

## SCHEMA PROGETTO

### **1 TITOLO DELL'INTERVENTO**

***Free ways: interventi per la mobilità lenta e sostenibile***

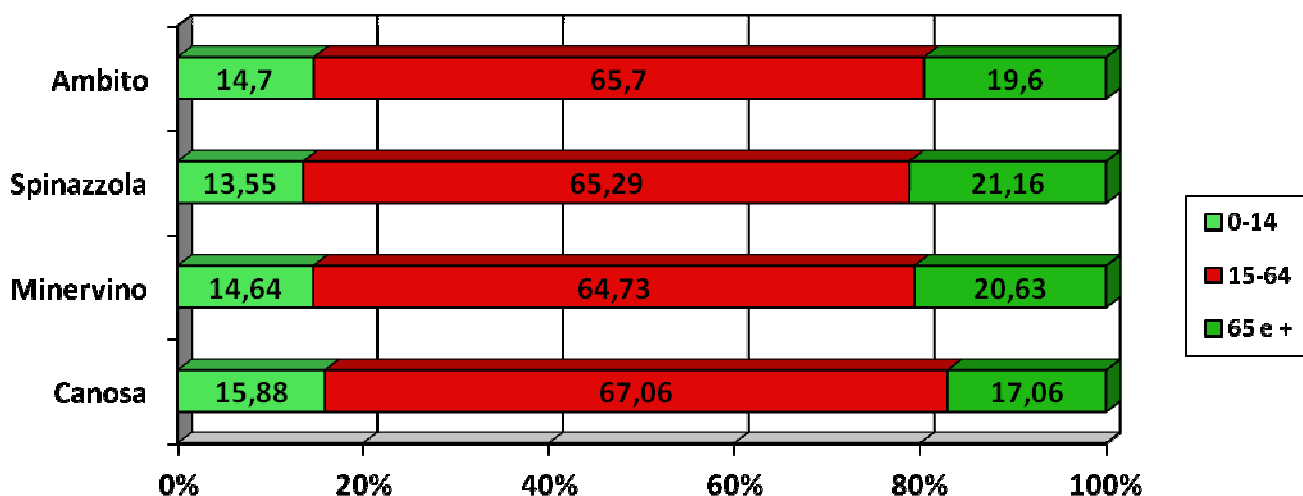
### **2 AREA GEOGRAFICA**

Il territorio dell'Ambito Territoriale n. 3 ASL BAT è composto dai Comuni di Canosa di Puglia, Minervino Murge e Spinazzola e si estende per un superficie totale di circa 588 kmq, contando una popolazione totale di **47.621** abitanti (Demo Istat 01/01/2011) con una densità pari a 81,10 abitanti su Kmq, a fronte di una densità del territorio della Provincia BAT pari a 255,39 e a una densità regionale di 211,191. L'economia dell'area è prevalentemente legata all'agricoltura e al settore primario, senza trascurare l'allevamento. Le risorse storiche, archeologiche e turistiche agevolano l'afflusso di visitatori; la posizione centrale della città rispetto al territorio circostante, invece, ha contribuito a far sorgere imprese soprattutto nei settori tessile e alimentare. Antica "arte", sempre presente, è quella dell'artigianato.

Il mercato del lavoro, prettamente agricolo, è caratterizzato da una forte precarizzazione della condizione lavorativa e da forme di sfruttamento soprattutto nei confronti dei lavoratori stranieri, oltre che di emarginazione degli operai locali, con conseguente ulteriore difficoltà nella gestione della vita quotidiana da parte degli stessi. Le aziende sono in forte difficoltà economica e il settore è caratterizzato dal lavoro nero, un fenomeno in crescita che non accenna a diminuire. A livello occupazionale, occorre sottolineare che l'ambito registra un tasso di occupazione totale del 32,4%, inferiore di 2 punti rispetto a quello della Provincia BAT e al tasso regionale. Stesso trend è confermato anche per il tasso di occupazione maschile che è in linea con quello regionale, ma inferiore di qualche punto a quello della BAT. Discorso a sé merita invece il tasso di occupazione femminile (17,08%), molto più basso del tasso regionale (4 punti), piuttosto in linea con quello del territorio della Provincia BAT.

A livello socio-demografico, si evidenziano alcune caratteristiche dell'Ambito Territoriale: La popolazione è composta in modo quasi paritario da donne e uomini, con una lieve maggioranza di donne, sia a livello di singolo comune che a livello di ambito (50,7 % donne e 48,2 % uomini). Il genere femminile, inoltre, continua ad essere maggiormente rappresentato, anche se la differenza tra popolazione maschile e popolazione femminile è di 1.193 unità. A livello di Ambito territoriale, è interessante rilevare come la fascia della popolazione ultra sessantacinquenne, uscita dal mercato del lavoro, risulti leggermente superiore alla popolazione giovanile, come mostra il grafico seguente. Analizzando i dati relativi alla struttura della popolazione per macro classi di età (Graf. 1) risulta evidente che la popolazione giovanile, superando di 1 punto percentuale la media dell'Ambito e quella regionale. Anche il dato della c.d. popolazione attiva registra lo stesso trend: il Comune di Canosa registra una presenza che è superiore di 2 punti alla media dell'Ambito. La popolazione ultrasessantacinquenne rispecchia questo andamento concentrandosi maggiormente nei Comuni di piccole dimensioni rispetto al dato provinciale di 4 punti percentuali e rispetto al dato regionale di 1,3 punti percentuali.

Graf. 1 – Ambito di Canosa di Puglia : popolazione residente per macroclassi d'età (% su tot. Residenti).



Le famiglie residenti nel territorio dell'Ambito n. 3 ASL BAT sono 18.188, pari al 13,19 % dell'intera Provincia BAT. Come si nota dalla Tabella di seguito, le famiglie più numerose risiedono a Canosa di Puglia, segno che negli altri due Comuni la popolazione è composta da un numero elevato di anziani. Il numero medio di componenti delle famiglie dell'Ambito è 2,5, dato leggermente inferiore sia alla Provincia BAT che alla Regione Puglia. Tale dato è in linea con quanto già detto relativamente all'andamento delle nascite e al rischio di invecchiamento e spopolamento della popolazione.

Tav. 1 – Ambito di Canosa di Puglia : Famiglie residenti al 31 dicembre 2010 e n. medio di componenti per famiglia

TERRITORIO	Residenti	n. famiglie	n. medio componenti per famiglia
Canosa di P.	31.115	11.213	2,8
Minervino M.	9.598	4.182	2,3
Spinazzola	6.908	2.793	2,5
<b>Ambito</b>	<b>47.621</b>	<b>18.188</b>	<b>2,5</b>
<b>Provincia BAT</b>	<b>392.863</b>	<b>137.809</b>	<b>2,8</b>
<b>Puglia</b>	<b>4.091.259</b>	<b>1.534.783</b>	<b>2,7</b>

La popolazione straniera residente nell'Ambito è pari a 947 unità e rappresenta quasi il 2% dell'intera popolazione residente nel territorio dell'Ambito. Il dato relativo ai singoli Comuni è in aumento rispetto agli anni precedenti e si conferma la maggiore incidenza della popolazione straniera nel Comune di Spinazzola (quasi 2,40%) a cui fa seguito quello di Canosa di Puglia (2,13%).

La morfologia delle città è fortemente plasmata dai flussi di mobilità che caratterizzano i suoi abitanti, direzioni determinate dall'esigenza di raggiungere il luogo di lavoro, di rispondere agli impegni familiari, di soddisfare gli interessi legati al tempo libero. Le traiettorie della pendolarità che s'intersecano in modo complesso, consistono in tragitti quotidiani casa-lavoro, infatti, l'organizzazione quotidiana della vita dei cittadini/e prevede una serie di spostamenti da un luogo di vita all'altro. Per quanto riguarda la mobilità del territorio dell'Ambito territoriale di Canosa di Puglia, secondo le informazioni e i dati dal Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV) del Nord Barese Ofantino, la viabilità riflette le seguenti caratteristiche:

- ✓ elevata accessibilità, garantita dalla presenza dei caselli autostradali A14, a cui si aggiungono altre uscite oltre il confine provinciale, a sud (Molfetta) e a nord (Cerignola);
- ✓ estesa rete di strade a scorrimento veloce per servire sia l'insediamento costiero, sia l'arco interno;
- ✓ insufficiente interconnessione della rete stradale con i principali nodi del sistema trasportistico (porti, interporti e stazioni), obbligando alla percorrenza di tratti di viabilità urbana spesso congestionati e non adeguatamente attrezzati sotto il profilo della sicurezza stradale;
- ✓ scarsa accessibilità delle aree interne.

Se il territorio Nord Barese Ofantino si caratterizza per l'elevata dotazione infrastrutturale costituita da una tratta della linea adriatica Foggia – Bari, con stazioni nella località di Trinitapoli, Barletta, Trani e Bisceglie e da due linee secondarie, per il territorio dell'ambito di Canosa di Puglia la linea secondaria ferroviaria è stata interrotta per le corse sui rami iniziale e terminale interni ai centri di Barletta e Spinazzola. Per quanto riguarda gli spostamenti, i comuni della Provincia BAT non hanno un grado di auto-contenimento particolarmente elevato. In sintesi, la gran parte degli spostamenti che si effettuano ci permettono di affermare che:

- il capoluogo (Barletta-Andria- Trani) non ha una forza attrattiva proporzionata alla sua popolazione complessiva;
- il tripolo è sufficientemente interconnesso (le distanze sono di poco superiori a 10 Km, gli spostamenti tra comuni raggiungono i livelli più elevati), ma non tanto da poter essere considerato un unico sistema urbano;
- Barletta si configura come un centro attrattore per i Comuni più piccoli.

Anche il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, redatto dal Comune Capofila dell'Ambito territoriale di Canosa di Puglia, presenta elementi interessanti e spunti di riflessione che sono stati presi in considerazione per sviluppare interventi di nuova viabilità, di riorganizzazione degli spazi e di promozione dei servizi di trasporto collettivo. Dall'analisi del Piano Generale del Traffico Urbano di Canosa di Puglia è emerso che, per gli spostamenti all'interno della città, il 47% utilizza il mezzo privato, seguito da un 44% che preferisce spostarsi a piedi. La situazione non cambia di molto per gli spostamenti fuori dalle città, dove la percentuale dell'utilizzo del mezzo proprio sale al 70%, seguita da quella relativa all'utilizzo del treno (23%). Tali dati mettono in evidenza una criticità legata al trasporto pubblico urbano ed extraurbano che risulta essere un'alternativa adeguata non solo al mezzo privato, ma anche rispetto allo spostamento a piedi. Secondo lo studio condotto per l'elaborazione del PTGU, la struttura del servizio urbano di Canosa di Puglia è gestita da una società privata e prevede nr.4 linee, le prime tre con frequenza di 30 minuti e la quarta, che collega le zone del centro ed il Cimitero, con frequenza di 15 minuti servite con 13 autobus, di cui 6 utilizzati per un verso, 6 per l'altro ed uno di scorta.

L'analisi dei dati socio-demografici, la lettura dei piani territoriali di sviluppo, unitamente ai risultati dello Studio di fattibilità "Kronos e Kairos", hanno messo in evidenza la centralità del tema della mobilità all'interno delle politiche temporali, in quanto essa interessa tutte le categorie di cittadini, perché ne influenza in modo determinante le pratiche di vita quotidiane e perché rappresenta un nodo cruciale dell'organizzazione spazio temporale del contesto urbano. Le analisi condotte confermano, infatti, come l'intreccio tra orari e mobilità urbana sia un punto strategico di riflessione che, proprio per la complessità e varietà delle dinamiche esistenti, deve essere affrontato attraverso un'attenta analisi dei diversi flussi di mobilità e la messa in campo sia di strategie più generali che coinvolgono le amministrazioni locali con responsabilità decisionali nella pianificazione territoriale sia di specifiche misure che i singoli enti possono attuare a partire dalla propria realtà, ragionando nel contempo anche su un aspetto più culturale, legato alla promozione di stili alternativi di vita e di mobilità.

Più in particolare i dati evidenziano che la mobilità scolastica è una componente rilevante degli spostamenti in città nelle ore di punta della mattina, fra le 8.00 e le 8.30, e del primo pomeriggio, fra le 13.30 e le 14.00, con una tendenziale sincronizzazione per quanto concerne i flussi in ingresso. Ponendo l'attenzione sui tragitti verso gli istituti scolastici è possibile evidenziare come la modalità nettamente prevalente di spostamento sia il ricorso all'auto privata. Da tutto ciò deriva che il momento di traffico più intenso si verifica nelle ore del mattino, quando si va al lavoro e/o si accompagnano i figli a scuola.

La presente proposta, alla luce dei dati di contesto socio-demografico e delle criticità emerse dalla fase di ricerca, intende gettare le basi per l'attuazione di specifiche politiche temporali, entrando nella vita familiare e avendo conseguenze tangibili sull'organizzazione del lavoro, del tempo libero, del tempo di cura, contribuendo a ridurre i problemi di inquinamento e di viabilità e ad accrescere la qualità della vita delle comunità.

### **3 OBIETTIVI DELLA SPERIMENTAZIONE**

La finalità della presente proposta è promuovere lo sviluppo di una cultura della "mobilità lenta" e sostenibile, vale a dire in armonia con la natura che ci offre un patrimonio prezioso di risorse che non sono inesauribili e un equilibrio che non può mantenersi eternamente se costantemente minacciato e compromesso anche da modi di abitare la città e da stili di vita che ruotano, nonostante i tanti segni, sulla cultura dei "tempi veloci" e "dell'usa e getta".

Per raggiungere tale scopo, si intende perseguire i seguenti obiettivi specifici:

- Costituire l'Ufficio Tempi e Spazi dell'Ambito di Canosa di Puglia, quale organismo di governo delle politiche spazio-temporali;
- Sperimentare il pedibus quale intervento per ridurre il traffico in prossimità dei plessi scolastici ed educare sin da piccoli a percorrere la città in modo lento e salutare;
- Sperimentare il taxi a chiamata, quale intervento per agevolare gli spostamenti, all'interno del Comune dei cittadini privi di mezzi che vivono nei centri abitati di Canosa di Puglia, Minervino Murge e Spinazzola in situazione di disagio.

### **4 DESCRIZIONE GENERALE DELL'INTERVENTO**

#### **4.1 COSTITUZIONE UFFICIO TEMPI E SPAZI**

Le politiche temporali necessitano, in primo luogo, di una struttura organizzativa che possieda competenze per garantire che le forme della regolazione temporale e spaziale vengano stabilite in forma concertata con gli stakeholder (es. aziende di trasporto pubblico, rappresentanti del commercio, rappresentanti delle imprese) e in forma partecipata con i cittadini. L'Ufficio Tempi e Spazi, quale organismo di pianificazione, gestione e monitoraggio delle politiche spazio-temporali, opera sul territorio ricoprendo un ruolo consultivo, ma al tempo stesso esecutivo, perseguendo i seguenti obiettivi:

- ✓ Monitorare i ritmi di vita cittadini;
- ✓ Promuovere iniziative al fine di favorire la conciliazione dei tempi/ spazi urbani con quelli dei cittadini;
- ✓ Costruire le politiche temporali attraverso la progettazione partecipata;
- ✓ Favorire il dialogo tra gli attori pubblici e privati presenti sul territorio.

Nel corso dello studio di fattibilità, l'Ambito di Canosa di Puglia ha individuato e definito l'ipotesi di funzionamento dell'Ufficio Tempi e spazi, delineandone l'assetto organizzativo e la dislocazione territoriale.

L'Ufficio Tempi e Spazi, collocandosi come funzione aggiuntiva all'Ufficio di Piano e integrandosi con l'azione svolta dal segretariato sociale, si occupa di:

- ridisegnare progressivamente, e quando utile e necessario, la mappa degli orari dei servizi che la città offre;
- progettare e gestire le azioni progettuali contenute nel Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi;
- integrare gli interventi possibili sul territorio di riferimento nell'ambito delle politiche temporali urbane, interagendo con gli altri uffici comunali interessati;
- raccordare e coordinare la partecipazione e il coinvolgimento degli attori sociali, la gestione dei tavoli partenariali per una costruzione sociale delle decisioni sulle tematiche che incidono sui tempi della città.

Nel corso dell'annualità 2013, l'Ufficio Tempi e Spazi, in continuità con quanto previsto ed analizzato nel corso dello Studio di fattibilità per l'elaborazione del Piano dei Tempi e degli Spazi dell'Ambito di Canosa di Puglia, provvederà alla realizzazione, alla gestione ed alla promozione degli interventi finalizzati alla diffusione della cultura della mobilità lenta e sostenibile.

## **4.2 PEDIBUS**

Il Pedibus permette ai bambini di raggiungere la propria scuola con mezzi di trasporto non inquinanti in totale autonomia o accompagnati da genitori, nonni o zii volontari. Si tratta di un vero e proprio autobus che va a piedi, formato da una carovana di bambini che segue un percorso stabilito, segnalato e sicuro, e raccoglie passeggeri alle "fermate" (luoghi di ritrovo). Lungo il tragitto i bambini chiacchierano con i loro amici, imparano cose utili sulla sicurezza stradale e si guadagnano un po' di indipendenza.

### **Obiettivi**

- o Aumentare la sicurezza e diminuire la congestione del traffico nelle vicinanze delle scuole;
- o Stimolare negli alunni la sensibilità ambientale attraverso l'impegno personale e diretto a migliorare la vivibilità del paese, riducendo i fattori di inquinamento;
- o Promuovere una vita sana e un'attività psico-fisica equilibrata e armoniosa.

### **Destinatari**

- o Destinatari diretti: alunni delle scuole primarie cittadine frequentanti la classe V ed alunni delle scuole secondarie di I° grado frequentanti la I classe.
- o Destinatari indiretti: le famiglie degli alunni coinvolti, altri alunni delle scuole, personale scolastico e abitanti dei quartieri interessati dai percorsi di Pedibus.

## Fasi di realizzazione

### ❖ Fase preparatoria

**Analisi “strutturale”** delle condizioni oggettive della viabilità con successiva individuazione dei percorsi possibili (mappe cartografiche );

**Indagine preliminare conoscitiva** tra i genitori sulle abitudini e sulle modalità di accompagnamento dei propri figli a scuola, attraverso la consegna di uno specifico questionario, con il quale verrà anche richiesta la eventuale disponibilità ad usufruire del PEDIBUS per stabilire :

- quanti bambini sono interessati ad usufruire del servizio;
- da quale zona del quartiere o della città provengono
- quanti genitori sarebbero eventualmente disposti a collaborare.

**Definizione e studio dell'itinerario** con il coinvolgimento dei bambini e genitori si provvederà ad identificare il percorso ideale, individuando le fermate più convenienti per la provenienze di ogni singolo bambino;

**Organizzazione di laboratori** rivolti agli alunni delle scuole coinvolte. Con i bambini verranno organizzati, in accordo con gli enti locali e le scuole, incontri di laboratorio su vari temi che vanno dalla conoscenza del quartiere all'educazione ad una mobilità consapevole, alla psicomotricità ecc. Inoltre saranno organizzati laboratori creativi durante i quali i bambini prepareranno la segnaletica orizzontale e verticale da allestire sui percorsi del Pedibus.

**Ricerca di adesioni a supporto:** lungo l'iter sperimentale verranno contattati attraverso le associazioni di categoria tutti i gestori di luoghi pubblici e privati al fine di valutare eventuali attività di supporto ed adesione quali visibilità (un negoziante che esce a salutare i bambini tutte le mattine crea un punto di riferimento e di sicurezza per i bambini ed i genitori), supporto (fornire ombrelli a chi ne è sprovvisto durante un improvviso acquazzone, una fermata del pedibus presso un luogo riparato sono solo due esempi).

### ❖ Fase esecutiva

**Verifica dell'itinerario:** verrà simulato in orario di scuola ed a passo di bambino per prevedere e calcolare i tempi, le eventuali soste, gli orari di ogni fermata, i possibili rischi;

**Verifica funzionale del tragitto:** sarà predisposta un'apposita scheda da consegnare all'amministrazione comunale corredata di foto e descrizione di tutto il percorso identificato, degli orari di passaggio e delle eventuali carenze dello stesso. Tale scheda suggerirà anche le soluzioni ottimali da prevedere in tema di segnaletica orizzontale e verticale (ove risultate carenti), presenza di vigili urbani a presidio, messa in sicurezza di eventuali luoghi;

**Predisposizione del regolamento del pedibus:** Verrà redatto un completo regolamento per la partecipazione al progetto con descrizione di tutto il percorso effettuato e delle decisioni prese, completo del percorso, degli orari e delle adesioni a supporto del progetto e di una lettera di adesione;

**Lettera di adesione:** a tutti i genitori dei bambini che faranno parte del Pedibus sarà richiesto di firmare una lettera per presa visione delle regole e condizioni del servizio. La sicurezza deve essere sempre prioritaria e l'alta visibilità deve essere una caratteristica irrinunciabile;

**Visibilità:** tutti i partecipanti (tutti i bambini e possibilmente anche gli adulti) saranno facilmente identificabili grazie all'acquisto dei supporti operativi (gadgets quali pettorine, cappellini, mantelline, etc.) e dovranno indossare indumenti ad alta visibilità. Il pedibus sarà comunque strutturato (file coordinate, adulti in testa e coda, ecc) al fine di risultare facilmente ed immediatamente identificabile;

**Prospetto accompagnatori:** verrà realizzato un piano settimanale di accompagnamento fra tutti i volontari fissando, per ogni giorno della settimana, chi sono gli accompagnatori e chi svolge servizio di emergenza. Il prospetto sarà esposto a scuola e saranno noti a tutti i partecipanti i numeri di emergenza ed i cellulari degli altri partecipanti,

**Giornale di bordo:** per ogni viaggio il controllore compilerà un giornale di bordo appositamente predisposto, con le presenze dei bambini ed eventuali indicazioni sull'andamento del percorso, le presenze dei bambini saranno inoltre esposte in forma di diagramma colorato presso la scuola.

### 4.3 TAXI A CHIAMATA

Si tratta di un "servizio di mobilità integrativo" che può considerarsi intermedio tra il trasporto collettivo classico e il servizio taxi. Il "taxi a chiamata" è un servizio sociale a domanda che assicura il trasporto urbano individualizzato e/o di gruppo ai cittadini dell'ambito territoriale che ne fanno richiesta. L'Ufficio Tempi e Spazi intende promuovere una forma di trasporto a chiamata, che rappresenta uno dei possibili strumenti di mobilità sostenibile messi in atto in diverse realtà a supporto dei sistemi di trasporto pubblico locale. Esso consiste nell'utilizzare mezzi pubblici di piccole dimensioni per effettuare spostamenti personalizzati in base alle richieste degli utenti (con origine e destinazione scelte volta per volta), portando un certo numero di persone per ogni corsa e gestendo la concatenazione dei percorsi con un certo livello di flessibilità per riuscire a soddisfare le diverse richieste.

Tale servizio, operativo tutti i giorni della settimana, sarà garantito dalla predisposizione di un numero a cui chiamare per prenotare il taxi. Rivolgendosi a quelle fasce deboli della popolazione (anziani, donne in gravidanza, disabili) il Servizio facilita gli spostamenti verso punti strategici dei tre comuni, ad esempio l'ospedale, i centri di riabilitazione, i mercati, ecc., portando un certo numero di persone per ogni corsa e gestendo la concatenazione dei percorsi con un certo livello di flessibilità per riuscire a soddisfare le diverse richieste.

#### Obiettivi della sperimentazione

- Garantire la certezza dello spostamento ai cittadini privi di mezzi ed in situazione di disagio;
- Migliorare la mobilità per persone deboli;
- Ridurre il traffico privato.

#### Destinatari

- Cittadini in situazioni di disagio (disabili, donne -anche in gravidanza, anziani);

L'azione inoltre prevede il coinvolgimento dei seguenti attori:

- gli operatori del settore trasporti (pubblico e privato);
- polizia municipale;
- associazioni di volontariato.

## Fasi di realizzazione

- Definire il modello ed il funzionamento del servizio;
- Pubblicare la Gara di appalto per la gestione del servizio;
- Pubblicizzare e promuovere il servizio;
- Monitorare l'andamento del servizio.

### 5 IN CHE MODO L'AZIONE RISPONDE AL FABBISOGNO RILEVATO NELLO SdF

Il quadro descritto presenta un territorio in cui la qualità di vita, potenzialmente buona, risente in maniera sempre maggiore delle problematiche legate alla gestione della complessità dei tempi. I numerosi servizi e le attività sono il tratto distintivo di un territorio che attrae numerosi abitanti anche dai territori limitrofi, ma ciò finisce per condizionare la vivibilità delle città sia per i suoi residenti che per le differenti popolazioni che la abitano in modo temporaneo (studenti, lavoratori, professionisti, ...).

Le diverse tipologie di traffico, oltre ad intensificare i problemi di inquinamento e di sicurezza stradale, accrescono il tempo che i cittadini, le cittadine e i city users devono impegnare negli spostamenti. Proprio la mobilità a-sistematica che caratterizza sempre più gli stili degli spostamenti nelle società urbane, se da un lato impatta positivamente aumentando le occasioni di contatto, informazione e utilizzo dei servizi, dall'altro è portatrice di tensioni tra le diverse popolazioni fruitrici dei servizi congestionati, di diseconomie dovute alle attese e ai lunghi spostamenti e di disuguaglianza nei confronti delle fasce sociali più marginali.

Nel dettaglio dall'analisi socio demografica e dalla fase di ricerca effettuata all'interno dello studio di fattibilità Kronos e Kairos è emerso che l'Ambito territoriale di Canosa di Puglia presenta un contesto territoriale in cui la qualità della vita è potenzialmente buona: aumento della popolazione e dei nuclei familiari, livello di reddito discreto, una buona struttura commerciale, presenza di infrastrutture su ferro e autostradali a supporto dei collegamenti a medio e lungo raggio. Un contesto però che al tempo stesso risente, in modo sempre più spinto, della complessità dei tempi e degli spazi che caratterizzano la vita urbana e che dipendono dall'intreccio di molti fattori – urbanistici, organizzativi, di stili di vita e di comportamenti, di assetto dei servizi, ecc. – non tutti peraltro governabili dall'azione politico-amministrativa degli Enti Locali.

E' da sottolineare, inoltre, che i Comuni di Minervino Murge e di Spinazzola, più piccoli rispetto a Canosa di Puglia, risultano essere "isolati" sia per le caratteristiche stradali poco percorribili sia per la carenza dei collegamenti ferroviari. A tutto ciò si aggiunge la riduzione di alcuni servizi primari sanitari che comporta per i cittadini di Spinazzola e di Minervino Murge maggiori spostamenti in auto verso il Comune capofila.

Infatti come è emerso dalla fase di ricerca e dai focus la maggior parte dei cittadini dei due comuni hanno segnalato la difficoltà di accesso ai servizi socio –sanitari per la mancanza di mezzi pubblici di trasporto e hanno dichiarato quindi la necessità di muoversi utilizzando il mezzo privato. Ciò quindi è risultato un limite per quei soggetti deboli che privi del mezzo di trasporto privato devono necessariamente recarsi ai diversi servizi. Per soddisfare tale esigenza, l'azione sperimentale del "Taxi a chiamata", se da una parte rappresenta per quei Comuni di piccole dimensioni, la garanzia di mobilità per tutte quelle fasce deboli della popolazione (anziani, donne in gravidanza, disabili), contribuendo a facilitare gli spostamenti verso punti strategici del Comune di Canosa, dall'altra per il comune capofila rappresenta un servizio di trasporto sociale urbano per disabili e anziani, ovvero uno degli obiettivi previsti dal Piano Sociale di Zona dell'Ambito territoriale di Canosa di Puglia.



Sempre dall'analisi condotta, è emerso che nel Comune Capofila l'insufficienza del trasporto pubblico locale genera l'utilizzo smisurato dei mezzi privati, comportando forti conseguenze negative sul piano economico sociale ed ambientale, quali ad esempio:

- congestione delle città;
- disagi e difficoltà per pedoni;
- elevato inquinamento acustico ed atmosferico;
- sottrazione di suolo.

Per far fronte a tali problematiche, l'introduzione di nuovi modelli di mobilità sostenibile, ispirati al principio dell'uso efficiente del territorio e delle risorse naturali e finalizzati a garantire il rispetto e l'integrità dell'ambiente, rappresenta un'occasione di appropriazione delle proprie città in termini di spazi e tempi.

L'azione sperimentale del PEDIBUS ( il percorso sicuro casa-scuola) se per i Comuni di Minervino Murge e Spinazzola, dove dai dati della ricerca risulta che i bambini vengano normalmente accompagnati a piedi, sebbene non ci sia alcun sistema organizzato o auto-organizzato, rappresenta uno strumento per educare i cittadini più piccoli all'autonomia, al senso di responsabilità, e per "liberare" i genitori dal compito di accompagnarli e prendere loro da scuola, per i cittadini del Comune di Canosa, essa rappresenta inoltre un'occasione per decongestionare il traffico nelle ore di punta, ed uno strumento per promuovere e sensibilizzare la comunità all'utilizzo di mezzi alternativi all'auto.

## **6 TARGET DESTINATARI**

Per le azioni da mettere in campo sono individuati quattro gruppi/target di destinatari:

1. Il sistema delle amministrazioni dei tre comuni ed in particolare gli assessori dei servizi sociali, dell'istruzione, dell'urbanistica, dei trasporti, della mobilità e della sicurezza.
2. Il sistema scolastico, i docenti, gli alunni e i genitori;
3. Il terzo settore, le organizzazioni di volontariato;
4. I cittadini privi di mezzi ed in situazioni di disagio (disabili, anziani, etc).

## **7 INDICAZIONE DEGLI EFFETTI/IMPATTI ATTESI SUI TEMPI E SUGLI SPAZI**

L' Ufficio Tempi e Spazi con l'obiettivo di favorire il miglioramento dei tempi di vita e di lavoro delle cittadine e dei cittadini attraverso la pianificazione e l'attuazione di interventi specifici finalizzati all'armonizzazione dei tempi di vita, sarà in grado di permettere ai cittadini di organizzare il proprio tempo, per gestire gli impegni lavorativi e privati nel modo più equilibrato, a seconda delle diverse esigenze, condividendo nell'ambito della coppia i compiti di cura.

L'azione sperimentale "Pedibus" avrà ricadute, oltre che sull'educazione dei bambini e sull'individuazione di percorsi sicuri, sul risparmio di tempo che il servizio permette ai genitori degli alunni che aderiscono al servizio e sulla riduzione del traffico di accompagnamento nelle ore di punta, con effetti positivi sulla fluidità della circolazione.

Tale attività sperimentale avrà un impatto positivo soprattutto da parte dei genitori che possono contare su un servizio che accompagna i bambini a scuola e li riaccompagna a casa, il che significherebbe per gli stessi "ri-guadagnare" il tempo quotidianamente speso per recarsi, a piedi o in macchina, spesso con una grande fretta, nei pressi della scuola al mattino e di nuovo nel pomeriggio.

Nella maggior parte dei casi si tratta generalmente di venti – trenta minuti: non molti, ma rilevanti all'economia temporale dei genitori, soprattutto se lavoratori. Quindi l'impatto atteso è la riduzione del

tempo impiegato per accompagnare i bambini a scuola e riaccompagnarli a casa, perciò una maggiore e migliore conciliazione dei tempi vita-lavoro, nonché un contributo significativo alla diminuzione dell'inquinamento prodotto dal traffico veicolare, perciò un miglioramento della qualità ambientale e della vivibilità delle città.

### **Effetti/Impatti**

- **Riduzione dell'inquinamento e della congestione veicolare all'ingresso e all'uscita della scuola grazie al minore utilizzo di auto private;**
- **Occasione di socialità (possibilità di conoscere e frequentare alunne/i di altre età e classi) ed educazione all'autonomia di bambine/i (spostamenti a piedi, rispetto degli orari, attenzione ai pericoli);**
- **Supporto alla conciliazione per i genitori: recupero di tempo per raggiungere il luogo di lavoro, minore necessità di dipendere da altri familiari per l'accompagnamento dei figli a scuola.**

I bisogni di spostamento delle/degli abitanti della città sono determinati da una serie di fattori quali i cambiamenti del mercato del lavoro, delle strutture e relazioni familiari e sociali, delle zone di residenza e della collocazione dei servizi, dalle caratteristiche personali di chi si deve spostare e altro. Il trasporto pubblico non sempre può o riesce a rispondere ad una domanda tanto differenziata, con la conseguenza che nella maggior parte dei casi le persone ricorrono all'utilizzo dell'auto privata – più flessibile – o si trovano a dover dipendere da altri per raggiungere la destinazione desiderata. Il progetto sperimentale del "Taxi a chiamata" intende contribuire all'individuazione di soluzioni oltre al problema del congestionamento del traffico e dell'inquinamento, dell'abbassamento della qualità della vita che ne deriva, con particolare attenzione rivolta all'accessibilità dei servizi di interesse pubblico.

Gli effetti/ impatti attesi dell'azione sperimentale **Taxi a chiamata** si possono suddividere in:

### **Effetti/Impatti Sociali**

- **Autonomia delle persone deboli;**
- **Riduzione del tempo di percorrimto;**

### **Effetti/Impatti Ambientali:**

- **Diminuzione del traffico veicolare privato;**
- **Decongestione traffico;**
- **Riduzione della congestione e delle emissioni veicolari;**
- **Maggiore viabilità delle strade.**

## **8 COERENZA CON ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE PROGRAMMAZIONE PRESENTI SUL TERRITORIO**

Gli interventi che si vogliono attuare come azioni sperimentali si integrano perfettamente con gli obiettivi e i servizi/interventi previsti dal 2° Piano Sociale di Zona (2010-2012) dell'Ambito Territoriale n.3 ASL BAT, dal momento che la costituzione di un ufficio dei tempi e degli spazi è uno degli obiettivi prioritari dello stesso Piano Sociale di Zona. L'Ambito, infatti, in linea con le priorità strategiche individuate dal PRPS 2009-2011 e, rilevati i bisogni emersi dai Tavoli di concertazione e co-progettazione, ha ritenuto importante la costituzione di un Ufficio che si occupasse della previsione di azioni e interventi, finalizzati alla conciliazione dei tempi vita-lavoro delle famiglie.

Le attività e gli interventi sperimentali che necessariamente presuppongono la conoscenza dei problemi e delle emergenze sociali, nell'ottica di favorire lo sviluppo complessivo del territorio, hanno come obiettivi

principali il potenziamento del sostegno alle attività di programmazione e progettazione partecipata al fine di avviare un processo di riqualificazione urbana, centrato sulla sostenibilità delle nostre città a misura di bambini, anziani, disabili.

La programmazione e l'attuazione di esperienze pilota di progettazione partecipata, promuovendo forme di mobilità urbana alternative all'uso dell'auto privata, non si vanno a sovrapporre, ma assumono un carattere complementare al sistema di interventi socio-sanitari previsti nell'ambito territoriale di Canosa di Puglia. In questo senso, nel 2° Piano sociale di zona sono stati previsti una serie di interventi, in linea con gli stessi obiettivi sia delle sperimentazioni che si vogliono attuare sia del Piano dei tempi e degli spazi dell'Ambito di riferimento, di seguito enumerati:

- conciliazione dei tempi vita-lavoro e sostegno alle famiglie: percorsi di sostegno alla genitorialità, anche per madri nubili e Centro di ascolto famiglie; Potenziamento delle forme di sostegno economico alla domanda di servizi per la prima infanzia; ADE (assistenza domiciliare educativa); asilo nido; centro diurno socio-educativo per minori; servizio affidamento familiare;
- forme di mobilità alternative per i soggetti deboli: trasporto sociale urbano per disabili e anziani; trasporto scolastico per alunni disabili; trasporto ai centri di riabilitazione.

E' possibile sottolineare, inoltre, che l'Amministrazione ha lavorato per costruire una logica più articolata di "vicinanza" tra le tematiche temporali e i piani e progetti comunali, attraverso la collaborazione interassessorile e una "lettura" organica delle iniziative dei diversi settori per individuare temi e modalità di interazione, con l'obiettivo di costruire ambiti comuni di riflessione/azione e di integrare l'approccio temporale nelle programmazioni locali in una logica di mainstreaming.

Gli interventi di riferimento presuppongono dunque uno stretto collegamento con le principali programmazioni locali a livello comunale:

- il **Piano Regolatore Generale** ed il **Piano urbanistico generale (PUG)** che costituiscono importanti livelli di raccordo con le politiche temporali in quanto il programma di intervento a supporto sia della tutela urbanistica dell'identità cittadina sia della promozione della ripresa economica si basa su un concetto di sviluppo sostenibile attento ai diversi parametri connessi alla qualità della vita e agisce sulle principali dimensioni – offerta abitativa, città del lavoro, agricoltura e ambiente, spazi pubblici e servizi, viabilità e parcheggi – che connotano le trasformazioni urbane attuali. L'interazione e l'integrazione dei due piani con il presente intervento si svilupperà in modo particolare sui temi della mobilità sostenibile (viabilità primaria, organizzazione a rete di percorsi ciclo pedonali), della tutela e la valorizzazione del sistema storico-archeologico, della rifunzionalizzazione della viabilità;
- il **Piano Generale del Traffico urbano** che si prefigge i seguenti obiettivi: miglioramento della mobilità pedonale; miglioramento della sicurezza, qualità ambientale e spazi pedonali; sicurezza dei percorsi pedonali; implementazione della mobilità ciclabile.

A livello sovra comunale, si evidenzia la presenza di diversi strumenti di programmazione:

- in campo sociosanitario, non essendoci ancora stata l'approvazione dei PAT, trova applicazione il PAL della ASL BAT 2008-2010, approvato con Deliberazione n. 638 del 2009, che pone particolare attenzione ai servizi di accesso e all'integrazione socio-sanitaria.
- a livello di Area Vasta, il territorio ha adottato il Piano Strategico di Area Vasta del Nord Barese-Ofantino Vision 2020. Tale strumento prevede differenti modalità di raccordo con gli indirizzi e i progetti sperimentali, in particolare con l'iniziativa dei percorsi sicuri casa scuola anche in relazione alla diminuzione del traffico e dell'inquinamento, in particolare
- area ambientale e territoriale: sviluppo di forme di mobilità urbana sostenibile, attraverso il ricorso al Trasporto Pubblico locale per la disincentivazione del traffico privato (PUMAV – Piano Urbano della mobilità di Area Vasta); strumenti per lo sviluppo urbano sostenibile;

- area sociale: azioni per accrescere la qualità della vita, l'accessibilità dei servizi, la sicurezza e l'inclusione sociale nei territori, finalizzate a aumentare la capacità di attrazione e il potenziale competitivo dei territori.

## 9 PROCESSI DI COINVOLGIMENTO DELL'AMMINISTRAZIONE E DEGLI STAKEHOLDERS

Per l'elaborazione delle proposte e degli interventi sperimentali è stato necessario avere avviato un processo di coinvolgimento tale come punto di riferimento sia l'insieme della macchina urbana che alcuni segmenti o aree disponibili a riorganizzare i ritmi sociali.

Un primo livello di coinvolgimento da attivare per garantire la realizzazione e la sostenibilità economica delle proposte sperimentali sarà quello del Tavolo Interassessorile. Nell'attuazione, il tavolo interassessorile deve coordinare il processo di realizzazione del piano e delle sue azioni. la verifica dei risultati dei lavori dei tavoli, il monitoraggio dell'attuazione degli interventi sperimentali, supportato tecnicamente dell'Ufficio Tempi e Spazi. L'istituzione del Tavolo sarà garantito dalla collaborazione degli Assessori e/o loro delegati di ogni comune facente parte dell'Ambito, i quali con i loro ruoli e funzioni politiche, apporteranno un carattere "di unitarietà e coerenza" alle azioni delle politiche temporali. Il passaggio dalla consultazione interna all'Ente Comunale a quella con gli enti e altri soggetti esterni, verrà garantita dall'istituzione di un tavolo allargato, ovvero un tavolo di concertazione in cui attivare il coinvolgimento dei differenti attori cittadini ed il raffronto sulle priorità individuate. L'Ufficio Tempi e Spazi si deve porre quale garante del processo di coinvolgimento e come riferimento consistente di un'azione allargata che mette a sistema le differenti iniziative e che costruisce le opportune compatibilità tra sistemi e soggetti interagenti.

Per l'attività del **Pedibus**, l'Ufficio Tempi e Spazi organizzerà:

- ✚ Nr. 1 Incontro di lavoro tra i Settori Comunali per condividere le fasi e l'organizzazione dell'iniziativa;
- ✚ nr. 1 tavolo tematico con le istituzioni scolastiche con l'obiettivo di individuare quelle dove realizzare il progetto a livello Sperimentale. Successivamente Incontri specifici con i genitori al fine di verificare e quantificare la disponibilità di ognuno;
- ✚ nr. 1 tavolo tematico con le associazioni di categoria per individuare gli esercizi commerciali che vogliono partecipare per essere un punto di riferimento e di sicurezza per i bambini ed i genitori lungo il tragitto del pedibus. Sottoscrizione di lettere di adesione all'iniziativa;
- ✚ nr. 1 tavolo tematico con le associazioni del Terzo Settore che, interessate al tema, vogliono collaborare e partecipare alla sperimentazione attraverso il sostegno e la promozione di iniziative collegate, connesse alle tematiche e ai valori sostenuti. Sottoscrizione accordi con le associazioni di volontariato.

Per l'attività del **Taxi a chiamata**, l'Ufficio Tempi e Spazi organizzerà

- ✚ nr.1 Incontro di lavoro tra i Settori Comunali per condividere le fasi e l'organizzazione dell'iniziativa;
- ✚ nr. 1 incontro con le associazioni e/o cooperative del Terzo Settore che, interessate al tema, vogliono collaborare e partecipare alla sperimentazione attraverso il sostegno e la promozione di iniziative collegate, connesse alle tematiche e ai valori sostenuti. Sottoscrizione accordi con le associazioni di volontariato.

Il Partenariato Istituzionale e sociale che collaborerà nell'articolazione e nella realizzazione degli interventi sperimentali sarà molto ampio, dal momento che, a partire da quello interessato nella fase di

progettazione, coinvolgerà quello attivato durante l'attuazione dello studio di fattibilità "Kronos e Kairos".

Per il coinvolgimento del partenariato si prevede che, a seguito di un'analisi degli stakeholders, per ogni azione sperimentale si attiverà uno strumento di progettazione partecipata, più idoneo agli obiettivi da raggiungere.

Nello specifico verranno coinvolte le organizzazioni sindacali e di categoria maggiormente rappresentative, le scuole, le associazioni, le imprese sociali, gli enti di formazione, il centro territoriale per l'impiego, la ASL, gli uffici comunali competenti, suddivisi per target obiettivo, in base all'azione da analizzare.

Al momento della candidatura, sebbene siano stati contattati tutti gli Enti partner dello studio, sono pervenute le adesioni formali dei seguenti Enti, di cui si allega lettera di intenti:

1. Confesercenti Provinciale Barletta – Andria - Trani;
2. Centro Servizio Volontariato San Nicola;
3. Associazione di Volontariato "La Torre Onlus"
4. Banca del Tempo S.M.C.;
5. AVIS Comunale di Canosa di Puglia.

## **10 FATTIBILITA' TECNICO-AMMINISTRATIVA (PROCEDURE DA ATTIVARE)**

L'Ufficio dei Tempi e degli Spazi è una struttura operativa individuata all'interno dell'Amministrazione Comunale di Canosa, in particolare presso l'Ufficio di Piano per la trasversalità del tema e per l'opportunità di assicurare al processo uno sviluppo importante. L'Ufficio, vista la complessità dei compiti istituzionali, necessita di una struttura organizzativa tale da dover prevedere l'individuazione e la designazione dello staff preposto alla direzione e al funzionamento dello Stesso.

Infatti la prima procedura da attivare sarà proprio la nomina del Responsabile che avrà funzione di coordinamento delle attività e da una funzionaria, addetta alla segreteria/amministrazione, con il compito non solo di predisporre tutta la documentazione amministrativa necessaria per il funzionamento dell'Ufficio, ma anche di esaminare gli atti necessari alla realizzazione dei singoli interventi.

Successivamente l'Ufficio Tempi e Spazi, garante delle iniziative sperimentali, tra le procedure dovrà necessariamente attivare per il **PEDIBUS**:

- Sottoscrizione di Convenzioni con gli Istituti Scolastici che aderiscono all'iniziativa;
- Sottoscrizione Accordo con la Polizia Municipale Locale per la messa in sicurezza dei percorsi pedonali attivati e la posa della segnaletica orizzontale e verticale;
- Sottoscrizione di Protocollo d'intesa con le associazioni di categoria e con le Associazioni del Terzo Settore;

per il **TAXI A CHIAMATA**:

- Emanazione della Gara di Appalto per il servizio del Taxi a chiamata;
- Sottoscrizione Contratto di Appalto con la Società vincitrice;
- Sottoscrizione di Protocollo d'intesa con le Associazioni del Terzo Settore.

## **11 ATTIVITA' DI COMUNICAZIONE/SENSIBILIZZAZIONE/PROMOZIONE**

Grande importanza sarà data alle attività di comunicazione ed informazione e al coinvolgimento dei portatori di interesse, con l'obiettivo di sensibilizzare il territorio alle politiche temporali urbane.

L'azione realizzata dall'Ufficio Tempi si strutturerà attraverso tre macro-attività, come di seguito mostrate:

**Attività 1:** scelta del logo, con l'obiettivo di dare visibilità e riconoscibilità alle nuove politiche temporali.

L'ufficio Tempi e spazi sceglierà il logo identificativo;

**Attività 2:** scelta degli strumenti di comunicazione e campagna di promozione. Saranno predisposti specifici strumenti di comunicazione:

- comunicati stampa e articoli su giornali locali;
- materiale informativo (brochure, manifesti e locandine dell'UTS);
- materiale informativo (brochure, manifesti e locandine delle azioni sperimentali – PEDIBUS e TAXI A CHIAMATA);
- Video Spot.

**Attività 3:** "coinvolgimento e partecipazione". Le AZIONI SPERIMENTALI che si andranno a realizzare saranno affiancate da una campagna di sensibilizzazione (da realizzare una volta iniziate le iniziative) da veicolare in tutti quei luoghi più frequentati dalla cittadinanza (Parrocchie – Palestre, etc.). Inoltre si prevede la realizzazione di materiale identificativo per tutti i soggetti aderenti alle iniziative.

## 11. 1 UFFICIO TEMPI E SPAZI

Nell'ambito delle attività di comunicazione, sensibilizzazione e promozione sarà necessario:

- promuovere l'Ufficio Tempi e Spazi dell'Ambito come la struttura che permanentemente si occuperà di ridisegnare i ritmi di vita nell'ambito della città e contemporaneamente di renderla accessibile ai cittadini, attraverso la realizzazione di un logo identificativo, di una locandina e di volantini informativi;
- diffondere le informazioni sugli interventi sperimentali attraverso il materiale informativo (brochure, manifesti, etc.)

## 11.2 PEDIBUS

L'Ufficio Tempi e Spazi, promotore dell'iniziativa, dovrebbe farsi carico, nei modi ritenuti più opportuni, di portare a conoscenza all'interno delle scuole elementari dei Comuni appartenenti all'Ambito territoriale di Canosa di Puglia il progetto Pedibus, al fine di coinvolgere e sensibilizzare tutte le componenti degli organismi scolastici (direzioni didattiche – insegnanti – bambini – genitori).

Dovrebbe essere una campagna rivolta soprattutto ai bambini con l'obiettivo di renderli assolutamente protagonisti dell'iniziativa.

**Elementi della campagna di promozione:**

- lettere alle direzioni didattiche;
- incontri bambini – insegnanti – genitori;
- brochure dell'iniziativa;
- manifesti all'interno delle scuole.

Oltre alle iniziative di lancio dell'attività sperimentale, è necessario prevedere azioni di comunicazione e di sensibilizzazione, volte al sostegno e alla diffusione del Pedibus. Una campagna di sensibilizzazione vera e propria da realizzare una volta iniziata l'iniziativa, che prevede, oltre al materiale promozionale da affiggere in tutti quei luoghi più frequentati dalla cittadinanza, i seguenti elementi:

- Organizzazione di punti informativi all'esterno delle scuole per far conoscere l'iniziativa all'interno del quartiere, con possibile coinvolgimento di altri soggetti;
- Materiale informativo ed identificativo dell'iniziativa (adesivi nelle vetrine dei negozi di quartiere etc.).

### 11.3 TAXI A CHIAMATA

Al fine di dare il giusto risalto a tale azione sperimentale, l'Ufficio Tempi e Spazi in collaborazione con il partenariato prevedrà le migliori modalità di diffusione e di sensibilizzazione. In particolare sarà organizzata un'attività di promozione ed una campagna informativa capillare al fine di coinvolgere l'intera cittadinanza. La campagna, oltre a rafforzare l'effetto moltiplicatore, promuoverà la diffusione ed il consolidamento delle politiche temporali previste dalla normativa nazionale. Per garantire la diffusione e la condivisione degli obiettivi dell'azione sperimentale sul territorio, si organizzeranno una serie di eventi-manifestazioni, sviluppando, in questo modo, un senso di appartenenza al progetto con i vantaggi relativi sia in termini di coesione sociale che in termini di risultati raggiunti. Inoltre si utilizzeranno le tecniche ed i mezzi di comunicazione migliori per ottenere una diffusione a rete e per tutte le fasce d'età:

- Pubblicazione sui Quotidiani locali
- Lettere alle associazioni
- Manifesti e locandine
- Volantinaggio

In collaborazione con gli Enti partner, sarà realizzato un video spot che sarà diramato su mass media più diffusi.

## 12 CAPACITÀ DELL'AZIONE DI AUTO SOSTENERSI A REGIME

Le iniziative proposte, sebbene abbia le caratteristiche della sperimentazione, sin dalle prime fasi della loro ideazione sono state oggetto di confronto per la definizione delle modalità logistico-organizzative ed economiche attraverso cui renderle stabili anche al termine del finanziamento regionale. Una volta strutturato e sperimentato il modello di funzionamento della sperimentazione del Taxi a chiamata, l'idea è quella di farla rientrare nella gestione ordinaria delle attività istituzionali dell'Ambito territoriale di Canosa di Puglia. Infatti, attraverso il sostegno e la partecipazione attiva degli enti locali, si proporrà all'Ambito Territoriale Sociale di far propria l'iniziativa, inserendola nella programmazione triennale del proprio Piano Sociale di Zona. Invece, la sostenibilità futura della azione sperimentale Pedibus, che si andrà a mettere in campo potrà essere anche eventualmente garantita attraverso il sostegno ed il contributo delle Istituzioni Scolastiche coinvolte all'iniziativa, nonché delle organizzazioni del Terzo settore e delle Associazioni di volontariato aderenti alla rete di supporto all'iniziativa.

## 13 QUADRO DELL'INVESTIMENTO

Macrovoce	Voci di spesa	ATTIVITÀ	€
Attività del personale interno/esterno per la realizzazione della	Personale interno/esterno	Ufficio Tempi e Spazi	7.000,00







