire in modo stimolante e impararne ad avere cura e a proteggerli. E per questo, accanto ad una maggiore offerta di spazi pubblici in generale, anche attraverso il riuso partecipato di aree dismesse, si segnala l'opportunità di qualificazione culturale e relazionale che questi meritano, affinché le cittadinanze siano educate ad un utilizzo consapevole e rispettoso del bene comune e questo possa nel tempo acquisire il valore di risorsa sociale ed economica per la città.

La partecipazione e il consenso civile sulle politiche urbane e sulla loro impostazione è indispensabile affinché nuove sperimentazioni come il PTTS acquisiscano forma e sostanza nel tessuto cittadino. E solo una istituzionalizzazione dello strumento in forma di governance partecipata potrà dare nel tempo gli sviluppi desiderati, trasformando un progetto pilota in una consuetudine ordinaria che sappia garantire la giusta attenzione ai comportamenti sociali e alle esigenze di una cittadinanza in continua evoluzione.

## 5. L'architettura del PTTS e gli obiettivi generali

L'architettura del PTTS si compone di una Visione strategica declinata in 4 Linee di azione e altrettanti obiettivi generali, che si conseguono attraverso azioni e progettualità sperimentali.



La prima Linea di Azione **'Mobilità Sostenibile Urbana'** si compone di 4 progetti e insiste sulla dimensione della qualità del movimento urbano e inter-urbano letto sotto il profilo della sostenibilità e ha come obiettivo generale la qualificazione di un sistema mix di promozione della mobilità dolce all'interno dell'Ambito, con particolare riguardo a determinate categorie di utenza (studenti di scuola, famiglie e giovani universitari).

Considerate i numerosi interventi di rinnovo mezzi con vetture più sostenibili, l'introduzione di paline informative a messaggio variabile, interconnesse con un sistema di rilevazione delle posizioni dei bus nella rete urbana, la rimodulazione del percorso delle navette elettriche del centro cittadino o il grande progetto di rimodulazione delle linee da e per la zona industriale, il primo intervento proposto dal PTTS non prevede grandi investimenti in infrastrutture o attrezzature, bensì attiva: una rimodulazione e razionalizzazione dell'intera rete di linee del TPL barese; la sperimentazione del trasporto ON DEMAND, mediante l'utilizzo per un periodo di almeno 6 mesi di alcune mini-navette già di proprietà dell'AMTAB; campagne di comunicazione e sensibilizzazione all'uso del TPL (in abbonamento almeno mensile, ma preferibilmente annuale – con incentivi e promozione per i dipendenti degli uffici pubblici di Bari, come per le promozioni già attive verso i dipendenti del Comune di Bari).

Le esperienze di car-sharing e car-pooling, basate sull'utilizzo condiviso dell'automobile, si pongono anch'esse in continuità con le politiche urbane della mobilità attivate sulla Città di Bari negli ultimi anni, orientate a disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, a favore di una maggiore razionalizzazione degli utilizzi. E il PTTS li contempla, considerati i diversi risvolti positivi in termini di riduzione degli spostamenti e della domanda di sosta, del costo del trasporto, del traffico e delle emissioni ambientali, soprattutto se sono utilizzate vetture a minor impatto ambientale (elettriche), aumentando anche l'attrazione per il trasporto pubblico.

Con il car-sharing il cittadino diviene consumatore di servizi di mobilità e questo richiede sicuramente un cambiamento culturale non facile, per superare la concezione dominante dell'auto come bene privato, ma

possibile, considerato lo sviluppo di strumenti idonei a rendere operativo il car-sharing: la diffusione della tecnologia, di internet, delle smart card, dell'acquisto di servizi con il cellulare.

Uno strumento integrativo del trasporto pubblico locale, al servizio anche dei city users e turisti, che potrebbero così disporre di un mezzo che permette loro di visitare in autonomia il territorio, contribuendo alla gestione del servizio. Ad integrazione del servizio di car-sharing, certamente importante, si propone l'attivazione del car-pooling, un interessante e ormai diffuso esempio di come viaggiare, nel rispetto dell'ambiente, garantendo la propria auto in condivisione con compagni di viaggio e incrociando le esigenze di viaggio o di spostamento (es. vita-lavoro), attraverso una piattaforma informatica web based.

La bicicletta, ancora, è il mezzo più sostenibile (dopo i piedi) che si possa utilizzare per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, per svago o acquisti. E le infrastrutture su Bari (piste ciclabili), ad oggi, non sono ben strutturate e diffuse, ma sono in via di realizzazione numerosi km di nuove piste ciclabili a completamento del noto "BiciPlan" della città di Bari.

Quello che si vuole proporre è, in primis, una forte campagna di comunicazione, informazione e sensibilizzazione su tutto quello che attiene la bicicletta: dall'uso delle piste ciclabili, dal rispetto delle regole in città, dalla manutenzione della bici, all'uso del bike-sharing e la realizzazione di momenti di condivisione e animazione territoriale utili alla ulteriore diffusione della cultura sulla mobilità ciclabile. L'intervento di strutturazione di percorsi ciclabili andrà ad intercettare anche i diversi punti (ormai più di 20) di bike-sharing, per assicurare continuità ai percorsi.

In ultimo, scendendo di scala, ma non meno importante, il PTTS si propone di pianificare la mobilità scolastica coinvolgendo la totalità delle oltre 200 scuole elementari primarie, definendo percorsi sicuri casa-scuola per i bambini, che saranno utilizzati per recarsi a scuola anche dai genitori e familiari (accompagnatori) in quella che, notoriamente, si chiama pratica di "Piedibus". Sulle scuole secondarie di primo grado si proporrà invece un sistema di "Bicibus". Un sistema di disincentivazione della 'mobilità superflua' che evita le grandi concentrazioni improvvise di traffico in alcuni orari (pre- e post-scuola), decongestiona specie i centri storici e allo stesso tempo educa i bambini al rapporto con il territorio e all'autonomia, con l'ausilio delle reti civiche già esistenti sull'Ambito.

La seconda linea di azione, **'Conciliazione Vita-Lavoro'**, è orientata a rafforzare le opportunità di conciliazione entro il contesto urbano, specie per garantire il diritto alla Città a determinate fasce di utenza debole (giovani mamme, pendolari) attraverso strumenti di programmazione e regolazione territoriale che incidano sugli orari del commercio e/o dei servizi di pubblica utilità.

Una Città sostenibile, infatti, si misura con le problematiche connesse alla flessibilità degli orari di accesso ai servizi pubblici e al commercio, alle aperture domenicali della media e grande distribuzione, ma anche con la necessità di potenziare la dotazione infrastrutturale dei servizi per l'infanzia per garantire una maggiore partecipazione delle donne al mercato del lavoro, e alla possibilità di qualificare le pratiche di mutuo aiuto all'interno dei contesti urbani spesso in disgregazione sociale.

A questo proposito, il PTTS si propone di insediare un tavolo permanente con la Camera di Commercio e le associazioni di categoria degli esercenti per favorire una programmazione trimestrale del commercio urbano, anche attraverso la promozione dei 'distretti urbani del commercio' che possano così rappresentarsi e coordinarsi in modo più coeso e localizzato.

Circa le misure per incentivare invece la dotazione di servizi per la famiglia, si propone un triplice approccio: la sperimentazione dello start-up di micronidi familiari all'interno delle nove Circoscrizioni, l'attivazione di

un Albo dei Lavori di Cura a favore degli anziani e disabili e il consolidamento del Coordinamento delle Banche del Tempo entro il tessuto urbano. La seconda linea di azione agisce infatti sul tessuto sociale, rinsaldando il capitale sociale come leva di cambiamento culturale e di ritrovato spirito di comunità.

E lo fa in primis promuovendo la diffusione dei sistemi mutualistici di Banca del Tempo entro i territori dell'Ambito, con una particolare attenzione alle recenti esperienze di coordinamento cittadino che ha già promosso l'attivazione di 9 "filiali" (una per Circostrizione) e al quale ora si chiede uno sforzo ulteriore di qualificazione di un'offerta integrata che sappia coinvolgere le scuole, le aziende municipali, le aziende speciali e le Università.

Un ulteriore intervento a favore della conciliazione delle famiglie con la vita urbana è il potenziamento e la qualificazione dei lavori di cura domiciliari, destinati soprattutto agli anziani e troppo spesso affidati a figure generiche e non sempre specializzate, selezionate sulla base di un passaparola e mai istituzionalizzate (cd. "badanti"). La figura professionale richiesta dalle famiglie, invece, prevede nozioni di infermieristica, di primo soccorso e specializzazioni sulle problematiche specifiche che debbono essere maggiormente formate e qualificate. Si intende a questo proposito istituire, attraverso un progetto pilota da affidare a una Cooperativa Sociale, qualificare l'incrocio domanda/offerta, creando un Albo dedicato cui poter attingere in caso di bisogno. Un'azione sperimentale che potrebbe essere successivamente istituzionalizzata entro l'Ambito comunale ed erogata come un servizio municipale attraverso l'assegnazione di voucher in caso di scarse capacità economiche della famiglie.

Così come l'iniziativa dei micronidi familiari e/o domestici. Una buona pratica molto diffusa nel Nord Italia e che prevede l'attivazione di esperienze domestiche di istituzionalizzazione infantile per la conciliazione (0-3 anni), promosse su base cooperativa entro i complessi condominiali. Un esempio concreto di rinnovamento di un'antica tradizione rivisitato in forma organizzata e monitorato sotto il profilo igienico e organizzativo dai servizi comunali.

La terza linea di azione, '**Accessibilità ai servizi pubblici**', ancora, insiste sull'*empowerment* istituzionale e sulla *capacity building municipale*, favorendo la partecipazione e la sussidiarietà orizzontale nell'elaborazione delle politiche temporale e adeguando, anche attraverso l'utilizzo dell'ICT, l'offerta di servizi pubblica e rendendola accessibile oltre gli ordinari orari previsti del front-office.

In primo luogo il PTTS attiverà, come previsto dalla normativa regionale, l'Ufficio Tempi e Spazi, istituzionalizzando a venire il nuovo corso di programmazione. L'Ufficio avrà come obiettivo prioritario l'Istituzione di una Consulta dei Tempi, composta da soggetti rappresentativi del territorio (scuole, associazioni, enti, aziende pubbliche locali, associazioni di categoria, università), per monitorare ciclicamente e animare il dibattito sulla qualità urbana e territoriale. Compito della Consulta sarà quello di stimolare l'Amministrazione e l'Ufficio PTTS a: 1. indagare in profondità gli scenari mutevoli del comportamento dei cittadini nel vivere le città; 2. pianificare e attuare nuove azioni e interventi a favore dell'adattamento dei servizi alle esigenze orarie dell'utenza; 3. accogliere le proposte di collaborazione con il tessuto associativo e gli *stakeholders* che possano qualificare nel tempo lo strumento del PTTS.

Accanto alla Consulta, l'Ufficio PTTS si occuperà di: a. realizzare iniziative come la Giornata del Cittadino, ossia uno strumento di estensione per un giorno settimanale di alcuni servizi (più richiesti) oltre la ordinaria fascia oraria, per garantire la piena accessibilità dell'Ente Pubblico; b. promuovere tavoli di coordinamento e regolazione con i rappresentanti delle categorie commerciali, al fine di favorire la conciliazione nella fruizione di questi spazi, specie da parte delle donne impegnate nella cura familiare e nel lavoro; c. promuovere una maggiore dinamica del funzionamento del sistema di trasporto pubblico locale e delle

scuole, adeguandolo alle esigenze in cambiamento della cittadinanza su base mensile e trimestrale; d. rafforzare gli strumenti di e-Government ed e-Participation dell'Ambito, realizzando un portale multicanale che garantisca l'erogazione dei principali servizi della PA in remoto e senza bisogno di recarsi presso gli Enti, facendo confluire lì dentro l'intero sistema degli orari e delle novità conseguite e promuovendo altresì strumenti di indagine e partecipazione dei cittadini alle decisioni del governo del territorio. Un Ufficio che si insedia ora presso il Comune di Bari in stretta relazione con l'Ufficio di Piano di Zona e che sarà centrale e intersettoriale all'interno dell'Amministrazione, in quanto strumento di confronto tra le varie Ripartizioni e competenze presenti nell'Ambito.

La quarta linea di azione, '**Qualità Urbana**', infine, insiste sulla dimensione più propria degli spazi nel PTTS ed è orientata alle due grandi esigenze emerse dai momenti di confronto con le cittadinanze: la esigenza di spazi pubblici di fruizione ed espressione associativa e culturale e il bisogno di spazi verdi spazi pubblici, intesi dalle cittadinanze come indicatori di una migliore qualità della vita urbana.

A questo proposito, oltre ad azioni di *greening diffuso*, teso anche a piccole riqualificazione di spazi verdi diffusi sull'intera area urbana (orti sociali, social gardening, ecc.) il PTTS propone l'attivazione di un Urban Centre, come buona pratica già sperimentata in altre Città Metropolitane. Un osservatorio permanente sulla città, corredato da cartografie, mostre, mappature degli edifici in disuso, che sappia spiegare ed educare i cittadini sulle evoluzioni della Città e sui piani e programmi che la investiranno in futuro, stimolando momenti di partecipazione e condivisione di idee e progettazioni. A questo proposito, si segnala l'attivismo di alcune associazioni (es. AUSER) nel segnalare tutti gli immobili dimenticati della Città, opportunamente censiti e che meriterebbero una riflessione puntuale e organica sul loro possibile riutilizzo.

## **6. Le 4 Linee di azione, gli obiettivi specifici e i progetti**

### **6.1 Linea di azione 1**

Il tema della mobilità sostenibile e dell'accessibilità urbana costituiscono tema centrale e trasversale rispetto ai temi preponderanti degli spazi e tempi della città. Garantire una mobilità a tutti con i mezzi pubblici, i collegamenti con i principali poli attrattori (gli uffici pubblici, i luoghi di cultura, teatro, svago, ecc.), la possibilità di poter raggiungere il centro della città o le periferie allo stesso modo (senza discontinuità di offerta e con eguali e democratiche possibilità), è alla base dei diritti di ciascun cittadino di potersi spostare soddisfacendo il proprio bisogno di mobilità.

Quanto al traffico veicolare *da, per e in* Bari, esso si sovrappone alla scarsa attitudine al rispetto delle regole della sosta, creando delle contraddizioni che andrebbero risolte attraverso una maggiore incentivazione ed implementazione del trasporto pubblico locale (TPL) e delle forme innovative di mobility-sharing (car-sharing, car-pooling, bike-sharing) che tenderebbero così a diminuire la tendenza individuale all'utilizzo dell'auto privata con effetti positivi sull'inquinamento, sul congestionamento delle centralità urbane, incidendo indirettamente sui comportamenti e sulla cultura dei cittadini e della collettività.

Da quanto emerso sia negli incontri svolti, che dalle indagini sulle modalità di spostamento, la maggior parte degli studenti universitari si spostano quotidianamente per studio e nella maggior parte dei casi con mezzi alternativi all'auto (bus e treno), mentre per lo svago ed il tempo libero, praticamente gran parte con l'auto. Questo testimonia l'inadeguatezza di offerta di T.P.L. e/o la disaffezione all'utilizzo in orario flessibile, diversi dunque dal classico orario quotidiano delle lezioni e del tragitto casa-università. Nelle due fasce di età tra i 30-49 e 50-64 anni, poi, l'uso dell'auto diventa veramente smodato. Praticamente quasi



tutti svolgono il tragitto casa-lavoro in auto e, anche per lo svago e acquisti, rappresenta la modalità più gettonata per gli spostamenti.

Tali dati e considerazioni non potevano che indurci a prevedere 4 azioni sperimentali miranti ad un maggior sviluppo ed implementazione dell'uso del mezzo pubblico o collettivo, rispetto ad una riduzione dell'uso dell'auto privata (al fine di abbattere il coefficiente medio in Italia di 1,6 passeggeri per auto).

### **Obiettivi**

- incentivare ed implementare il T.P.L. e le modalità di spostamento collettive
- riduzione dell'uso dei mezzi motorizzati privati (auto e moto)
- riduzione dell'impatto ambientale
- favorire una maggiore fruizione degli spazi, mediante tempi più consoni della mobilità
- promuovere misure di coinvolgimento e sensibilizzazione delle diverse fasce della popolazione

### **Progetti**

1.1 T.P.L. Bari: razionalizzazione e rimodulazione di tariffe, bigliettazione e rete del T.P.L., sperimentazione di bus *on-demand* per fasce speciali, campagne di comunicazione, sensibilizzazione e promozione all'uso del mezzo pubblico per gli spostamenti;

1.2 Car-pooling e sharing: avvio e sperimentazione di politiche di mobility-sharing per i dipendenti lavoratori nella città di Bari e ulteriori target di riferimento;

1.3 Rete ciclopedonale: promozione all'uso della bici e dei piedi, mediante anche una definizione di continuità dei percorsi;

1.4 Mobilità scolastica: rimodulazione del TPL urbano e promozione di pratiche di piedibus e bicibus in tutta la rete delle scuole comunali.

## **6.2 Linea di azione 2**

Oltre ad abbattere i picchi di uso del trasporto privato, occorre rafforzare e distribuire meglio la allocazione dei servizi nella Città, organizzandone anche l'utilizzo nell'arco delle 24 ore e dei cicli settimanali, mensili e stagionali. Ad esempio, occorre modificare l'organizzazione delle aperture degli esercizi commerciali, per consentire la presenza di presidio di determinate funzioni (alimentare, abbigliamento, cultura) in linea con la effettiva domanda di determinate fasce di utenza (donne lavoratrici con figli, pendolari), permettendo lo scambio di orari tra giorni e funzioni. Allo stesso modo occorre stimolare il proliferare di esperienze di valorizzazione del tempo e di pratiche di scambio virtuoso di competenze tra cittadini, per favorire l'esercizio del mutualismo, specie su scala di quartiere. Le Banche del Tempo possono favorire, oltre che i suddetti benefici, l'emersione della domanda latente su scala territoriale e garantire il monitoraggio delle esigenze in un'ottica sussidiaria, per conto del neo-costituito Ufficio Tempi e Spazi della Città di Bari.

### **Obiettivi**

- pianificare e regolare in modo concertato gli orari e la fruizione degli spazi

- approfondire e monitorare il comportamento entro l’Ambito circa gli utilizzi dello spazio e del tempo
- promuovere l’attivismo dei cittadini nel mutualismo e nella solidarietà
- garantire maggiori servizi e più qualificati per la fasce più deboli della popolazione (infanzia e anziani) nel governo dei tempi e degli spazi dell’Ambito

## **Progetti**

2.1 Micronidi Familiari

2.2 Coordinamento Metropolitano delle Banche del Tempo

2.3 Albo dei lavori di cura

2.4 Commercio in rete

## **6.3 Linea di azione 3**

Trasformare l’organizzazione dei processi nell’erogazione dei servizi, passa anche attraverso dispositivi di innovazione, sia tecnologica che normativa. L’attivazione dell’Ufficio Tempi e Spazi è un tipico caso concreto di istituzionalizzazione di un dialogo permanente tra Associazioni e Amministrazione entro il quale ripensare il funzionamento complessivo della programmazione municipale, attraverso percorsi partecipativi e condivisi. Un luogo entro cui riflettere su come cambiano i bisogni e le aspettative delle cittadinanze e su come le soluzioni possano essere spesso semplici e più usabili. Dotarsi di un sistema di e-Gov avanzato, oltre al richiamo ad un adempimento normativo, corrisponde ad un’esigenza tipica di una grande Città che oltretutto è orientata in un futuro prossimo a distinguersi per la propria agenda digitale. Così come la sperimentazione della Giornata del Cittadino, suggerisce l’idea di un’Amministrazione più prossima e inclusiva, meno gerarchica e più in ascolto.

Dal punto di vista della organizzazione dei processi della Città non vi sono vincoli, poiché i principali processi di vincolo ai tempi possono essere riorganizzati in modo innovativo senza diminuire l’efficienza di processo, aumentando contestualmente l’efficacia di adattamento, requisito di flessibilità oggi giorno sempre più richiesto e che ragiona da tempo sull’arco delle 24 ore.

## **Obiettivi**

- rafforzare le capacità istituzionali nell’erogazione dei servizi
- garantire la partecipazione degli *stakeholders* alla programmazione urbana
- istituire un dialogo permanente di confronto tra Amministrazione e cittadini sugli usi del tempo e dello spazio
- rafforzare le competenze entro l’Amministrazione sulle politiche di conciliazione e di organizzazione spazio-temporale

## **Progetti**

3.1 Giornata del cittadino

3.2 Portale e-Gov

3.3 Ufficio dei Tempi e degli Spazi

3.4 Formazione PA

## **6.4 Linea di azione 4**

Le discussioni sull'utilizzo dei tempi e degli spazi passano attraverso l'esigenza di individuare un luogo dedicato al dibattito urbano, entro il quale, Amministrazione e cittadinanze, possano riflettere costruttivamente sulle prospettive della Città. L'Urban Centre, già sperimentato con successo da un decennio in molte realtà europee, favorisce la creazione di gruppi di lavoro a scala di quartiere e/o urbani che possano progettare gli spazi pubblici e immaginare e proporre alle Amministrazioni l'insediamento di funzioni idonee per migliorare la qualità della socializzazione, dell'accessibilità e della sicurezza. Un luogo che stimola la generazione di idee e al contempo favorisce la riflessione informata e la consapevolezza circa i punti di forza e di problematicità di una Città.

### **Obiettivi**

- istituzionalizzare un luogo che possa favorire il dibattito urbano ed educare alla Città
- promuovere una maggiore consapevolezza circa le prospettive della Città presso i cittadini
- rafforzare la dotazione di verde urbano, soprattutto nelle aree semiperiferiche e periferiche

### **Progetti**

4.1 Urban Center

4.2 Greening Project

## **7. L'Ufficio di Piano dei Tempi e degli Spazi**

L'Ufficio dei Tempi e degli Spazi si Insedierà presso la Ripartizione Solidarietà Sociale del Comune di Bari.

La struttura organizzativa dell'Ufficio Tempi della Città e le sue missioni istituzionali, saranno orientate all'attuazione del PTTS e alla successiva pianificazione e organizzazione degli strumenti tecnici, di regolazione e partecipativi previsti dal PTTS, secondo la redazione di Programmi pluriennali di Attuazione che si integreranno entro le politiche ordinarie intersettoriali (urbanistica, mobilità, servizi sociali, cultura ecc.).

L'urbanistica temporale necessita di una struttura organizzativa che possieda competenze oggi presenti entro il Comune per garantire che le forme della regolazione venga stabilite in forma concertata con gli *stakeholders* (es. aziende di trasporto pubblico, rappresentanti del commercio, rappresentanti delle imprese) e in forma partecipata con i cittadini. A questo proposito, come primo atto del PTTS, l'Ufficio dei Tempi istituirà una Consulta dei Tempi e degli Spazi, invitando a parteciparvi esponenti rappresentativi delle principali sigle associative ed economiche del territorio, per riflettere collegialmente sulle azioni che potranno svilupparsi nel tempo. L'elaborazione di soluzioni e l'attuazione di progetti su cambiamenti di orari e/o di fruizione di spazi, avverrà in tavoli di co-progettazione e attraverso accordi fra i partner e l'Amministrazione.

Nell'Ambito si avverte l'importanza di risolvere in modo equo i conflitti temporali nell'uso dei tempi privati di vita e nell'uso dei servizi d'interesse generale fra residenti, i tempi e gli spazi che scandiscono la vita privata e collettiva dei cittadini residenti, e i ritmi delle attività economiche e sociali.

L'Ufficio Tempi sarà orientato in stretta relazione con l'Ufficio di Piano di Zona, con l'obiettivo di creare una struttura di coordinamento di riferimento per la progettazione strategica di governo del territorio su scala d'Ambito in materia di conciliazione.

All'unità di Progetto saranno assegnati come obiettivi prioritari la attuazione del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi per il Coordinamento e l'Amministrazione dei Tempi della Città, del Piano dei Servizi e dei Progetti Speciali di Qualità Urbana. In questo contesto si colloca l'Ufficio Tempi che assume un ruolo di coordinamento per la costruzione del PTTS e l'attivazione e gestione dei progetti che saranno iscritti nel Programma di Attuazione nel quale saranno definiti per ciascun progetto gli oneri finanziari e le strutture organizzative oltre che gli obiettivi in forma verificabile.

La missione per quanto riguarda i tempi della città è quindi di gestire il Programma pluriennale di Attuazione del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi dell'Ambito Territoriale Sociale, di integrare le sue finalità e programmi con il Piano della Mobilità Sostenibile, il Piano dei Servizi, Il Piano di Governo del Territorio, il redigendo Piano Urbanistico Generale e di collaborare con altri uffici dell'Amministrazione Comunale – più in generale dell'amministrazione pubblica qualora sia necessario – all'attuazione di programmi e progetti da questi intrapresi, con riferimento ad orari, calendari ed emergenze che riguardano la vita dei cittadini/e nelle diverse età della vita e dei non-residenti ospiti della città.

L'Ufficio dovrà altresì:

- valutare gli obiettivi temporali espliciti e impliciti di progetti attuati dalla amministrazione comunale ed altre importanti istituzioni che hanno il potere di decidere orari pubblici rispetto agli interessi generali espressi nel Programma di attuazione del piano dei tempi anche mediante la partecipazione agli organismi di partecipazione;
- valutare le azioni di cambiamenti di orari e calendari intrapresi da istituzioni per promuovere e coordinare azioni multipartner sul territorio;
- promuovere accordi fra partner per il coordinamento di sistemi di orari orientati alla domanda e sensibili alle esigenze dei cittadini di diverse età,
- predisporre piattaforme di e-governance ed e-participation,
- rilevare sistematicamente e ascoltare la domanda temporale espressa da cittadini, abitanti temporanei e portatori d'interesse anche mediante la partecipazione agli organismi di partecipazione come la Consulta.

## **8. L'identità comunicativa del PTTS**

L'identità comunicativa del PTTS sintetizzata nel suo Brand è caratterizzata da una raggiera di figure stilizzate di colori diversi, che rappresentano la diversità culturale e di genere che abita i tempi e gli spazi della città di Bari, disposti a cerchio, a voler simboleggiare la ruota del tempo, la successione delle stagioni, l'esempio più immediato dell'ordine naturale dell'universo.

La circolarità del tempo e dell'universo, infatti, garantisce quel benessere, quella crescita, sia fisica sia spirituale, necessarie per una comunità.

La scritta PTTS in corsivo, in corsa, dinamica e ben definita, rispecchia la società dei tempi e degli spazi.



Sulla base di questo logo chiaro e dalle proprietà altamente comunicative, perché strutturato attorno a simboli aventi valenza universale, in grado di trascendere le principali differenze culturali e religiose, si produrranno gadget di ampia diffusione giovanile, quali le penne dati USB, che conterranno tutte le azioni del Piano Territoriale dei Piani e degli Spazi della città di Bari, unitamente ad altre note informative.

Sicuri di catturare attraverso il mezzo tecnologico la curiosità delle giovani generazioni, a cui il piano dei tempi è anche

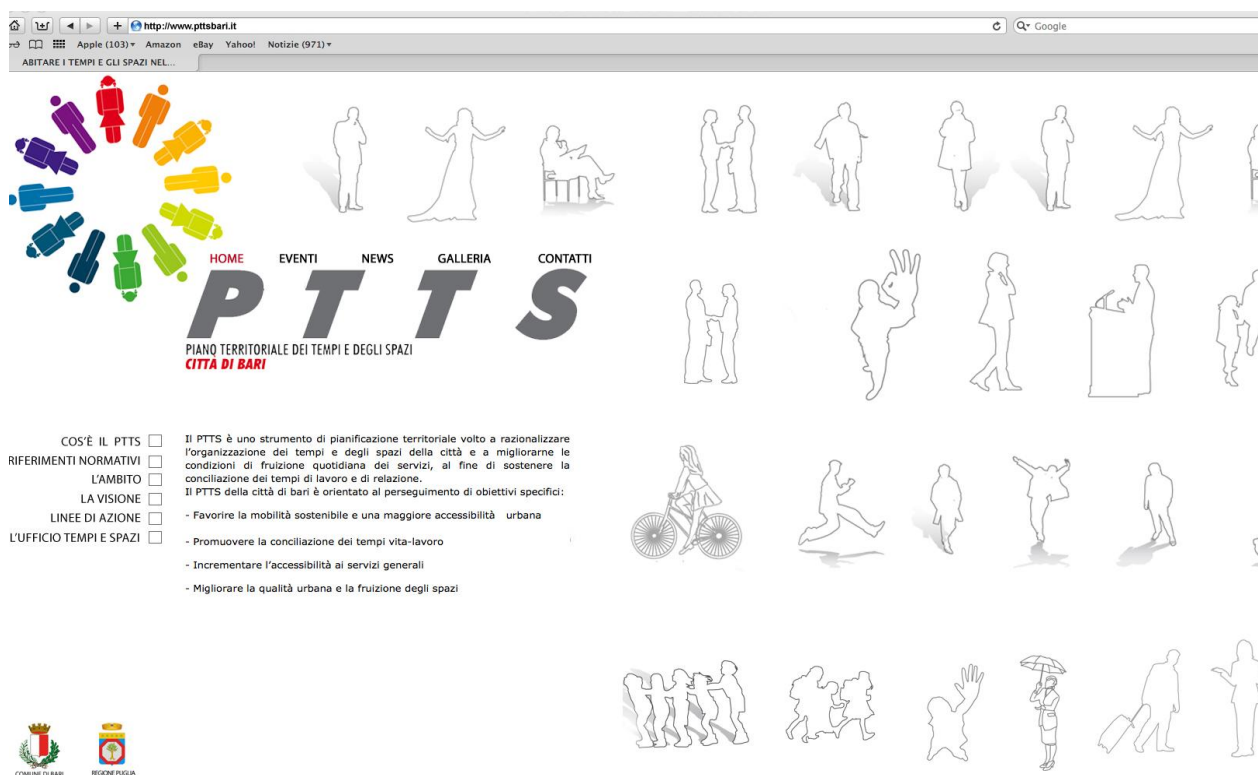
rivolto, si programmeranno incontri in ambienti scolastici di tutti i gradi, per comunicare la buona pratica del benessere collettivo, attraverso l'utilizzo del PTTS, strumento di pianificazione territoriale volto a razionalizzare l'organizzazione dei tempi e degli spazi della città ed a migliorare la fruizione quotidiana dei servizi, al fine di sostenere la conciliazione dei tempi di lavoro e di relazione.

Altre forme di partecipazione saranno i road show, i forum pubblici, gli OST e i focus group, momenti di discussione e partecipazione collettiva sui temi più importanti quali: la mobilità sostenibile, la conciliazione dei tempi vita-lavoro, l'incremento e l'accessibilità ai servizi generali, il miglioramento della qualità urbana e della fruizione degli spazi pubblici. Azioni mirate alla diffusione dell'informazione per target diversi.

Strumento fondamentale per la diffusione e fruizione degli strumenti del piano dei tempi e degli spazi sarà il portale multicanale [www.pttsbari.it](http://www.pttsbari.it), chiaro e di facile accessibilità. In principio esso servirà per comunicare il piano nel suo contenuto, strutturato con i maggiori link di accesso (che cos'è il piano, riferimenti normativi, l'Ambito, la visione, le linee di azione, l'Ufficio tempi e spazi) e stabilmente diventerà il principale mezzo di comunicazione atto a fornire le informazioni fondamentali per comprendere gli obiettivi del piano e le azioni.

In seguito sarà lo strumento di interfaccia fra i fruitori del PTTS e l'Ufficio dei tempi e degli spazi, vero garante della organizzazione e controllo del PTTS. Saranno infatti sperimentati forum virtuali on-line ove i cittadini potranno avanzare eventuali proposte e/o critiche.

Figura: Screenshot Homepage portale PTTS



I cittadini, attraverso la partecipazione on line, saranno attori e non più spettatori del Piano dei tempi e degli spazi della città di Bari.

Il diritto all'informazione e alla libera espressione, l'impegno per il coinvolgimento di tutta la cittadinanza nella discussione pubblica, il principio di tutela della diversità e la garanzia di una partecipazione allargata costituiranno successivamente tanto la base metodologica quanto il contenuto programmatico ed operativo del PTTS.

Figure: Tools di comunicazione del PTTS (biglietto da visita e cartellina)



La modernizzazione e l'innovazione della Pubblica Amministrazione passano necessariamente per un capillare invito alla mobilitazione di risorse eterogenee, al dibattito strutturato, ad una co-attivazione, a sua volta referente della considerazione che la governance sia ormai polivalente ed interagente.



Figure: Tools di comunicazione del PTTS (pendrive USB)



Chiavetta USB bianca



Chiavetta USB volta

## 9. Il processo partecipativo

### 9.1 Introduzione

Il coinvolgimento del partenariato, nella sua dimensione economico-sociale, nonché in quella prettamente istituzionale, sarà un aspetto che investirà tutte le fasi di attuazione del PTTS.

Lungo l'iter che ha portato alla redazione dello Studio di Fattibilità, si è cercato di dare il giusto spazio alle tre "c" che supportano una forma non rituale né mascherata di programmazione partecipata (concertazione, consultazione e co-progettazione).

Non si tratta semplicemente di redistribuire il potere dal Governo ai cittadini, di rompere la "gabbia di ferro" di weberiana memoria con la quale una burocrazia attenta a salvaguardare i propri privilegi mortifica le istanze di partecipazione dal basso, ostruendo ogni canale comunicativo per tutelare lo scetticismo e il talvolta malcelato fastidio della classe politica trincerata dietro lo schermo di una lettura formalista dei meccanismi della democrazia rappresentativa ("si fa come vogliamo noi perché siamo i rappresentati liberamente eletti dal popolo sovrano").

Assecondare supinamente la redistribuzione del potere dai quadri apicali della amministrazione (e dai politici investiti di funzioni di "governo") per destrutturare in tal modo la strategia di New Public Management, infatti, occulterebbe gran parte del problema, che solamente in maniera fuorviante può essere ridotto all'urgenza di ricollocazione dello scettro nella mani dell'elettore-sovrano, dotandolo di poteri che la crisi di rappresentatività di corpi intermedi vitali e legittimati, come i partiti, sembra strappargli di mano allocandosi nelle segrete stanze di una impenetrabile "casta".

Nella lunga gestazione dello Studio di Fattibilità, benché operativamente compressa in un lasso di tempo di poche settimane, obiettivo primario è consistito nel debellare ogni tentazione di *tokenism*, di costruzione di momenti partecipativi di sicuro appeal mediatico ma vuoti nella sostanza, adagiandosi cioè sul troppo spesso abusato ricorso a "eventi" che poco o punto incidono sull'effettiva con-divisione di alcuni temi rilevanti per l'intera comunità cittadina. Detto altrimenti: motore delle iniziative che saranno a breve ricordate in dettaglio è stata la volontà di edificare una *governance di spazi e tempi che o sono collettivi o debellano definitivamente gli ormai labili legami sociali*, senza indugiare nella sua asfittica trasformazione in "governance di governo", in partecipazione di natura circolare tra ruler e ruled sbilanciata completamente in direzione di chi governa.

Primaria esigenza dello Staff R&S che ha collaborato con i responsabili dell'Assessorato al Welfare del Comune di Bari è consistita nell'aggirare la tentazione di trasformare uno studio non privo di tratti eminentemente "tecnici" nell'alibi per confezionare un prodotto la cui anima e le cui fonti di ispirazione non avessero goduto di un confronto, neanche di natura "conflittuale", con una cittadinanza molecolarmente attivatasi per rendere pubblica la propria visione della difficile conciliabilità dei tempi di vita pubblici e quelli privati, sia con proposte specifiche che ampliando il proprio orizzonte, sviluppando una visione ancora più generale e onnicomprensiva rispetto a quella rintracciabile in decine di micro-progetti e di iniziative mirate, di quartiere o circoscrizionali.

Una *governance* efficace, in grado di debellare per davvero tentazioni centralistiche modellate sulla mera trasmissione piramidale del comando in direzione *top-down*, e al contempo estranea a un *empowerment bottom-up* in cui richieste particolaristiche vengono accolte al solo fine di blandire una fetta di potenziale elettorato, è quella che non si sottrae al confronto, alla ridefinizione mobile e continua delle prerogative, senza scadere nell'inversione dei ruoli, per giungere a una *situazione win-win*. A un gioco a somma positiva, in cui sia la cittadinanza riconosce il proprio apporto e la produzione di risultati vicini ai propri desideri, sia i rappresentanti eletti riescono a ottenere un più vasto consenso per il modo in cui è stata gestita la partecipazione.

Le tre "c" innanzi richiamate, allora, fondamenta della programmazione partecipata, ossia di un processo in cui sia i soggetti pubblici che la proteiforme galassia degli *stakeholders* e dei cittadini in quanto tali, attraverso l'attivazione di un confronto "aperto", in tutte le fasi della costruzione e dell'implementazione dello Studio di Fattibilità, non esauriscono la propria spinta propulsiva nel momento di chiusura della fase di ascolto attivo. Con l'ausilio di un portale dedicato e di tessitura dell'interfacciamento proprio di esperimenti di e-gov, si pensa e si auspica un successivo stadio programmatico *endless*, l'avvio e la stabilizzazione di un processo in grado di rendere il tema dei tempi e degli spazi, oltre la propria cornice normativa, centrale sia nell'agenda-setting del ceto politico-amministrativo, che preziosa occasione, per tutti i cittadini, di collaborare a rimodellare il volto della città e a incrementare la dote di capitale sociale oggi rinvenibile.

Affrontare il rischio di smobilitazione, di rattrappimento nel privato, di caduta in una fase di nadir del coinvolgimento dopo momenti di effervescenza partecipativa, infatti, benché riflusso in parte fisiologico, costituisce la vera sfida alla quale le istituzioni comunali sono chiamate.

Quel che viceversa si è tentato sono esperimenti di cosiddetta partecipazione "dal vivo", che accompagnano i soggetti formalmente incaricati di un compito fino alla redazione di uno studio e, in termini macro, sulla soglia dell'elaborazione delle linee direttive del progetto nella dimensione dell'*advice* e fino alla soluzione (ritenuta tale ex ante) dei problemi denunciati nella dimensione dell'*audit*. Elemento chiave del PTTS in itinere non potrà che essere, dunque, il proprio elevarsi a strumento metodologico della co-progettazione sociale, sia per quanto concerne l'implementazione delle azioni programmate, sia per la redazione di futuri Piani Territoriali dei Tempi e degli Spazi da proporsi e definirsi in seno al costituendo Ufficio Tempi e Spazi.

Lo sforzo compiuto in occasione dei Focus Group e dei Forum cittadini è pertanto consistito nello stimolare sia sotto il profilo cognitivo, sia nel proporsi come facilitatori del dialogo con la proposta di utilizzo di un apparato metodologico non del tutto strutturato, la platea dei partecipanti e, indirettamente, dei potenziali interessati, a non considerare esaurito il proprio apporto prima di cominciare ad attivare le policies eventualmente finanziate, né di intendere la partecipazione, sia fisica che attraverso gli strumenti propri di aurorali forme di *e-democracy* (inclusive di networking, ecc.), esclusivamente come controllo del modo in cui le specifiche politiche pubbliche vengono applicate.

Il ruolo di controllo e valutazione dell'opinione pubblica e, al suo interno, di quella fascia di cittadinanza attiva maggiormente informata e competente, è fondamentale, ma esso preesiste a dinamiche partecipative non fittizie.

Quel che, nel confronto pubblico, si è tentato di sollecitare, attraverso una declinazione matura del principio di sussidiarietà orizzontale e verticale, è un protagonismo consapevole della possibilità e del dovere di incidere sulle decisioni, esercitando una forma organizzata e in parte persino istituzionalizzata di lobby, non per isterilire l'eventuale portato polemico delle istanze avanzate, quanto allo scopo di favorire e alimentare il desiderio di protagonismo, rinsaldando il senso di appartenenza a una comunità, e quindi ai suoi spazi e alla strutturazione del tempo, senza abbandonarsi con rassegnazione all'eterodirezione, peraltro fortemente veicolata dai mezzi di comunicazione di massa, potenti architetti dello *Zeitgeist*.

## 9.2 Strumenti, momenti, attori

In fase preparatoria dello Studio di Fattibilità, un preventivo esame circa il rapporto tra le risorse umane e il tempo a disposizione ha suggerito di strutturare quel peculiare mix di fase informativa, comunicativa e partecipativa attraverso tre livelli di progressiva apertura dei compiti istituzionalmente affidati all'Ente Pubblico dalla cittadinanza.

Detti stadi sono stati concepiti secondo il seguente schema:

- 1) Focus group localizzati su base territoriale di taglio generalista e particolarista;
- 2) Un'indagine su un campione di 320 cittadini, selezionati, sulla scorta dei più aggiornati ISTAT a disposizione, secondo criteri di rappresentatività anagrafica e di genere;
- 3) Forum cittadini come occasioni di dibattito allargato e approfondimento sulle linee d'azione progettuali nel frattempo individuate confrontando le ipotesi iniziali dello Staff promotore e di ricerca e quanto emerso nei Focus group.

È del tutto evidente che i primi due *step* non vadano considerati in stringente successione lineare, perché la somministrazione dei questionari, decisa nella primissima fase di lavoro come supporto di tipo statistico alla rilevazione di bisogni, difficoltà e proposte, è incominciata già prima dei Focus e, a questi sovrapponendosi, è proseguita per tutto il periodo di lavoro.

Attraverso una ripartizione del territorio urbano opportunamente filtrata dalla frattura determinata dal "nodo ferroviario", sono stati individuati degli al di là e al di qua della Ferrovia dove indagare la Città e i suoi comportamenti. Una scelta di localizzazione specifica dei dispositivi partecipativi che ha permesso di evidenziare le differenze che segnano l'utilizzo dei tempi e degli spazi tra le due porzioni urbane.

Se a fini prettamente organizzativi e logistici ci si è affidati al prezioso ausilio dei rispettivi Presidenti, la scelta della platea di attori da coinvolgere è stata decisa secondo criteri di rappresentatività sociali e scevra da particolarismi politici o culturali. Si è scelta la strada di inviti rivolti piuttosto che a *opinion leaders* investiti professionalmente di tale funzione, a gradi apicali (o, in subordine, a loro delegati) di organizzazioni collettive espressione tradizionalmente tanto di poteri forti, in ambito urbano e non solo (i commercianti, i sindacati), quanto di poteri "deboli" della società (Terzo Settore) che compensano lo squilibrio con i primi facendo leva sul numero dei propri iscritti.

Sono altresì state inviate solleciti alla ASL BA, nonché a realtà cardinali nella vita cittadina, come le parrocchie.







**Figura:** Forum cittadino nella Sala Consiliare del Comune di Bari



In quelle occasioni, i partecipanti sono stati invitati a selezionare la tipologia del proprio intervento pubblico. È stato infatti chiesto loro di articolare una riflessione di merito su una delle linee specifiche illustrate in apertura di Forum, oppure di rivolgersi ai presenti attraverso un intervento generalista, teso a favorire un ancor più efficace messa a fuoco dell'impostazione culturale sottesa alla spinosa questione della ricalibratura degli equilibri dei tempi di vita, prediligendo, su costante sollecitazione dello Staff, un inquadramento della questione all'interno di una questione di genere e di una nuova strategia di differenziazione degli interventi per le famiglie con prole e gli anziani.

Anche di tale occasione, prolifica per la rilevante partecipazione e la qualità del dibattito, che ha riflesso in modo inaudito quanto centrale sia il tema nella cittadinanza, si è ritenuto opportuno mantenere traccia, non solamente come mero adempimento amministrativo.

Ai partecipanti presenti al dibattito, al fine di evitare comportamenti predatori o semplicemente provocatori, è stata distribuita una scheda per formalizzare le proprie proposte, corredata dall'indicazione di parole chiave che compongono la *Tag cloud* di cui alla Figura seguente.





## 10. La dotazione finanziaria richiesta

| <b>Riepilogo PTTS   Dotazione finanziaria richiesta</b>                       |                       |       |
|---|-----------------------|-------|
|   | Totale                | %     |
| Allegato 1.1   Scheda Progetto TPL Bari                                       | € 241.000,00          | 9,6%  |
| Allegato 1.2   Scheda Progetto Car Pooling & Sharing                          | € 475.000,00          | 18,9% |
| Allegato 1.3   Scheda Progetto Bicipan  | € 380.000,00          | 15,1% |
| Allegato 1.4   Scheda Progetto Mobilità Scolastica                            | € 494.000,00          | 19,6% |
| Allegato 2.1   Scheda Progetto Micronidi familiari                            | € 290.000,00          | 11,5% |
| Allegato 2.2   Scheda Progetto Banche del Tempo                               | € 35.000,00           | 1,4%  |
| Allegato 2.3   Scheda Progetto Albo lavori di cura                            | € 35.000,00           | 1,4%  |
| Allegato 2.4   Scheda Progetto Commercio in rete                              | € 35.000,00           | 1,4%  |
| Allegato 3.1   Scheda Progetto Giornata del Cittadino                         | € 35.000,00           | 1,4%  |
| Allegato 3.2   Scheda Progetto Portale Multicanale di e-Gov e e-Participation | € 55.000,00           | 2,2%  |
| Allegato 3.3   Scheda Progetto Ufficio dei Tempi e degli Spazi                | € 35.000,00           | 1,4%  |
| Allegato 3.4   Scheda Progetto Formazione PA                                  | € 110.000,00          | 4,4%  |
| Allegato 4.1   Scheda Progetto Urban Centre                                   | € 230.000,00          | 9,1%  |
| Allegato 4.2   Scheda Progetto Greening Project                               | € 64.000,00           | 2,5%  |
| <b>Totale PTTS</b>  | <b>€ 2.514.000,00</b> |       |



# APPENDICE A



## Allegato 1.1 | Scheda Progetto T.P.L. BARI

**1. Titolo dell'intervento:** T.P.L. BARI

**2. Soggetto proponente:** Comune di Bari/AMTAB S.p.A.

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale

**4. Descrizione generale dell'intervento**

Considerati i numerosi interventi di rinnovo mezzi, con mezzi più sostenibili, introduzione di paline informative a messaggio variabile, interconnesse con un sistema di rilevazione delle posizioni dei bus nella rete urbana, la rimodulazione del percorso delle navette elettriche del centro cittadino, o il grande progetto di rimodulazione delle linee da e per la zona industriale, mediante la previsione di ampia area di scambio (parcheggio) dove poter lasciare l'auto e utilizzare una navetta per gli spostamenti interni alla zona industriale, e tanto altro in corso d'opera all'AMTAB, l'intervento proposto non prevede grandi investimenti in infrastrutture o attrezzature, bensì si propone una rimodulazione e razionalizzazione (alla stregua di quanto proposto nel P.U.M., ma in maniera più approfondita con una analisi della domanda approfondita sui viaggiatori e per target individuati a campione) dell'intera rete di linee del TPL barese; la sperimentazione del trasporto ON DEMAND, mediante l'utilizzo per un periodo di almeno 6 mesi di alcune mini-navette già di proprietà dell'AMTAB, per adeguare, per esempio, il bisogno di mobilità da parte dei fruitori della circoscrizione Carrassi (come proposto dal suo Presidente, in occasione del focus group); campagne di comunicazione e sensibilizzazione all'uso del TPL (in abbonamento almeno mensile, ma preferibilmente annuale – con incentivi e promozione per i dipendenti degli uffici pubblici di Bari, come per le promozioni già attive verso i dipendenti del Comune di Bari) ed al rispetto delle regole in fatto di regolarità nel pagamento dei biglietti.



**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ aumento nell'uso del TPL per gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-università
- ✓ riduzione dell'impatto ambientale e degli inquinanti atmosferici
- ✓ riduzione dell'incidentalità stradale
- ✓ aumento dei guadagni per l'azienda, quindi possibilità di reinvestimento in ulteriori servizi
- ✓ maggiore interazione, negli scambi, tra le linee del TPL e le altre offerte di trasporto della città

**6. Target destinatari**

pendolari dipendenti degli uffici pubblici, di ogni età  
giovani universitari pendolari  
famiglie ed anziani

**7. Fattibilità tecnico – amministrativa**

L'azione specificata prevede la pubblicazione di un avviso di gara a procedura aperta ai sensi dell'art. 55, comma 5, del D. Lgs. 163/2006, che avrà per oggetto la fornitura di tutte le azioni previste, mediante un soggetto singolo o in ATI (costituita o da definirsi), che possa raggruppare al suo interno le competenze per l'integrazione di tutte le richieste, ad esclusione della sotto-azione 4 (a carico direttamente della gestione interna di AMTAB). Qualsiasi ulteriore forma di affidamento dell'incarico dovrà rispondere alla normativa sugli appalti pubblici ed essere concordata con l'Ambito del Comune di Bari, al fine di garantire una reale corrispondenza tra esigenze e risultati previsti. All'AMTAB è affidata direttamente la gestione degli importi

della sotto azione 4 per l'estensione e la rimodulazione di percorsi e turni per la sperimentazione, anche al di là degli orari prefissati (straordinari), sempre nell'ambito del totale a disposizione e delle possibilità di mezzi e risorse umane dell'azienda stessa.

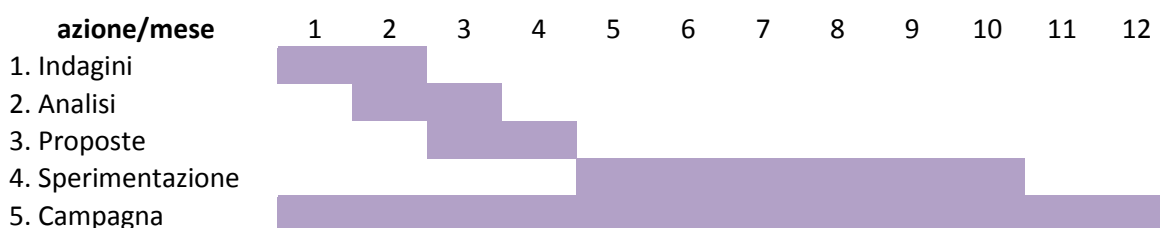
### 8. Procedure di consultazione partenariale

Nella fase preparatoria, si propone di consultare in un focus aperto i soggetti del territorio che maggiormente già si occupano di mobilità e che, quindi, possono fornire utili informazioni nella predisposizione e calibrazione delle indagini di rimodulazione da effettuare. Successivamente, nella fase della campagna di comunicazione, questi soggetti potranno tornare utili per un coinvolgimento effettivo sul territorio, al fine di una maggiore diffusione delle informazioni.

### 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti  |              |          |                     |
|--|--------------|----------|---------------------|
|  | €            | quantità | Totale              |
| 1. indagine preliminare e audit aziendale                            | € 20.000,00  | 1        | € 20.000,00         |
| 2. analisi della domanda di mobilità per circoscrizione (a campione) | € 4.000,00   | 9        | € 36.000,00         |
| 3. studio e proposte di razionalizzazione                            | € 25.000,00  | 1        | € 25.000,00         |
| 4. sperimentazione (6 mesi) ON DEMAND                                | € 125.000,00 | 1        | € 125.000,00        |
| 5. campagna di comunicazione, informazione e sensibilizzazione       | € 35.000,00  | 1        | € 35.000,00         |
| <b>TOTALE</b>  |              | <b>1</b> | <b>€ 241.000,00</b> |

### 10. Cronoprogramma



### 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 1.2 | Scheda Progetto Car-Pooling & Sharing

**1. Titolo dell'intervento:** Car-Pooling & Sharing

**2. Soggetto proponente:** Comune di Bari

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale

**4. Descrizione generale dell'intervento**

Nonostante siano due modalità di spostamento con l'auto ben diverse l'una dall'altra, il "car-pooling" ed il "car-sharing" possono essere due politiche da attuare per chi, per diverse esigenze, proprio non riesce o non può lasciare a casa l'auto. Entrambe le pratiche, per l'avvio, non necessitano di spese per l'attivazione di portali o strumenti particolari, ma frutterebbero realtà già esistenti a cui potersi registrare ed usufruire gratuitamente del servizio. Quello su cui, invece, il Comune di Bari deve puntare è la comunicazione e la sensibilizzazione per lo start-up di queste due policies. Quanto alla dotazione di attrezzature, a differenza del car-pooling (che usa mezzi di proprietà degli stessi utenti della strada), il car-sharing ha necessità di dotazione di parco mezzi, di solito sostenibili, anzi meglio fossero auto o minicar elettriche.



**Il Car-Pooling** nasce come sistema spontaneo di condivisione dell'auto privata per un uso pubblico, quando ancora non si conosceva il termine "car-pooling". Con l'introduzione dei PSCL (Piani di Spostamento Casa-Lavoro) e della figura del Mobility Manager Aziendale, con il Decreto Ronchi del 1998, si è iniziata a considerare, quella del car-pooling, un'ottima pratica di mobilità sostenibile atta a ridurre notevolmente il numero delle auto circolanti per strada, semplicemente condividendone una tra 4-5 passeggeri, di solito accumulati dalla stessa sede di lavoro. A partire da una forte promozione da parte dell'Amministrazione o Azienda, tale pratica sviluppa con semplici mezzi un a vera e propria "comunità di pendolari" disponibili a condividere l'auto e dividere le spese di viaggio. Nel caso della città di Bari, la sperimentazione si prevede possa coinvolgere tutte le sedi del Comune di Bari, le sedi regionali, i principali uffici pubblici (soprattutto del centro cittadino).

**Il Car-Sharing**, è nato in Svizzera negli anni Ottanta e rapidamente ha preso piede in Europa ed anche nel Nord America. In Italia solo ultimamente ha avuto un incremento a causa della crisi economica dilagante, sia nel numero delle città aderenti che nel numero di 'abbonati'. In pratica (anche se la formula può variare da città a città), il car-sharing è una sorta di autonoleggio in cui l'automobilista stipula innanzitutto un abbonamento con il quale ha a disposizione una serie di automobili (anche di differenti modelli e grandezze) posteggiate in parcheggi appositi in vari punti della città. Il costo al fruitore del servizio sarà poi calcolato in base al tempo di utilizzo ed al chilometraggio percorso secondo tabelle indicate dalle aziende che offrono il servizio. Le modalità di accesso al servizio sono molto semplici: ci si associa ad un circuito che eroga il servizio gestendo una flotta di veicoli di diversa tipologia. L'utente può prenotare e prelevare in qualsiasi momento del giorno e della notte il veicolo richiesto dall'area di parcheggio. Il costo globale per l'utente risulta composto da un costo fisso ed un costo variabile legato all'utilizzo del servizio. Il costo fisso include: a. una quota di abbonamento da versare annualmente o mensilmente per aderire all'associazione; b. eventualmente una cauzione rimborsabile. Il costo variabile, legato alla classe e all'utilizzo del veicolo, alla fascia oraria di utilizzo ed eventuali servizi supplementari, include: a. una quota chilometrica; b. una quota oraria. La forza dell'offerta del car-sharing risiede nella disponibilità del servizio 24 ore su 24 e



nell'autonomia da parte dell'utente dell'utilizzo del parco autovetture: questa indipendenza è garantita dalla tecnologia disponibile su ogni singola autovettura. Al momento dell'iscrizione, infatti, all'utente car-sharing verrà rilasciato un numero di identificazione personale (PIN) e una smart card. Molti gli aspetti positivi della condivisione dell'auto a partire dalla possibilità di scegliere la tipologia di auto a seconda delle necessità, la possibilità, generalmente, di entrare anche nelle zone a traffico limitato, e soprattutto il risparmio sull'acquisto e sui costi di gestione. Questo risparmio sarà massimizzato soprattutto per chi utilizza la macchina in maniera 'moderata' con una percorrenza in Km tra i 10.000 ed i 15.000 all'anno.

#### 5. Indicazione degli effetti attesi

- ✓ riduzione degli impatti ambientali e dell'inquinamento
- ✓ riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato
- ✓ riduzione dei costi sostenuti per le famiglie
- ✓ decongestione del traffico e della sosta
- ✓ incremento della qualità dell'aria
- ✓ riduzione dell'incidentalità stradale

#### 6. Target destinatari

studenti e professionisti  
 dipendenti pendolari  
 famiglie

#### 7. Fattibilità tecnico - amministrativa

La procedura di attivazione del servizio di car-pooling non necessita di particolari accorgimenti amministrativi, se non l'erogazione di un contributo di start-up a soggetti idonei all'avvio e gestione di suddetto servizio. Per quanto attiene, invece, al car-sharing, come integrativo del TPL prevede ai sensi dell'art. 23bis, comma 3, del Decreto Legge n. 112/2008 l'indizione di una gara ad evidenza pubblica con procedura aperta, al fine di individuare un gestore operativo del Servizio car-sharing, garantendo gli investimenti iniziali per l'acquisto di una flotta di 10 autovetture da parte dell'Ambito Territoriale Sociale. La base di gara verrà definita sulla base di un piano tariffario stabilito dall'Ambito. La sostenibilità gestionale verrà garantita dai rientri tariffari orari e chilometrici di utilizzo delle autovetture (family, single, aziende) e dall'abbonamento annuale al servizio, a fronte di costi di gestione e manutenzione delle vetture e dei costi di gestione delle applicazioni informatiche (smart card, sistemi di controllo interni).

#### 8. Procedure di consultazione partenariale

Nella fase preliminare di lancio dell'iniziativa, sarà predisposto un forum pubblico aperto e istruita una campagna di comunicazione dedicata. Al termine di questo percorso, sarà indetta la gara per l'individuazione del gestore e presentato il piano di sviluppo alle cittadinanze.

#### 9. Quadro dell'investimento

| <b>Quadro degli investimenti</b>                                     |             |          |                     |
|--|-------------|----------|---------------------|
|  | €           | quantità | Totale              |
| 1. start-up car-pooling (individuazione uffici pubblici)             | € 15.000,00 | 1        | € 15.000,00         |
| 2. campagna di comunicazione car-pooling (interna)                   | € 25.000,00 | 1        | € 25.000,00         |
| <b>SUB TOTALE</b>  |             |          | € 40.000,00         |
| 3. posizionamento, attrezzature, parco mezzi elettrico / car-sharing | € 20.000,00 | 20       | € 400.000,00        |
| 2. campagna di comunicazione car-sharing (esterna)                   | € 35.000,00 | 1        | € 35.000,00         |
| <b>SUB TOTALE</b>  |             |          | € 435.000,00        |
| <b>TOTALE</b>  |             |          | <b>€ 475.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma

| azione/mese          | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
|----------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|
| 1. Start-up POOLING  | ■ | ■ | ■ | ■ |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 2. Campagna POOLING  |   |   | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■  | ■  | ■  |
| 3. Attrezzature SHAR | ■ | ■ |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |
| 4. Campagna SHAR     |   |   | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■  | ■  | ■  |

## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- X Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale ( PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- X Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- X Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- X Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- X Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 1.3 | Scheda Progetto BICIplan

**1. Titolo dell'intervento:** BICIplan

**2. Soggetto proponente:** Comune di Bari

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- X Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale

**4. Descrizione generale dell'intervento**

La bicicletta è il mezzo più sostenibile (dopo i piedi) che si possa utilizzare per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, per svago o acquisti. Economico e flessibile, con la possibilità di essere utilizzata anche sul treno (grazie alla convenzione tra la Regione Puglia e Trenitalia, le Ferrovie del Sud Est, le Appulo Lucane).

Le infrastrutture (piste ciclabili), ad oggi, non sono ben strutturate e diffuse, ma sono in via di realizzazione numerosi km di nuove piste ciclabili a completamento del noto "BiciPlan" della città di Bari. Quello che si vuole proporre è, in primis, una forte campagna di comunicazione, informazione e sensibilizzazione su tutto quello che attiene la bicicletta: dall'uso delle piste ciclabili, dal rispetto delle regole in città, dalla manutenzione della bici, all'uso del bike-sharing e la realizzazione di momenti di condivisione e animazione territoriale utili alla ulteriore diffusione della cultura sulla mobilità ciclabile. L'intervento di strutturazione di percorsi ciclabili andrà ad intercettare anche i diversi punti (ormai più di 20) di bike-sharing, per assicurare continuità ai percorsi.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ riduzione degli impatti ambientali e dell'inquinamento
- ✓ riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato
- ✓ decongestione del traffico e della sosta
- ✓ incremento della qualità dell'aria

**6. Target destinatari**

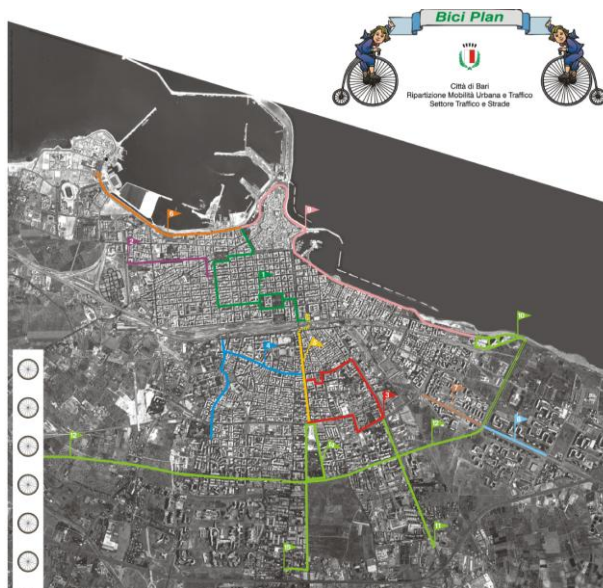
studenti universitari  
famiglie e cittadini  
dipendenti e fruitori degli spazi pubblici aperti

**7. Fattibilità tecnico-amministrativa**

L'azione specificata prevede la pubblicazione di un avviso di gara a procedura aperta ai sensi dell'art. 55 comma 5 del D. Lgs. 163/2006, che avrà per oggetto la fornitura di tutte le azioni previste, mediante un soggetto singolo o in ATI (costituita o da definirsi), che possa raggruppare al suo interno le competenze per l'integrazione di tutte le richieste. Qualsiasi ulteriore forma di affidamento dell'incarico deve rispondere alla normativa sugli appalti pubblici ed essere ben concordata con l'Ambito del Comune di Bari, al fine di garantire una reale corrispondenza tra esigenze e risultati previsti.

**8. Procedure di consultazione partenariale**

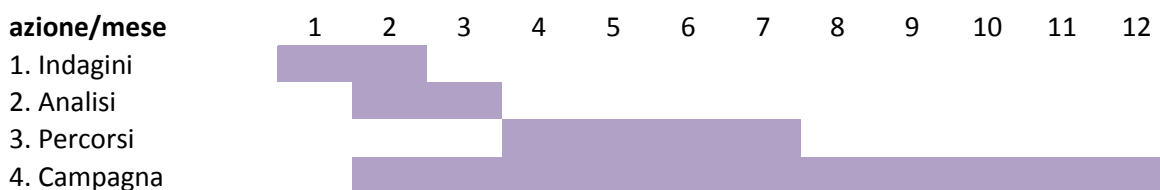
Nella fase preparatoria, si propone di consultare in un focus aperto i soggetti del territorio che maggiormente già si occupano di ciclabilità urbana e che, quindi, possono fornire utili informazioni nell'*audit* della infrastruttura ciclabile esistente ed in progetto, nonché in fase di comunicazione e realizzazione di attività di animazione e promozione della mobilità sostenibile nella città.



## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti  |              |          |                     |
|--|--------------|----------|---------------------|
|  | €            | quantità | Totale              |
| 1. Indagine preliminare, audit biciplan e studio percorsi            | € 20.000,00  | 1        | € 20.000,00         |
| 2. Analisi della domanda di mobilità per circoscrizione (a campione) | € 20.000,00  | 1        | € 20.000,00         |
| 3. Realizzazione "percorsi" ciclopedonali a raso                     | € 300.000,00 | 1        | € 300.000,00        |
| 4. Campagna di comunicazione ed eventi di promozione                 | € 40.000,00  | 1        | € 40.000,00         |
| <b>TOTALE</b>  |              | <b>1</b> | <b>€ 380.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 1.4 | Scheda Progetto Mobilità Scolastica

**1. Titolo dell'intervento:** Mobilità Scolastica

**2. Soggetto proponente:** Comune di Bari

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale

**4. Descrizione generale dell'intervento**

L'azione proposta di pianificazione della mobilità scolastica sull'intero territorio della città di Bari (coinvolgendo la totalità delle oltre 200 scuole elementari primarie, in primis), verte nell'ottica di analizzare, conoscere ed



evidenziare i percorsi sicuri casa-scuola per i bambini, che saranno utilizzati per recarsi a scuola anche dai genitori e familiari (accompagnatori) in quella che, notoriamente, si chiama pratica di "Piedibus". In seconda fase, a partire dalla comunicazione, si farà riferimento anche alle scuole secondarie di primo grado in merito alla pratica simile di "Bicibus" (questa si integra maggiormente con l'azione 1.3, che contempla una maggiore diffusione e realizzazione di percorsi ciclopedonali). Obiettivo di questa azione è dare sistematicità a dei percorsi già esistenti, ma non ufficializzati come percorsi sicuri casa-scuola. A monte della realizzazione di iniziative e studi di avvio del Piedibus, sarà svolta (a campione) su molteplici scuole di Bari un'indagine sulla domanda di mobilità, per potersi basare sugli interventi mirati.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ riduzione degli impatti ambientali e dell'inquinamento
- ✓ riduzione dell'utilizzo del mezzo privato motorizzato
- ✓ decongestione del traffico e della sosta di fronte agli istituti scolastici
- ✓ incremento della qualità dell'aria e della vivibilità della città
- ✓ maggiore educazione e rispetto delle regole della strada (attraversamenti pedonali, parcheggi, ecc)

**6. Target destinatari**

scuole primarie (in prima linea) e dell'infanzia e secondarie di primo grado (in seconda linea)  
famiglie e bambini in età scolare  
amministratori e polizie municipali  
associazioni sensibili e operanti nell'ambito della mobilità sostenibile

**7. Fattibilità tecnico - amministrativa**

L'azione specificata prevede la pubblicazione di un avviso di gara a procedura aperta ai sensi dell'art. 55 comma 5 del D. Lgs. 163/2006, che avrà per oggetto la fornitura di tutte le azioni previste, mediante un soggetto singolo o in ATI (costituita o da definirsi), che possa raggruppare al suo interno le competenze per l'integrazione di tutte le richieste. Qualsiasi ulteriore forma di affidamento dell'incarico deve rispondere alla normativa sugli appalti pubblici ed essere ben concordata con l'Ambito del Comune di Bari, al fine di garantire una reale corrispondenza tra esigenze e risultati previsti.

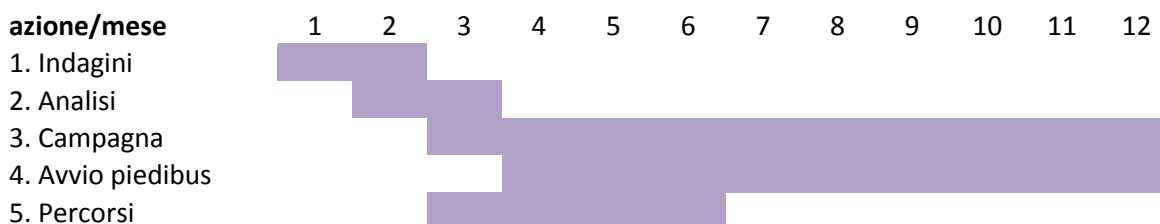
## 8. Procedure di consultazione partenariale

Nella fase preparatoria, si propone di consultare in un focus aperto i soggetti del territorio che maggiormente già si occupano di pedonalità urbana e, quindi, in primis andranno convocate tutte le scuole di Bari, i dirigenti ed insegnanti referenti della mobilità sostenibile e sicurezza stradale, l'ufficio scolastico provinciale e regionale, gli assessorati ai trasporti comunale e regionale, nonché quello all'istruzione, oltre tutte le rappresentanze amministrative e specifiche delle 9 circoscrizioni e le associazioni di settore e comitati (costituiti e non9 dei genitori).

## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti                                      |             |          |                     |
|--|-------------|----------|---------------------|
|  | €           | quantità | Totale              |
| 1. Indagine preliminare, audit percorsi pedonali               | € 3.000,00  | 9        | € 27.000,00         |
| 2. Analisi della domanda di mobilità nelle scuole (a campione) | € 3.000,00  | 9        | € 27.000,00         |
| 3. Campagna di comunicazione ed eventi di promozione           | € 35.000,00 | 1        | € 35.000,00         |
| 4. Avvio e sperimentazione del Piedibus                        | € 5.000,00  | 9        | € 45.000,00         |
| <b>SUB TOTALE</b>  |             |          | <b>€ 134.000,00</b> |
| 5. individuazione/realizzazione "percorsi sicuri" casa-scuola  | € 40.000,00 | 9        | € 360.000,00        |
| <b>SUB TOTALE</b>  |             |          | <b>€ 360.000,00</b> |
| <b>TOTALE</b>  |             |          | <b>€ 494.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona



## Allegato 2.1 | Scheda Progetto Micronidi familiari

**1. Titolo dell'intervento:** Micronidi familiari

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento:**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale

**4. Descrizione generale dell'intervento**

L'Ambito intende avviare il progetto "Micronidi familiari" per rispondere alla richiesta di anno in anno crescente di strutture in grado di accogliere i bambini della fascia di età dai zero ai tre anni in ambienti adatti a sviluppare la loro crescita. Già sperimentato negli scorsi anni e con successo dalla Città di Torino, il progetto è iniziato in via sperimentale perseguendo l'obiettivo della



Legge 285/1997 meglio conosciuta come "Legge Turco" per miglioramento della qualità della vita dei bambini e delle bambine e dal 2004 si è concretizzato presso il Comune con l'istituzione di un Albo delle Agenzie Educative. Il progetto Micronidi si propone come un servizio complementare al nido d'infanzia (0-3 anni) e ha l'obiettivo di valorizzare e incentivare fra le donne e le famiglie legate da rapporti di vicinato o di amicizia, l'aggregazione e la cultura dello scambio e delle relazioni in funzione dell'arricchimento reciproco e del rafforzamento del ruolo genitoriale. Da un'apposita ricerca effettuata sulle sperimentazioni realizzate nel periodo 2000/2004 e una attività di monitoraggio realizzate dal comune di Torino, si è dimostrata l'attivazione di circa 80 Micronidi Familiari sul territorio cittadino con benefici evidenti in termini di accessibilità, conciliazione vita-lavoro per le donne e risparmi dell'amministrazione in termini di nuova offerta di asili nido pubblici. La gestione del micronido fa capo ad una famiglia con bambini di età variabile tra i 3 mesi e i 3 anni che accolga presso la propria abitazione fino a un massimo di quattro bambini. I bambini vivono, giocano e crescono insieme per 5 ore al giorno per un numero complessivo di ore settimanali non superiori a 30. La famiglia può anche utilizzare spazi diversi dalla propria abitazione, purché idonei e opportunamente allestiti. La gestione del micronido viene affidata ad un'educatrice o un educatore opportunamente sostenuto finanziariamente dall'amministrazione previa creazione di una graduatoria annuale delle famiglie interessate selezionate su base reddituale. Alle Agenzie Educative sono assegnate funzioni amministrative e responsabilità relative alla formazione delle mamme gestrici, all'aggiornamento degli educatori, alle consulenze pedagogiche ed organizzative, alle verifiche, controlli e monitoraggio dell'attività e dei requisiti degli spazi educativi utilizzati, e offrono alle mamme gestrici un percorso formativo apposito, un'attività di supervisione e consulenza, un contratto di lavoro per il periodo di apertura del micronido, un contributo una tantum per l'allestimento della propria abitazione

**5. Indicazione degli effetti attesi**

Incremento dei posti bambino nell'Ambito di Bari  
Promozione della solidarietà tra giovani coppie  
Disincentivazione verso il consumo di suolo  
Incremento della conciliazione vita-lavoro

**6. Target destinatari**

Giovani donne con figli piccoli  
Famiglie  
Bambini disabili

## 7. Fattibilità tecnico - amministrativa

L'attivazione dell'iniziativa prevede un Avviso Pubblico per l'individuazione di una cooperativa sociale che possa promuovere l'esperienza presso l'Ambito e individuare in forma partecipativa le 10 famiglie pilota da affiancare nello start-up. Lo start-up sarà garantito da un contributo una tantum per ciascuna abitazione da allestire e per il costo di 10 educatrici professionali da allocare presso le 10 esperienze di micronido. La Cooperativa avrà in carico sia la formazione/informazione specifica delle coppie sulle modalità di organizzare del servizio, sia di promozione dell'iniziativa presso l'Ambito attraverso una campagna di comunicazione sociale dedicata. L'esperienza dei micronidi sarà inoltre monitorata dalla stessa Cooperativa Sociale che avrà incarico di definire un report dell'iniziativa e programmare eventualmente con l'Ambito la introduzione dell'esperienza pilota nel nuovo Piano Sociale di Zona.

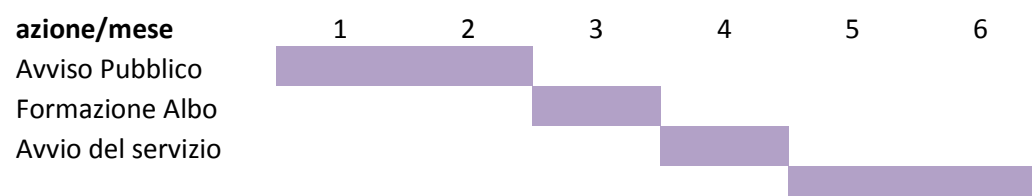
## 8. Procedure di consultazione partenariale

I micronidi come esperienze innovative e sperimentali, necessitano di un ampio consenso sociale e associativo per essere realizzati. Ma è soprattutto in un contesto a più forte fiducia e coesione che possono gemmare novità interessanti. La dimensione della prossimità e un tessuto culturale adeguato possono favorire forme di partecipazione comunitaria e di passione inter-familiare più pronunciata. Il ruolo delle associazioni sarà decisivo nella fase di lancio delle iniziative, così come il ruolo delle scuole come veicolo di diffusione delle esperienze presso le famiglie interessate.

## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti |        |                     |
|---------------------------|--------|---------------------|
|                           | Numero | Totale              |
| Start-up Cooperativa      | 1      | € 30.000,00         |
| Fondo di allestimento     | 10     | € 60.000,00         |
| Educatrici                | 10     | € 200.000,00        |
| <b>TOTALE</b>             |        | <b>€ 290.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 2.2 | Scheda Progetto Banche del Tempo

**1. Titolo dell'intervento:** Coordinamento Metropolitano delle Banche del Tempo

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale



**4. Descrizione generale dell'intervento**

Gli effetti della crisi economica sull'occupazione e i redditi, la ri-composizione della struttura sociale e demografica, la frammentazione socio-culturale determinata da ampie discriminanti legate allo status e al genere, hanno generato una nuova sensibilità che reca in sé una diversa visione della società e crea le basi per un rinnovato modo di pensare e concepire il territorio che si abita. La nozione di 'capitale sociale' sembra essere ormai entrata a far parte del vocabolario delle politiche locali volte a fronteggiare il disagio sociale, l'innalzamento della qualità della vita, la strategie di realizzazione del benessere individuale e collettivo, anche attraverso strategie di responsabilizzazione territoriale che investono il terzo settore e le cittadinanze di un ruolo attivo e sussidiario. In questo quadro di rinnovamento, il tentativo di definizione di un modello volontario di 'mutuo aiuto' qual è la Banca del Tempo, richiama la centralità del concetto di capitale sociale e di protagonismo della società civile, predisponendo al comportamento cooperativo ed esaltando i legami di reciprocità ispirati alla logica del 'dono'. La diffusione di un modello di 'mutuo aiuto' esteso quale può scaturire dall'istituzione di 4 Banche del Tempo dislocate su scala comunale e in rete si lega alla centralità del concetto di 'capitale sociale situato', ossia in grado di esaltare i legami di reciprocità tra individui attraverso il vincolo di 'prossimità'. Le esperienze osservate dimostrano che le Banche del Tempo, se istituite presso i piccoli e medi Comuni, possono corrispondere in modo molto più efficace alla domanda di servizi d'interesse collettivo e al bisogno di "beni relazionali" indispensabili alla coesione sociale e alla convivenza civile. Costituendo una risorsa preziosa al servizio del territorio, sia inteso come risorsa intangibile ispiratrice di pratiche di comunità, sia come soggetto amministrativo organizzato. La Banca del Tempo, in questo, funge da facilitazione organizzativa, mettendo in contatto fra loro persone che non si conoscono e che non riuscirebbero a risolvere specifici problemi nella ristretta cerchia delle proprie relazioni. In Europa sono presenti molte esperienze simili alle Banche del Tempo. Assumono denominazioni diverse: Lets (Local Exchange and Trading System) nei paesi anglosassoni, SEL (Système d'Echange Local) nei paesi francofoni, Rers (Reseaux d'Echange Reciproque des Savoires), Tr (Tauschring) in Germania, Rel (reti di economia locale). Quasi tutte fanno riferimento al sistema di scambio locale inventato dal canadese Michael Linton, che per primo lo sperimentò nella località di Common Valley, nella regione di Vancouver, nel 1983. In Italia la prima sperimentazione venne attivata a Parma nel 1992, per iniziativa della UIL pensionati, per divenire, nel decennio successivo, esperienza di successo in moltissime città e regioni italiane. Tempomat, l'Osservatorio nazionale sulle Banche del Tempo istituito alla fine del 1995, è divenuto un punto di riferimento nazionale insieme all'Associazione Nazionale delle Banche del Tempo – BdT Italia – nel sostenere e promuovere la diffusione delle 'Banche del Tempo' sul territorio nazionale. A valle della istituzione del Coordinamento cittadino strutturato su 9 filiali nelle Circoscrizioni, è previsto l'ampliamento del modello alle scuole, alle aziende municipalizzate, alle aziende speciali ed entro le associazioni di categoria che vogliano aderire all'iniziativa, beneficiando del know-how posseduto dal Coordinamento. Un modello pilota per lo start-up di 10 nuove Banche del Tempo e una buona pratica che si intende estendere a tutta l'Area Metropolitana di Bari.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ Promuovere lo start-up di 10 Banche del Tempo su base comunale
- ✓ Formare gli operatori delle BdT e i cittadini attraverso incontri formativi ad hoc
- ✓ Ampliare il coordinamento cittadini delle Banche del Tempo
- ✓ Realizzare un software unico di gestione degli scambi

- ✓ Promuovere una campagna di sensibilizzazione dei cittadini su scala d'ambito
- ✓ Sostenere la diffusione di un modello culturale nuovo di solidarietà a supporto delle istituzioni locali

## 6. Target destinatari

Famiglie e Donne  
 Minori  
 Anziani  
 Disabili  
 Migranti  
 Associazioni e soggetti del terzo settore  
 Scuole

## 7. Fattibilità tecnico-amministrativa

L'attivazione dell'iniziativa prevede il sostegno alla nascita delle 10 Banche del Tempo attraverso un fondo di start-up dedicato e l'individuazione del Coordinamento Cittadino come promotore. Una volta individuati dall'Amministrazione, questi sottoscriveranno un protocollo d'intesa tra associazioni e individueranno le Sedi presso gli Enti. Verranno organizzate delle sessioni formative e informative presso le singole sedi e condiviso il software gestionale degli scambi che verrà poi condiviso attraverso un portale del coordinamento con una intranet che consentirà l'incrocio domanda-offerta anche tra Enti differenti. Contestualmente verrà promossa una campagna di comunicazione presso gli enti interessati e quindi dato avvio delle iscrizioni e alla raccolta delle disponibilità domanda/offerta.

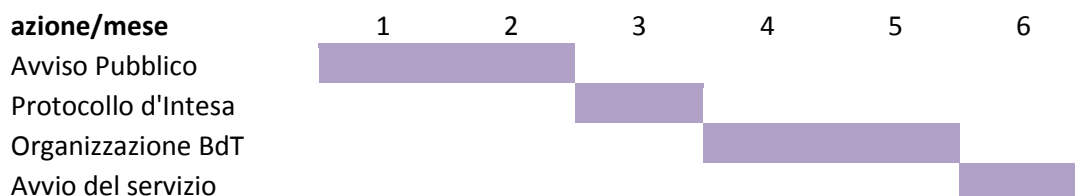
## 8. Procedure di consultazione partenariale

La nascita e l'attivazione delle Banche del Tempo si fonda sulla logica del mutuo aiuto e della collaborazione orizzontale tra soggetti attivi del Terzo Settore, scuole, istituzioni, cittadini e soprattutto si orienta alla promozione del volontariato come forma di partecipazione attiva alla vita sociale della comunità.

## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti |        |                    |
|---------------------------|--------|--------------------|
|                           | n. BdT | Totale             |
| Fondo di start-up         | 10     | € 10.000,00        |
| Tool e Formazione         |        | € 15.000,00        |
| Costi di comunicazione    |        | € 10.000,00        |
| <b>TOTALE</b>             |        | <b>€ 35.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



#### **11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione**

- X Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale ( PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- X Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- X Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- X Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- X Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 2.3 | Scheda Progetto Albo dei lavori di cura

**1. Titolo dell'intervento:** Albo dei lavori di cura

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Metropolitana
- Immateriale



**4. Descrizione generale dell'intervento**

L'albo dei lavori di cura si propone come strumento di 'regolarizzazione' degli operatori a supporto delle famiglie (child-care, assistenza anziani, disabili, ecc.) e di maggior garanzia di qualità nell'offerta di prestazione. La lista, alla cui costruzione collaboreranno anche i sindacati, le associazioni e imprese del settore, avrà lo scopo di favorire la diffusione di un servizio di cura qualificato e regolare, a beneficio sia dei lavoratori del settore, sia delle famiglie che, in numero sempre più elevato, scelgono di ricorrere a questo genere di prestazioni per permettere ai propri figli/genitori di essere assistiti pur conservando la propria autonomia.

Attraverso il repertorio, consultabile da tutti i cittadini presso l'Ufficio Tempi e Spazi, sarà infatti possibile conoscere i nomi dei lavoratori del settore e la loro disponibilità. Saranno iscritti all'albo gli assistenti familiari stranieri in regola con il permesso di soggiorno e in possesso di competenze professionali comprovate: sarà infatti necessario avere un percorso di formazione adeguato e stabilito dai soggetti promotori dell'iniziativa.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ qualificare l'offerta domiciliare
- ✓ garantire l'efficienza e la sicurezza del servizio domiciliare
- ✓ favorire la conciliazione delle donne gravate dal carico familiare
- ✓ garantire i beneficiari in una corretta erogazione del servizio
- ✓ far emergere le situazioni di illegalità e/o di promiscuità nel settore

**6. Target destinatari**

famiglie  
anziani  
disabili  
donne

**7. Fattibilità tecnico - amministrativa**

L'attivazione dell'iniziativa prevede un Avviso Pubblico per l'individuazione di una cooperativa sociale che possa promuovere l'esperienza presso l'Ambito, individuare alcuni operatori disponibili in numero di 30 e formarli alla professione. L'output della formazione sarà la certificazione delle competenze e l'inserimento nel costituendo Albo comunale, disponibile anche on-line. La Cooperativa avrà altresì in carico sia la formazione/informazione specifica delle operatrici/tori che delle famiglie interessate a sperimentare il servizio attraverso una campagna di comunicazione sociale dedicata. L'esperienza della creazione dell'Albo sarà inoltre monitorata dalla stessa Cooperativa Sociale, che avrà incarico di definire un report dell'iniziativa e programmare eventualmente con l'Ambito la introduzione dell'esperienza pilota nel nuovo Piano Sociale di Zona.

**8. Procedure di consultazione partenariale**

L'Albo dei lavori di cura, come esperienza innovativa e sperimentale, necessita di un ampio consenso sociale e associativo per essere realizzata. Il ruolo delle associazioni e dei sindacati sarà decisivo nella fase

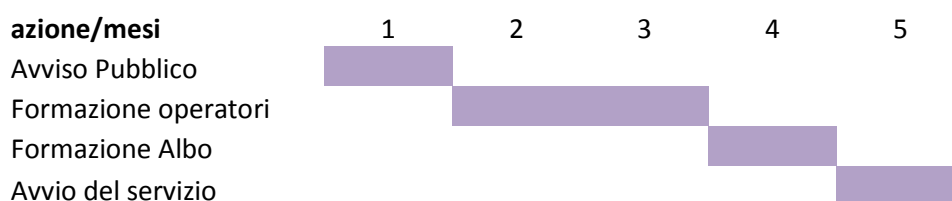


di lancio delle iniziative, così come il ruolo delle scuole come veicolo di diffusione delle esperienze presso le famiglie interessate.

## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti |        |                    |
|---------------------------|--------|--------------------|
|                           | Numero | Totale             |
| Individuazione Coop. Soc. | 1      | € 15.000,00        |
| Attività Formativa        | 10     | € 10.000,00        |
| Campagna Comunicazione    | 10     | € 10.000,00        |
| <b>TOTALE</b>             |        | <b>€ 35.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- X Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale ( PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- X Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- X Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- X Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- X Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 2.4 | Scheda Progetto Commercio in rete

**1. Titolo dell'intervento:** Commercio in rete

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale

**Il Commercio.**  
UNA RIFLESSIONE



**4. Descrizione generale dell'intervento**

Gli orari delle attività commerciali sono un elemento della strategia d'impresa. Questo apre una conflittualità nel settore del commercio fra imprese diversamente adattabili a cambiamenti di orario d'apertura. Il cambiamento di orari mette in gioco portatori d'interessi differenziati e conflittuali anche rispetto al breve e lungo termine che è proprio dei cambiamenti urbani. D'altro canto, proprio perché gli orari sono elemento importante della strategia di impresa, occorre tenere presente le evoluzioni degli orari commerciali nella Città di Bari. Nel quadro normativo attuale, la volontà di conservare alla città il ruolo antico e moderno di centro commerciale naturale non può ignorare le mutate esigenze dei consumatori e la necessità di differenziare il commercio nel centro murattiano da quello della periferia attraverso una maggiore flessibilità degli orari non più rinviabile. Dato il ruolo che il PTTS prevede, è opportuno che le politiche di cambiamento degli orari siano integrate con altre politiche di rigenerazione e valorizzazione urbana anche relative alla scala circoscrizionale.

A questo proposito, il PTTS si propone di insediare un tavolo permanente con la Camera di Commercio e le associazioni di categoria degli esercenti per favorire una programmazione trimestrale del commercio urbano, anche attraverso la promozione dei 'distretti urbani del commercio' che possano così rappresentarsi e coordinarsi in modo più coeso e localizzato. Così come favorire momenti pubblici conviviali e culturali, in grado di favorire la valorizzazione di porzioni di commercio entro l'Ambito urbano.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ Migliorare e ottimizzare la fruizione delle attività commerciali
- ✓ Favorire la coesione tra esercenti e cittadini
- ✓ Garantire una maggiore flessibilità nell'utilizzo della Città
- ✓ Promuovere un dialogo permanente tra Amministrazione, cittadini ed esercenti

**6. Target destinatari**

Famiglie  
Donne  
Pendolari  
Commercianti

**7. Fattibilità tecnico-amministrativa**

Il PTTS si propone di insediare un tavolo permanente con le associazioni di categoria interessate attraverso l'adesione a mezzo di pubblicazione di un Avviso Pubblico. Costituito il Distretto Urbano del Commercio, si avvieranno iniziative sperimentali di regolazione degli orari e una serie di attività di sensibilizzazione presso i luoghi del commercio attraverso associazioni culturali e artisti. La regolazione degli orari del commercio sarà aggiornata attraverso il portale web del PTTS.

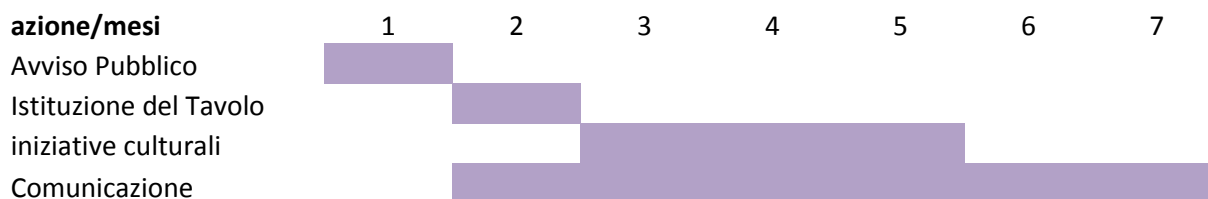
**8. Procedure di consultazione partenariale**

La consultazione partenariale sarà istituzionalizzata e permanente. Il tavolo di concertazione favorirà il dialogo sulle esigenze della Città e permetterà una programmazione trimestrale degli orari. Le associazioni contribuiranno attivamente, organizzando momenti di animazione territoriale e culturale presso i luoghi della trasformazione.

## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti |                    |
|---------------------------|--------------------|
|                           | Totale             |
| Predisposizione Tavolo    | € 28.000,00        |
| Costi di comunicazione    | € 7.000,00         |
| <b>TOTALE</b>             | <b>€ 35.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- X Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale ( PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- X Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- X Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- X Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- X Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 3.1 | Scheda Progetto Giornata del Cittadino

**1. Titolo dell'intervento:** Giornata del Cittadino

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale

**4. Descrizione generale dell'intervento**

L'azione consiste nella costruzione di un accordo tra enti cittadini pubblici e privati ad erogare i propri servizi al pubblico secondo un orario concordato: ad esempio il mercoledì apertura ad orario continuato dalle ore 9.00 alle ore 16.30 dei negozi e il giovedì fascia di erogazione dei servizi del comune prolungata sino alle 18.00. Nell'Ambito, l'orario di apertura degli uffici delle pubbliche amministrazioni e di enti di interesse pubblico è prevalentemente strutturato secondo un orario spezzato e gli orari costituiscono spesso una difficoltà per il cittadino. Per affrontare questo problema i partner della "giornata del cittadino" condivideranno i seguenti obiettivi: a. coordinare a livello cittadino gli orari degli sportelli al pubblico dei servizi di pubbliche amministrazioni ed enti privati; b. razionalizzare gli orari di accesso dei cittadini agli uffici in orari certi; c. prolungare gli orari di sportello in fasce orarie desincronizzate rispetto agli orari prevalenti di lavoro; d. personalizzare i tempi di erogazione del servizio (rivolto ad esempio ad utenze professionali); e. attivare il dialogo sociale e avviare azioni partenariali tra pubbliche amministrazioni ed enti privati, in un'ottica di qualità per il territorio locale e secondo principi di equilibrio tra orari di lavoro e tempi di vita. La modulazione dei tempi e degli orari nelle diverse fasce della giornata e della settimana, sarà comunicata attraverso il portale del PTTS entro il quale confluiranno tutti i dispositivi e gli accordi presi in sede negoziale.



**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ Promuovere una maggiore accessibilità ai servizi generali dell'Ambito
- ✓ Favorire la conciliazione vita-lavoro ai lavoratori e alle lavoratrici
- ✓ Promuovere una maggiore collaborazione tra enti pubblici e operatori economici

**6. Target destinatari**

cittadini  
dipendenti degli enti coinvolti  
rappresentanti sigle sindacali e datoriali  
giovani donne con figli in età scolare  
famiglie

**7. Fattibilità tecnico-amministrativa**

L'iniziativa, definita insieme agli enti pubblici, alla Prefettura, alle pubbliche amministrazioni, agli istituti di credito, alle farmacie, ad altri enti privati e alle organizzazioni sindacali e dei consumatori, sarà sviluppata seguendo le fasi di seguito indicate: a. istituzione di un tavolo d'Ambito di co-progettazione per l'iniziativa; b. indagini sulla propensione al cambiamento orario rivolta ai dirigenti degli enti pubblici e sugli orari di apertura, di lavoro e sull'affluenza agli enti/uffici; c. redazione e sottoscrizione protocollo d'intesa a collaborare sul tema; d. definizione di un calendario condiviso dei tempi su base mensile e annuale; e. organizzazione di una campagna di comunicazione e informazione delle opportunità generate da questa de sincronizzazione dei tempi entro l'Ambito. L'iniziativa sarà inoltre oggetto di periodico monitoraggio attraverso indagini con questionario, rilevazioni quantitative e focus group destinati a cogliere le esigenze degli utenti dei servizi pubblici, degli operatori e dei dirigenti rispetto ai mutamenti degli orari.

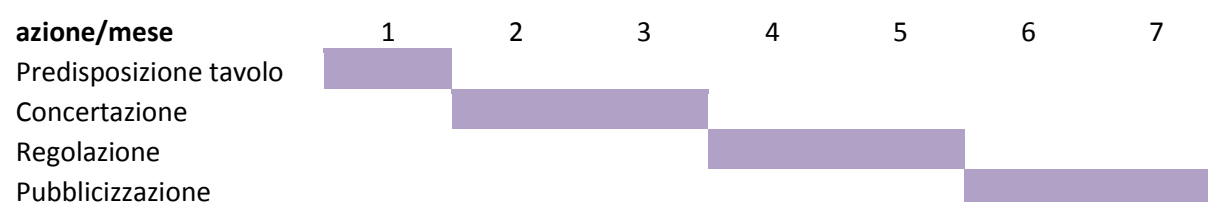
## 8. Procedure di consultazione partenariale

L'iniziativa è squisitamente negoziale e presume un vasto consenso non solo da parte dei partner territoriali, ma anche dei cittadini che dovranno adeguarsi al sistema de sincronizzato e delle organizzazioni sindacali e datoriali che costituiranno un punto di riferimento dell'iniziativa.

## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti |  |                    |
|---------------------------|--|--------------------|
|                           |  | Totale             |
| Predisposizione Tavolo    |  | € 30.000,00        |
| Costi di comunicazione    |  | € 5.000,00         |
| <b>TOTALE</b>             |  | <b>€ 35.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- X Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale ( PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- X Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- X Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- X Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- X Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 3.2 | Scheda Progetto Portale Multicanale di e-Gov ed e-Participation

**1. Titolo dell'intervento:** Portale Multicanale di e-Gov ed e-Participation

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale



**4. Descrizione generale dell'intervento**

Tra le misure prioritarie individuate per una completa accessibilità e conciliazione dei servizi della PA presso il cittadino, ancor prima che l'accesso agli spazi in orari differenti, vi è la possibilità che questi possano essere acquisiti in remoto senza recarsi necessariamente presso i Comuni. Lo sviluppo e l'implementazione di un portale multicanale dei tempi e degli spazi, risponde ad una triplice esigenza: a. far confluire presso questo tutte le informazioni e i servizi della PA dei 4 Comuni in modo da realizzare una piattaforma condivisa di documentazione ed erogazione dei servizi; b. comunicare e rendere trasparente il piano di attuazione del PTTS attraverso un canale permanente e aperto; c. favorire la partecipazione non solo nei luoghi fisici e attraverso metodologie face-to-face (focus group, forum, OST, barcamp ecc.) ma anche attraverso metodologie partecipative web-based fondate sulla logica dell'e-participation e dell'interoperabilità tra piattaforme informative e social network (FB, twitter, linkedin ecc.). Questo implica non solo la realizzazione di una piattaforma web 2.0 interoperabile e aperta, ma l'opportunità che accanto a questa venga avviato un solido processo di de-materializzazione della documentazione amministrativa per renderla accessibile e compilabile anche a distanza. De-materializzare i procedimenti amministrativi permette una più efficiente gestione dei flussi documentali in back-office e una più trasparenza informazione presso il cittadino delle decisioni e dei provvedimenti in corso. Il progetto che si intende realizzare non prevede solo l'ampliamento e il potenziamento del portale web di progetto e la sua evoluzione in una piattaforma strategica comunicativa, ma l'introduzione di processi standard di work-flow a sostegno del ciclo di vita dei procedimenti amministrativi relativi ai comuni aderenti al PTTS. Il portale del PTTS sarà una piattaforma integrata entro cui far convergere e dialogare più sistemi e codici e oltre di consueti dispositivi dialogici come il blog e i social network connessi, sarà dotato di un sistema di semantic web che permette l'analisi semantica dei dati provenienti da fonti eterogenee. Il web semantico permette oltre alla partecipazione di monitorare il sentimento prevalente entro le discussioni, indicando conflitti, consenso e discussione attorno a degli *items* individuati. Uno strumento che consente un'analisi dettagliata non solo dei pareri delle maggioranze che si esprimono in forme consensuali su una decisione, ma di indagare le ragioni e il peso della minoranza all'interno dei processi di partecipazione. Il portale sarà dotato inoltre di sistemi di georeferenziazione delle informazioni e della partecipazione e sarà un utile e indispensabile strumento entro cui far convergere tutte le iniziative previste dal PTTS e regolarne il dialogo.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ Favorire una maggiore trasparenza e accessibilità nella fruizione dei servizi
- ✓ Promuovere l'ICT presso l'Ambito anche nelle forme innovative della e-participation
- ✓ Rafforzare il sentimento di dialogo anche a distanza tra cittadini
- ✓ Permettere la conciliazione nell'accesso ai servizi soprattutto per donne madri e disabili

**6. Target destinatari**

Cittadini  
Associazioni  
Famiglie  
Donne



## 7. Fattibilità tecnico - amministrativa

La realizzazione della piattaforma sarà affidata attraverso Bando di Gara a procedura aperta ai sensi dell'art. 55 comma 5 del D.Lgs. 163/2006 che avrà ad oggetto la fornitura di servizi informatici per lo sviluppo del Portale e dei servizi connessi alla predisposizione ed attuazione del Piano di Comunicazione Integrato del PTTS. In particolare si richiederà il servizio di sviluppo software per la realizzazione del portale e la manutenzione correttiva e adeguativa; il servizio di fornitura e installazione del CMS e delle infrastrutture e fornitura degli strumenti per l'erogazione dei servizi; il servizio di formazione e addestramento per gli operatori di back-office del Portale; servizio di assistenza tecnico-applicativa e conduzione operativa nella fase di esercizio del portale e monitoraggio della fase di esercizio.

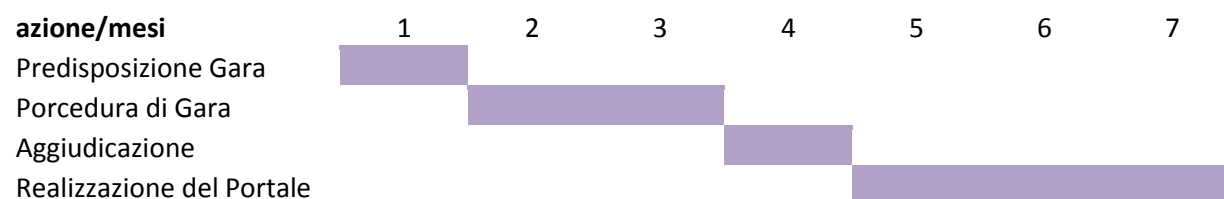
## 8. Procedure di consultazione partenariale

Il portale sarà concepito interamente in una logica partecipativa e attraverso il portale sarà garantita alla cittadinanza attiva la massima trasparenza e il coinvolgimento pieno e permanente alle attività di governo del PTTS e delle PA coinvolte nel progetto.

## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti       |  |                    |
|---------------------------------|--|--------------------|
|                                 |  | Totale             |
| Predisposizione Gara            |  | € 5.000,00         |
| Costo realizzazione piattaforma |  | € 50.000,00        |
| <b>TOTALE</b>                   |  | <b>€ 55.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 3.3 | Scheda Progetto Ufficio dei Tempi e degli Spazi

**1. Titolo dell'intervento:** Ufficio dei Tempi e degli Spazi

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale

**4. Descrizione generale dell'intervento**

L'Ufficio dei Tempi e degli Spazi si insedia presso il Comune di Bari, capofila del Piano Sociale di Zona d'Ambito. La struttura organizzativa dell'Ufficio Tempi della Città e le sue missioni istituzionali sono orientate all'attuazione del PTTS e alla successiva pianificazione e organizzazione degli strumenti tecnici, di regolazione e partecipativi previsti dal PTTS, secondo la redazione di Programmi pluriennali di Attuazione che si integrano entro le politiche ordinarie intersettoriali (urbanistica, mobilità, servizi sociali, cultura ecc.). L'urbanistica temporale necessita di una struttura organizzativa che possieda competenze oggi presenti entro il Comune per garantire che le forme della regolazione vengano stabilite in forma concertata con gli *stakeholders* (es. aziende di trasporto pubblico, rappresentanti del commercio, rappresentanti delle imprese) e in forma partecipata con i cittadini. A questo proposito, come primo atto del PTTS, l'Ufficio dei Tempi istituirà una Consulta dei Tempi e degli Spazi, invitando a parteciparvi esponenti rappresentativi delle principali sigle associative ed economiche del territorio, per riflettere collegialmente sulle azioni che potranno svilupparsi nel tempo. L'elaborazione di soluzioni e l'attuazione di progetti su cambiamenti di orari e/o di fruizione di spazi avverrà in tavoli di co-progettazione e attraverso accordi fra i partner e l'Amministrazione.

L'Ufficio Tempi verrà istituito entro dicembre 2012, in stretta relazione con l'Ufficio di Piano di Zona, con l'obiettivo di creare una struttura di coordinamento di riferimento per la progettazione strategica di governo del territorio su scala d'Ambito in materia di conciliazione. All'unità di Progetto saranno assegnati come obiettivi prioritari la attuazione del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi per il Coordinamento e l'Amministrazione dei Tempi delle Città, del Piano dei Servizi e dei Progetti Speciali di Qualità Urbana. In questo contesto si colloca l'Ufficio Tempi, che assume un ruolo di coordinamento per la costruzione del PTTS e l'attivazione e gestione dei progetti che saranno iscritti nel Programma di Attuazione nel quale saranno definiti per ciascun progetto gli oneri finanziari e le strutture organizzative oltre che gli obiettivi in forma verificabile. La missione per quanto riguarda i tempi della città è quindi di gestire il Programma pluriennale di Attuazione del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi dell'Ambito Territoriale Sociale, di integrare le sue finalità e programmi con il Piano della Mobilità, il Piano dei Servizi, il Piano di Governo del Territorio, di collaborare con altri uffici dell'Amministrazione Comunale – più in generale dell'amministrazione pubblica qualora sia necessario – all'attuazione di programmi e progetti da questi intrapresi, con riferimento ad orari, calendari ed emergenze che riguardano la vita dei cittadini/e nelle diverse età della vita e dei non-residenti ospiti della città.

L'Ufficio dovrà altresì:

- valutare gli obiettivi temporali espliciti e impliciti di progetti attuati dalla amministrazione comunale ed altre importanti istituzioni che hanno il potere di decidere orari pubblici rispetto agli interessi generali espressi nel Programma di attuazione del piano dei tempi anche mediante la partecipazione agli organismi di partecipazione;
- valutare le azioni di cambiamenti di orari e calendari intrapresi da istituzioni per promuovere e coordinare azioni multipartner sul territorio;
- promuovere accordi fra partner per il coordinamento di sistemi di orari orientati alla domanda e sensibili alle esigenze dei cittadini di diverse età,
- predisporre piattaforme di e-governance ed e-participation,



- rilevare sistematicamente e ascoltare la domanda temporale espressa da cittadini, abitanti temporanei e portatori d'interesse anche mediante la partecipazione agli organismi di partecipazione come la Consulta.

In particolare, saranno attivate le seguenti figure:

- 1 Project Manager del PTTS (interno)
- 1 Resp. Relazioni partenariali (interno)
- 1 Esperto di Mobilità Sostenibile (esterno)
- 1 Esperto di welfare municipale (esterno)

#### 5. Indicazione degli effetti attesi

- ✓ Gestione e attuazione del programma del PTTS
- ✓ Promozione del confronto sui tempi e gli spazi all'interno dell'Ambito
- ✓ Concertazione sulle politiche temporali
- ✓ Incremento della qualità dell'azione amministrativa
- ✓ Incremento della qualità della vita e dell'accessibilità nell'Ambito

#### 6. Target destinatari

Stakeholders territoriali pubblici e privati (imprese, STPL, enti, rappresentanze sindacali, economiche e sociali)

Scuole

Realtà del terzo settore

Cittadini

Società di professionisti

#### 7. Fattibilità tecnico-amministrativa

La attivazione dell'Ufficio sarà oggetto di apposita delibera che stabilirà anche gli obiettivi da conseguire nel tempo e le funzioni organizzative. A seguito dell'attivazione, inoltre, è prevista la definizione dell'organico e le mansioni dell'Ufficio con la regolazione degli orari di funzionamento. Con Avviso Pubblico verranno dunque individuate le risorse esterne da coinvolgere per un periodo di 12 mesi.

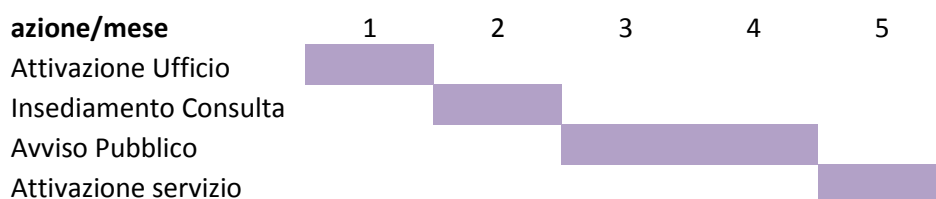
#### 8. Procedure di consultazione partenariale

L'Ufficio dei Tempi e degli Spazi nasce come luogo elettivo della partecipazione e fonda la propria missione principale sugli obiettivi di concertazione e negoziazione su scala d'Ambito. La costituzione dell'Ufficio e l'insediamento della Consulta garantiranno all'Ambito una spinta propulsiva partecipativa su una varietà di temi trasversali alle categorie di tempo e di spazio, facilitando una maggiore presenza delle associazioni, delle scuole, delle famiglie e delle imprese, nella vita amministrativa. La struttura della Consulta verrà decisa collegialmente a seguito di un forum interambito dove verranno individuate le categorie 'rappresentative' dei cittadini e a seguito di votazione eletti i partecipanti alla Consulta. Questa cambierà su base annuale i suoi rappresentanti così da garantire un adeguato turn over tra le singole persone coinvolte.

#### 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti |           |                    |
|---------------------------|-----------|--------------------|
|                           | n. figure | Totale             |
| Avviso Pubblico 12 mesi   | 2         | € 30.000,00        |
| Costi di comunicazione    |           | € 5.000,00         |
| <b>TOTALE</b>             |           | <b>€ 35.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- X Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- X Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- X Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- X Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- X Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- X Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- X Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 3.4 | Scheda Progetto Formazione PA

**1. Titolo dell'intervento:** Formazione PA

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale



**4. Descrizione generale dell'intervento**

Il progetto è mirato a favorire una programmazione e gestione della formazione dei dipendenti più efficace, che soddisfi le reali esigenze delle amministrazioni pubbliche e supporti i processi di innovazione e di policy-making in tema di tempi e spazi. Negli ultimi anni la PA ha vissuto grandi cambiamenti, sia sul piano istituzionale che su quello amministrativo e organizzativo. In questo contesto la formazione ha assunto un ruolo decisivo, evolvendosi, sviluppando nuove competenze e supportando le trasformazioni all'interno e tra le amministrazioni. Con il Progetto Formazione, il PTTS intende accrescere il valore della formazione attraverso lo sviluppo di competenze intersettoriali tra Ripartizioni e la sperimentazione di modalità innovative di fare formazione. Il Progetto vuole affiancare e rafforzare il costituendo Ufficio Tempi e Spazi estendendo il concetto di qualità temporale e spaziale a tutto il Comune di Bari. Sotto il profilo metodologico, il Progetto opererà individuando, sistematizzando e diffondendo le buone pratiche e aprendo un confronto anche con le più innovative esperienze maturate nelle P.A. regionali e locali europee.

**6. Target destinatari**

Dipendenti pubblici  
Dirigenti  
Sindacati  
Direttori di Ripartizione

**7. Fattibilità tecnico - amministrativa**

Il progetto prevede una selezione rappresentativa di dipendenti individuati presso le varie Ripartizioni del Comune di Bari. La formazione prevede 4 moduli formativi (urbanistico, trasporti, welfare e cultura) destinati a produrre una sintesi sulle politiche temporali e spaziali, anche attraverso il supporto di figure specialistiche provenienti da altre città che hanno sperimentato concretamente la dinamiche della programmazione di un PTTS. Attraverso buone pratiche, esercitazioni e team-building, si intende avviare un nuovo corso di collaborazione tra Ripartizioni su questi tempi, istituzionalizzazione un tavolo interno all'Amministrazione inter-settoriale. L'agenzia che dovrà erogare la formazione, sarà selezionata a mezzo procedura ad evidenza pubblica.

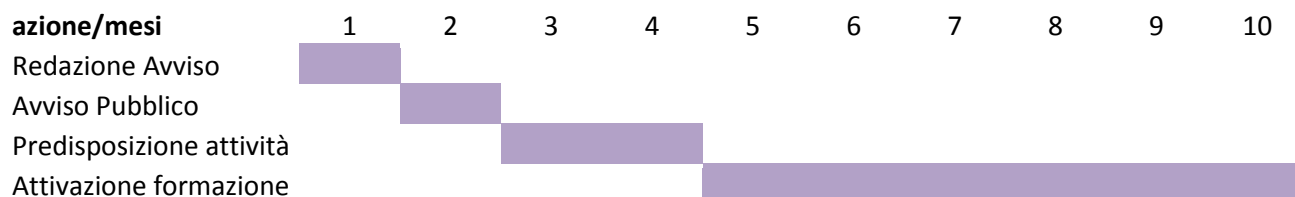
**8. Procedure di consultazione partenariale**

La formazione non sarà scevra di ampliamenti al partenariato sociale ed economico che verrà invitato a partecipare attivamente entro i moduli formativi, sollecitando i pubblici dipendenti ad una assunzione di consapevolezza critica circa il proprio ruolo. Il partenariato sarà inoltre coinvolto in fase di sperimentazione laddove si tradurranno concretamente le azioni formative in workshop e project-work.

## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti |       |                     |
|---------------------------|-------|---------------------|
|                           | Unità | Totale              |
| Attività formative        |       | € 100.000,00        |
| Costi di comunicazione    |       | € 10.000,00         |
| <b>TOTALE</b>             |       | <b>€ 110.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona



## Allegato 4.1 | Scheda Progetto Urban Center

**1. Titolo dell'intervento:** Urban Center

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale



**4. Descrizione generale dell'intervento**

Il tema dei livelli di condivisione delle politiche urbane è oggetto da tempo di autorevoli riflessioni teoretiche, alimentate da continui riscontri applicati. In particolar modo negli ultimi anni è stata riaffermata con forza la necessità di favorire l'avvio di una nuova stagione di democrazia partecipativa e deliberativa nei processi di trasformazione della città. Al riguardo, in Italia si staglia il ruolo di strutture, Urban Center (UC) o "Case della Città", quali strumenti per favorire la costruzione di politiche urbane autenticamente condivise giocando sulla valorizzazione del ruolo proattivo dei soggetti portatori di interessi diffusi.

Le missioni principali dell'Urban Centre sono: a. monitorare il panorama della Città, ricostruendo una mappa dinamica per modelli culturali e favorendo lo scambio di esperienze attraverso un contatto "real time" con le più consolidate strutture in Italia e in Europa; b. attivare e sviluppare una "Urban Center Agorà" di riflessione e confronto critico, un luogo d'incontro aperto a tutti, che inviti a contribuire direttamente al dibattito, approfondendo le ricche sfaccettature del fenomeno urbano; c. mettere a fuoco criticità e opportunità di evoluzione della Città in rapporto alle strategie delle politiche di trasformazione urbana e di promozione; d. sostenere e incentivare l'innovazione di stili, mission, attività e forme di gestione, accompagnando allo start up, evoluzione e consolidamento delle strutture municipali verso una dimensione stabile e matura (smart city).

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ Favorire una maggior consapevolezza circa il tema delle trasformazioni urbane
- ✓ Garantire la più ampia partecipazione nei processi di pianificazione e programmazione
- ✓ Promuovere interventi partecipati di qualificazione degli spazi su scala circoscrizionale
- ✓ Incentivare forme innovative di riuso e riqualificazione di luoghi dismessi da affidare a soggetti del terzo settore

**6. Target destinatari**

Famiglie

Scuole

Associazioni di Terzo Settore

Professionisti

Universitari

**7. Fattibilità tecnico-amministrativa**

L'individuazione di un immobile di proprietà comunale da destinare ad Urban Centre sarà il primo step per l'istituzionalizzazione adeguata dello strumento. Possibilmente, l'UC dovrà essere allocato entro una struttura di pregio architettonico e sottoutilizzata o non utilizzata. L'UC sarà allestito nel modo più adeguato per ospitare una mostra permanente e interattiva sulla Città e organizzato funzionalmente in tanto luoghi dove poter promuovere attività partecipative. L'allestimento avverrà attraverso una gara aperta di fornitura. Così come la campagna di comunicazione che accompagnerà l'inaugurazione, sarà individuata a mezzo avviso pubblico.

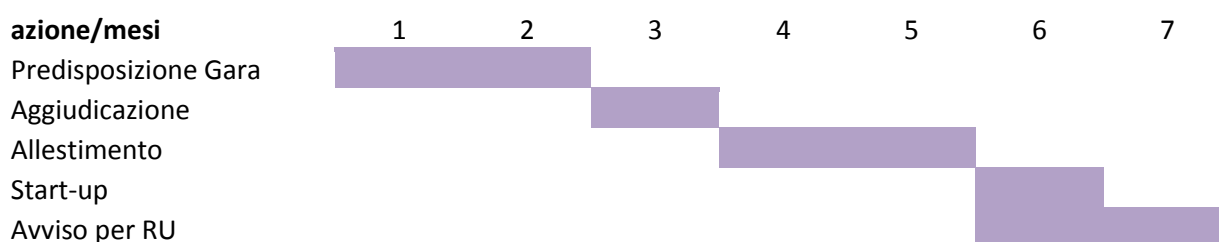
## 8. Procedure di consultazione partenariale

All'atto di costituzione dell'UC si creerà una Consulta *ad hoc* invitata a partecipare per tutte le attività dell'UC. Le associazioni saranno invitate a dividersi in gruppi di lavoro dove elaborare proposte e idee per la Città discusse pubblicamente in forma OST o Forum. Alle attività di partecipazione si affiancheranno quelle di informazione, rivolte soprattutto alle scuole e ai cittadini.

## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti         |       |                     |
|-----------------------------------|-------|---------------------|
|                                   | Unità | Totale              |
| Costi di allestimento tecnologico |       | € 50.000,00         |
| Arredi e attrezzature             |       | € 35.000,00         |
| Produzione materiale informativo  |       | € 20.000,00         |
| Costi di gestione Start-up        |       | € 25.000,00         |
| Costo risorse umane (12 mesi)     | 5     | € 100.000,00        |
| <b>TOTALE</b>                     |       | <b>€ 230.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 4.2 | Scheda Progetto Greening Project

**1. Titolo dell'intervento:** Greening Project

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

**3. Area di realizzazione dell'intervento :**

- Comune di Bari
- Area Metropolitana
- Immateriale

**4. Descrizione generale dell'intervento**

Il Greening Project si articola in nove green zone, ovvero in diverse aree della Città, individuate da un'associazione impegnata nelle attività di

greening, da rivalorizzare e qualificare, attraverso percorsi partecipati con le scuole e le cittadinanze. 9 eventi dimostrativi ed educativi, finalizzati all'impianto di piccole aree attrezzate a verde a beneficio di residenti che dovranno adottarle e mantenerle successivamente. 9 buone pratiche in forma di guerrilla gardening per sensibilizzare all'utilizzo del verde e alla sua fruizione, così come al ruolo estetico e ambientale che le aree assolvono, specie in contesti periferici ed extra-periferici.

Il Greening Project prevede anche l'attivazione di una rete di consorzi, associazioni, organizzazioni non profit e cooperative sociali le quali, insieme a enti pubblici, Istituzioni scolastiche e imprese promuoveranno un dibattito sul verde in città e sui temi della sostenibilità e della cultura del "cambiamento dal basso", dimostrando così che lo sviluppo sostenibile del territorio è strettamente connesso alla valorizzazione delle risorse sociali, delle capacità dei cittadini e del loro impegno civico.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ Attivazione di 9 aree a verde
- ✓ Sensibilizzazione delle scuole e delle cittadinanze
- ✓ Educazione ambientale di cittadini e associazioni
- ✓ Sperimentazione di modelli di gestione co-responsabile

**6. Target destinatari**

Scuole  
Cittadini  
Famiglie  
bambini

**7. Fattibilità tecnico-amministrativa**

Per il GP sarà individuata un'associazione impegnata su questi temi, a cui verrà dato il compito di attivare il percorso partecipato di selezione delle aree e di acquisto delle attrezzature. L'associazione avrà altresì l'onere di attivare le cittadinanze e i volontari in questi 9 appuntamenti, da concordare con la stampa e i mezzi di informazione, per dare più spazio possibile alle esperienze che successivamente verranno monitorate a distanza di un semestre.

**8. Procedure di consultazione partenariale**

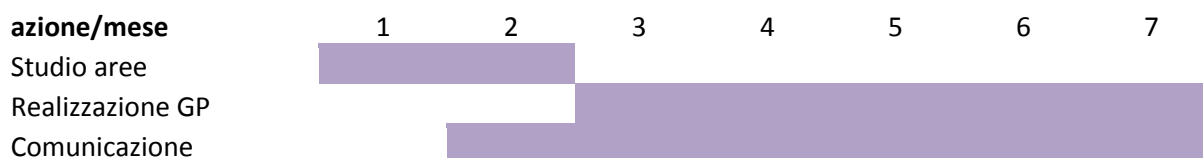
Il partenariato sarà parte integrante dell'azione, sia in fase di selezione che di attuazione. Fondamentale sarà in particolare il contributo delle scuole.



## 9. Quadro dell'investimento

| Quadro degli investimenti |         |                    |
|---------------------------|---------|--------------------|
|                           | n. aree | Totale             |
| Studio delle 9 aree       | 9       | € 9.000,00         |
| Realizzazione GP          | 9       | € 40.000,00        |
| Costi di comunicazione    |         | € 15.000,00        |
| <b>TOTALE</b>             |         | <b>€ 64.000,00</b> |

## 10. Cronoprogramma



## 11. Raccordo e coerenza con altri strumenti di programmazione

- Raccordo e coerenza con Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP)
- Raccordo e coerenza con Piano Assetto Idrogeologico (PAI)
- Raccordo e coerenza con Documento Regionale Assetto Generale (DRAG)
- Raccordo e coerenza con Piano Regionale Trasporti (PRT)
- Raccordo e coerenza con Proiezioni Territoriali del DSR
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FESR (2007/2013)
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FSE 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Programma Operativo Puglia FEASR 2007/2013
- Raccordo e coerenza con Piano Strategico di Area Vasta
- Raccordo e coerenza con i Piani Paesaggistici
- Raccordo e coerenza con i Piani di Bacino
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## APPENDICE B



## Il questionario di indagine

### A1. Sesso

Maschio  Femmina

### A2. Et  (anni compiuti)

Sub-Campione 1  14-18  19-25  26 – 29

Sub-Campione 2  30-35  36 – 39  40 – 44  45 – 49

Sub-Campione 3  50 – 52  53 – 56  57 – 64

Sub-Campione 4  65+

### A3. Stato civile

Celibe/nubile  Coniugato/a  Vedovo/a  Separato/a – divorziato/a  Convivente

### A4. Composizione del nucleo familiare

N  componenti \_\_\_\_\_ di cui figli \_\_\_\_\_

figli < 5 \_\_\_\_\_

figli 6-10 anni \_\_\_\_\_

figli 11-13 anni \_\_\_\_\_

figli 14 – 18 anni \_\_\_\_\_

figli 19 – 25 \_\_\_\_\_

over 26 \_\_\_\_\_

Presenza di disabili nr. \_\_\_\_\_ Anziani nr. \_\_\_\_\_

### A5. Status Occupazionale:

Occupato  Disoccupato/in cerca di lavoro  In condizione di non lavoro (casalinga, studente, pensionato)

Specificare \_\_\_\_\_

### A6. Scuole che frequentano i figli (specificare numero dei figli)

Asilo \_\_\_\_\_ Elementari \_\_\_\_\_ Medie \_\_\_\_\_ Superiori

\_\_\_\_\_ Universit  \_\_\_\_\_

### A7. Come si recano a scuola?

Accompagnati dalla mamma  In che fascia oraria? \_\_\_\_\_

Accompagnati dal pap   In che fascia oraria? \_\_\_\_\_

Autonomamente a piedi  In che fascia oraria? \_\_\_\_\_

Autonomamente in bicicletta  In che fascia oraria? \_\_\_\_\_

Mezzi pubblici  In che fascia oraria? \_\_\_\_\_

Altro, specificare \_\_\_\_\_  In che fascia oraria? \_\_\_\_\_



**A8. Quali attività extrascolastiche coltivate dai suoi figli la coinvolgono attivamente?**

Sport     Cultura     Formazione     Volontariato     Amici

**A9. Riesce a conciliare il suo lavoro con gli orari e le esigenze dei suoi figli?**  Sì  No

Se No, qual è la principale ragione di difficoltà? \_\_\_\_\_

**A10. Indichi i principali motivi per cui esce di casa e con quale frequenza:**

|                       | Quotidiana               | 3 per settimana          | 1 per settimana          | 2 per mese               | 1 per mese               | Di rado                  |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Per lavoro            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Per studio            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Scuola figli          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Uffici Amministrativi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sanità                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Per acquisti          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Svago e sport         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**A11. Indichi le fasce orarie legate a questi utilizzi del tempo:**

|                       | 7-8.30                   | 8.30-10                  | 10.30-13                 | 13-14.30                 | 14.30-17                 | 17-19                    | 19-20.30                 |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Per lavoro            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Per studio            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Scuola figli          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Uffici Amministrativi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sanità                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Per acquisti          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Svago e sport         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Altro                 | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

**A12. Indichi con quale frequenza effettua lunghi spostamenti in Bari e/o si reca in altri paesi:**

|                       | Quotidiana               | 3 per settimana          | 1 per settimana          | 2 per mese               | 1 per mese               | Di rado                  |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Bari                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Paesi della Provincia | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**A13. Indichi quale mezzo utilizza per gli spostamenti :**

|                       | Treno                    | Auto                     | Motocicletta             | Bicicletta               | Autobus                  | Nessuno                  |
|-----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Per lavoro            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Per studio            | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Scuola figli          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Uffici Amministrativi | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Sanità                | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Per acquisti          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Svago e sport

Altro (specificare) \_\_\_\_\_

**A14. Indichi quali dei servizi, di seguito elencati, ha utilizzato con maggiore frequenza negli ultimi TRE MESI:**

*Per ciascun servizio indicare con una crocetta se la frequenza è ALTA (almeno una volta a settimana), o se la frequenza è MEDIA (una volta al mese) o se la frequenza è BASSA o NULLA (una sola volta o mai negli ultimi tre mesi)*

**(A) SERVIZI COMUNALI**

|    |   | <b>ALTA</b>              | <b>MEDIA</b>             | <b>BASSA/MAI</b>         |
|----|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| A1 | Servizi demografici (Anagrafe, stato civile, etc)       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A2 | Servizio fiscale/tributario                             | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A3 | Servizi alla persona (Servizi sociali, Istruzione, etc) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A4 | Altro (specificare) _____                               |                          |                          |                          |

**(B) SERVIZI SANITARI**

|    |  | <b>ALTA</b>              | <b>MEDIA</b>             | <b>BASSA/MAI</b>         |
|----|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| B1 | Medico di base/Pediatra di libera scelta         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| B2 | Servizi territoriali ASL (Consultori, Sert, etc) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| B3 | Ospedale/Pronto soccorso                         | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| B4 | Altro (specificare) _____                        |                          |                          |                          |

**(C) SERVIZI SOCIO CULTURALI**

|    |   | <b>ALTA</b>              | <b>MEDIA</b>             | <b>BASSA/MAI</b>         |
|----|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| C1 | Centri diurni (per minori, giovani, anziani, etc) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| C2 | Biblioteca/Museo                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| C3 | Cinema/Teatro                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| C4 | Altro (specificare) _____                         |                          |                          |                          |

**(D) SERVIZI COMMERCIALI**

|    |                              | <b>ALTA</b>              | <b>MEDIA</b>             | <b>BASSA/MAI</b>         |
|----|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| D1 | Alimentari e casalinghi      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| D2 | Abbigliamento e accessori    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| D3 | Benessere/sport/tempo libero | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| D4 | Altro (specificare) _____    |                          |                          |                          |

**A15. Rispetto ai diversi servizi, indichi le eventuali difficoltà che maggiormente ha riscontrato utilizzandoli:**

**(A) SERVIZI COMUNALI**

|    |  | <b>Giorni</b>            | <b>Orari</b>             | <b>Ubicazione</b>        | <b>Nessuna</b>           | <b>Non usa</b>           |
|----|--|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| A1 | Servizi demografici (Anagrafe, stato civile, etc.)       | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A2 | Servizio fiscale/tributario                              | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A3 | Servizi alla persona (Servizi sociali, Istruzione, etc.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| A4 | Altro (specificare) _____                                |                          |                          |                          |                          |                          |

**(B) SERVIZI SANITARI**

|    |   | Giorni                   | Orari                    | Ubicazione               | Nessuna                  | Non usa                  |
|----|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| C1 | Medico di base/Pediatra di libera scelta          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| C2 | Servizi territoriali ASL (Consultori, Sert, etc.) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| C3 | Ospedale/Pronto soccorso                          | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| C4 | Altro (specificare) _____                         |                          |                          |                          |                          |                          |

**(C) SERVIZI SOCIO CULTURALI**

|    |   | Giorni                   | Orari                    | Ubicazione               | Nessuna                  | Non usa                  |
|----|---|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| C1 | Centri diurni (per minori, giovani, anziani, etc) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| C2 | Biblioteca/Museo                                  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| C3 | Cinema/Teatro                                     | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| C4 | Altro (specificare) _____                         |                          |                          |                          |                          |                          |

**(D) SERVIZI COMMERCIALI**

|    |                              | Giorni                   | Orari                    | Ubicazione               | Nessuna                  | Non usa                  |
|----|------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| D1 | Alimentari e casalinghi      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| D2 | Abbigliamento e accessori    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| D3 | Benessere/Sport/Tempo libero | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| D4 | Altro (specificare) _____    |                          |                          |                          |                          |                          |

**A16. Che cosa suggerirebbe all'Amministrazione Comunale per migliorare la conciliazione dei tempi e degli spazi nella sua vita?**

---