

## AMBITO TERRITORIALE DEI COMUNI DI



Comune di  
Altamura



Comune di Gravina  
di Puglia



Comune di  
Poggiorsini



Comune di  
Santeramo in Colle

per la gestione associata dei servizi sociali

BURP n. 194 del 3-12-2009

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



**Studio di Fattibilità**

**IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**  
Dott.ssa Caterina Incampo

Redazione a cura di:



Altamura, 30.03.2012



**Responsabile Unico del Procedimento**

Dott.ssa Caterina Incampo

**Redazione Studio di Fattibilità PTTS**

Consorzio Uning S.c.a r.l.



Altamura, 30.03.2012



## Sommario

Premessa .....	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 n. 1 .....	10
3.1 Localizzazione dell’Ambito .....	10
3.2 Geomorfologia dell’Ambito .....	12
3.3 Caratteristiche demografiche .....	15
3.4 Polarità urbane e processi di trasformazione territoriale .....	23
3.3. Accessibilità e Mobilità Interna .....	31
3.5 Economie locali, istruzione e lavoro.....	36
3.6 Il sistema di welfare e la dotazione di servizi .....	43
3.7 Analisi cronografica dei flussi veicolari.....	48
3.8 Indagine sugli utilizzi del tempo e dello spazio .....	53
3.9 Swot Analysis .....	61
4. La Visione del PTTS .....	62
5. L’architettura del PTTS e gli obiettivi generali.....	64
6. Le 3 Linee di azione, gli obiettivi specifici e i progetti .....	67
6.1 Linea di azione 1 .....	67
6.2 Linea di azione 2 .....	67
6.3 Linea di azione 3 .....	68
7. L’Ufficio di Piano dei Tempi e degli Spazi .....	68
8. Strumenti di comunicazione del PTTS e approccio partecipativo .....	70



9. La dotazione finanziaria richiesta .....	74
APPENDICE.....	75
Allegato 1.1   Scheda Progetto Car Pooling & Sharing .....	76
Allegato 1.2   Scheda Progetto Bike Sharing e percorsi ciclopedonali .....	79
Allegato 1.3   Scheda Progetto PiediBUS.....	81
Allegato 2.1   Scheda Progetto Ufficio dei Tempi e degli Spazi .....	83
Allegato 2.2   Scheda Progetto Portale Multicanale di e-Gov e e-Participation.....	86
Allegato 2.3   Scheda Progetto SIT Time Oriented per crono mappatura dinamica .....	88
Allegato 2.4   Scheda Progetto Giornata del Cittadino.....	91
Allegato 3.1   Scheda Progetto Banche del Tempo .....	93
Allegato 3.2   Scheda Progetto Micronidi familiari.....	96
Allegato 3.3   Tempo pre/post scuola.....	98
Allegato 3.4   Baby Parking .....	100



## **Premessa**

*Disegnare le politiche temporali e spaziali per le nostre città rappresenta una vera e propria scommessa.*

*Questo documento, dunque, non ha natura di mero atto gestionale, quali sono la più parte dei provvedimenti che ogni amministrazione deve quotidianamente assumere, ma si qualifica come innovativo e lungimirante.*

*Affronta il tema del governo del territorio non solo dal punto di vista dello spazio, secondo la tradizionale visione per cui la città è costituita dagli spazi, si conforma e si espande occupando e qualificando i luoghi, ma nell'ottica del tempo, variabile fondamentale della vita quotidiana di ogni cittadino/a.*

*Una città più vivibile, a misura delle reali esigenze dei propri abitanti, non può essere delineata solo agendo sulla dimensione spaziale, ma deve assumere la variabile temporale come costitutiva di una nuova esigenza di qualità di vita che si misura con esigenze molteplici e sempre più differenziate.*

*Il tempo nella nostra epoca è sempre più una risorsa scarsa da tutelare e valorizzare.*

*E penso soprattutto al tempo delle donne, perennemente in delicato equilibrio per garantire una doppia presenza in ambito familiare e lavorativo. O ancora al tempo dei pendolari, quotidianamente sottratti dal lavoro e dai viaggi al tempo per gli affetti. O ancora al tempo dei bambini, che meritano una cura e un'attenzione che spesso i nostri ritmi di vita, non ci consentono di assicurare loro.*

*L'Ambito Territoriale Sociale di Altamura ha bisogno di politiche temporali, di indirizzi che riescano a rileggere e attualizzare in modo efficace e moderno, la sapienza antica dei nostri padri che hanno saputo calibrare le proprie esistenze nel rapporto tra tempo e territorio, disegnando un percorso di esistenza pienamente consapevole e in linea con i ritmi della stagionalità e della natura.*

*Avvertiamo il bisogno di una nuova sensibilità su questi temi, di una nuova linea di politica del territorio che sappia leggere e interpretare questi nuovi bisogni sociali e tradurli in atti concreti di regolazione e pianificazione.*

*Una nuova politica del territorio che sia più vicina alla vita dei cittadini e delle cittadine e in grado di dividerne prospettive e strumenti innovativi di governo dei beni comuni e della cosa pubblica.*

*Presidente del Coordinamento Istituzionale*

*Dr. Mario Stacca*



## **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. 241/90), 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 '90, 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.

E' 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 n. 7 del 21 marzo 2007 *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 n. 21 dell'11 novembre 2008 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. n. 1267 del 21 luglio 2009, 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 - n. 194 del 3





dicembre 2009) 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 n. 1

#### 3.1 Localizzazione dell'Ambito

L'Ambito Territoriale Sociale n. 1 della Provincia di Bari costituito dalla unione dei quattro territori comunali di Altamura, Gravina in Puglia, Poggiorsini e Santeramo in Colle, è un'area omogenea che si estende su una superficie di oltre 995 Km<sup>2</sup>, pari al 19,4% dell'area provinciale, caratterizzata dalla presenza di pochi centri di media dimensione disposti lungo un asse che si dipana da est ad ovest fra la Murgia alta ed i territori lucani.

**Figura:** Inquadramento generale dell'Ambito Territoriale



E' localizzata nella parte occidentale della Provincia di Bari ed occupa prevalentemente il rialto terrazzato denominato Alta Murgia con altimetrie variabili dai 200 ai 680 metri s.l.m. Si caratterizza per il paesaggio suggestivo costituito da lievi ondulazioni ed avvallamenti, con fenomeni carsici ipogei ed epigei rappresentati dalle gravine, dalle doline o puli e dalle grotte. Tali elementi conferiscono al territorio una notevole ricchezza dal punto di vista ambientale ormai riconosciuta ma non ancora completamente valorizzata.

Il territorio è costituito in prevalenza da formazioni di calcari cretacei. Si caratterizza per la presenza di aree a pascolo naturale e seminativi in zone non irrigue, a cui si aggiungono terreni di seminativo erborato asciutto e, in prossimità degli abitati, oliveti e vigneti.

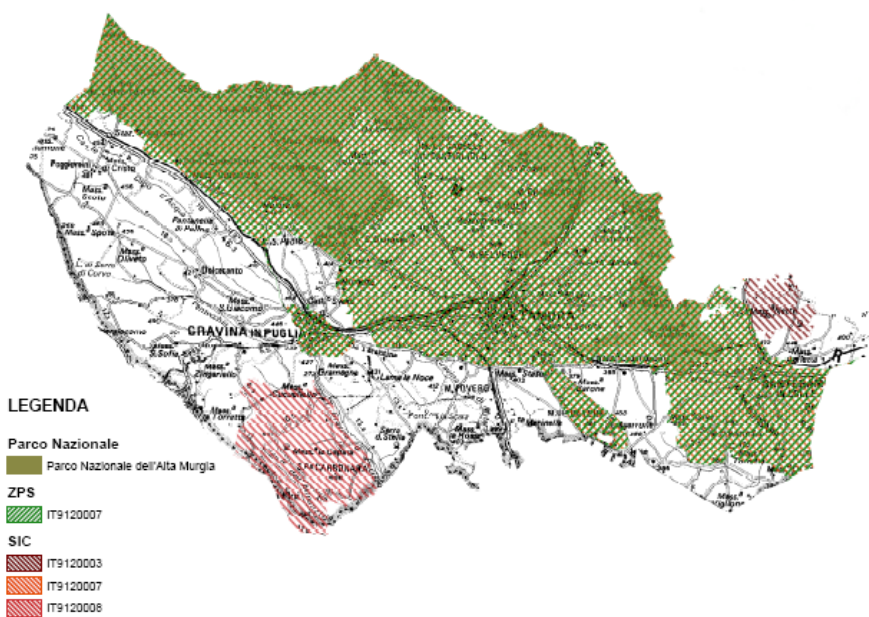
Un'area interna che, negli ultimi decenni, ha saputo ribaltare il proprio carattere di marginalità, partendo proprio dalla specificità di territorio posto a cavallo fra le due polarità di Bari e Matera capace di esprimere una forte individualità nel sistema ambientale come in quello produttivo.

La costruzione di un modello industriale affiancato a quello agro pastorale si è realizzata negli ultimi anni a dispetto delle forti limitazioni date da un sistema infrastrutturale insufficiente e da una visione politica delle dinamiche locali incapace di cogliere gli agganci e le dimensioni sovra-regionali dei fenomeni in atto.

Il territorio ritenuto improduttivo per le sue terre incolte e per i suoi manufatti isolati, si è imposto progressivamente alla attenzione delle sensibilità ambientali sino alla affermazione di quest'ultimo come serbatoio naturale per quella fascia costiera afflitta da fenomeni di inurbamento esponenziale.

L'istituzione del Parco dell'Alta Murgia e il complesso sistema delle tutele operanti su questi territori, appaiono come il primo esito di questa consapevolezza ambientale acquisita, e si impongono alla attenzione delle comunità locali quali premesse necessarie per l'attuazione di una compiuta mediazione fra il momento della tutela e quello della produttività economica del patrimonio storico e naturale.

**Figura:** Sistema delle tutele ambientali dell'Ambito (PSAV, 2010)



La particolare localizzazione dell'Ambito si pone come primo fattore identitario utile per l'individuazione di un percorso di qualificazione da compiere. Un percorso che potrà raggiungere gli obiettivi in ragione della capacità di far convivere quegli ampi spazi densi di fascino e di risorsa emozionale con le legittime spinte all'innalzamento del livello sociale e produttivo.

Già oggi ci sono tutte le condizioni per proporre l'Ambito come polarità territoriale e culturale in grado di rivestire un ruolo importante nell'ambito dei nuovi assetti in fase di definizione a scala regionale e provinciale. E se la storica dipendenza dall'area metropolitana di Bari appare confermata per la rilevante concentrazione di servizi nel settore terziario e industriale che qui continuerà ad insistere, il consolidamento dell'asse Bari-Matera e lo sviluppo di un asse trasversale che partendo dall'area industriale di Melfi raggiunge lo sbocco a mare di Taranto, si delinea come sistema parallelo al quello costiero adriatico in grado di produrre ricadute positive sull'intero complesso delle aree interne.

In questo senso, i programmi di rafforzamento del collegamento all'accesso autostradale di Candela e la conferma dei piani per la piattaforma portuale di Taranto previsti dal Piano Strategico 'Città Murgiana' e dal PUM, se attuati, apriranno nuove possibilità sia per il sistema industriale che per quello turistico, agevolando le connessioni alla rete nazionale e completando la dotazione di approdi di valenza internazionale presente nel territorio regionale.



In particolare il consolidamento del legame già spontaneamente in essere con l'area del Materano e quindi con la fascia ionica appare indispensabile in una ridefinizione strategica dei ruoli territoriali in cui l'area appare posizionarsi baricentricamente nel sistema delle eccellenze territoriali ed in particolare nel triangolo che ha come vertici i siti UNESCO (Sassi di Matera, Castel del Monte, Alberobello).

La tradizionale gerarchia segnata dal ruolo dominante del Capoluogo di regione è destinata ad essere rivista soprattutto in ragione di uno sviluppo produttivo e sociale dell'Ambito Territoriale inteso non già come sistema territoriale che risolve al proprio interno le necessità, quanto come sistema aperto capace di relazionarsi con le reti presenti nel contesto territoriale a loro volta in connessione con il quadro internazionale.

### **3.2 Geomorfologia dell'Ambito**

I territori dell'Ambito rappresentano quella porzione della penisola italiana posta a cavallo tra la regione Puglia e la regione Basilicata, ricadendo nel punto d'incontro delle province di Bari, Matera e Potenza. Essi si estendono per circa 100.000 ha e da un punto di vista altimetrico, da un minimo di 200 m. del versante sudoccidentale ai 679 m. di Monte Caccia. Il paesaggio è individuato al limite tra l'altopiano calcareo delle Murge e la Fossa bradanica.

La superficie topografica dell'altopiano delle Murge costituisce un rilievo tabulare allungato da NW a SE, delimitato da una estesa scarpata sul margine occidentale e sud-occidentale la quale, in prossimità della zona di Santeramo in Colle, è meno alto e ripido.

Verso il mare Adriatico, invece, l'altopiano delle Murge è delimitato da una serie di ripiani posti a quote diverse. Gli strati della successione cretacea formano una estesa struttura monoclinale interessata da deformazioni di tipo plicativo e disgiuntivo. La monoclinale ha una generale immersione a SW e si sviluppa con andamento subparallelo alla Fossa Bradanica.

Le sezioni geologiche evidenziano la geometria, l'assetto e i rapporti di posizione delle diverse unità. Gli strati calcarei sono dislocati da faglie dirette a carattere distensivo con orientazione EW, WNW – ESE che hanno dato luogo a una serie di alti e bassi tettonici. Gli strati sono orizzontali o inclinati di pochi gradi (5° - 10°); maggiori inclinazioni si rinvencono in corrispondenza degli allineamenti di faglie.

La superficie topografica delle Murge si configura in forme debolmente ondulate e incise, intervallate da distese pianeggianti o ampiamente depresse. L'aspetto dominante è quello di un'area petrosa in gran parte incolta, destinata quasi esclusivamente a pascolo. All'altopiano calcareo si contrappone l'esteso ed ampio bacino del tratto medio del fiume Bradano (Fossa Bradanica).

Il passaggio dalle Murge Alte alla Fossa Bradanica è segnato dall'orlo di scarpata di faglia abbastanza netto e spesso ripido, intaccato trasversalmente da numerosi solchi d'erosione (lame), parzialmente attivi nei periodi di intensa piovosità.

**Figura:** Orlo di scarpata di faglia



Spesso, inoltre, i solchi erosivi terminano in corrispondenza di un inghiottitoio o grave o sul fondo di doline a formare così valli morte e valli cieche. Ne è testimonianza di questo la depressione di “Gurlamanna” ubicata nel territorio comunale di Altamura. Forme carsiche epigee, costituite da doline in genere di piccole dimensioni, conferiscono a questa zona il chiaro aspetto di un paesaggio carsico.

Il carsismo pur avendo una incidenza diversa da zona a zona, si presenta nel complesso articolato ed in avanzato stadio di sviluppo, sia per il numero e le forme di superficie, sia per la presenza di un'estesa vascolarizzazione ipogea. Esso è di epoca remotissima in quanto l'opera di carsificazione è lunghissima nel tempo.

Probabilmente fin dal Miocene (cenozoico) la parti emergenti dal mare furono esposte alle attività meccaniche e dinamiche d'erosione e dissoluzione della massa calcarea. Questi processi carsici sono stati e sono tuttora i principali fattori del modellamento del terreno, specialmente nella parte più interna del comprensorio dove i terreni di copertura e la terra rossa sono pressoché assenti e la vegetazione arborea manca. In particolare, dove la dissoluzione del calcare appare più spinta che altrove, si può osservare come le forme del terreno sia più apre ed evidenti (carso nudo).

Le forme carsiche di superficie sono attestate nel territorio nelle tipologie di vallecicole, depressioni, conche carsiche, suddivise in doline e bacini, e i campi solcati. I bacini carsici sono tra i più comuni e diffusi tra i fenomeni carsici dell'Alta Murgia.

Tra le forme sotterranee invece, si distinguono i pozzi, gli inghiottitoi, le voragini o gravi, le caverne e grotte adornate da suggestive formazioni di stalattiti e stalagmiti. Tra i più estesi bacini carsici, vi sono quelli di Gurlamanna, le Gravi tre Paludi, di Murgia Crocetta, di Masseria Previticelli.

Di contro tra le forme più vistose e appariscenti sono le doline (puli) che, a seconda della loro forma e genesi, possono essere a piatto, a scodella, a calice o a imbuto. Il Pulo (o Dolina) è una depressione di forma circolare il cui fondo è generalmente riempito di terra rossa; il diametro è compreso tra 10 – 1000 m, la profondità tra 2 – 200 m, e la forma può essere a piatto, a ciotola, a imbuto o a pozzo. Tra le più note di queste forme, sia per larghezza che per profondità, vi è il Pulo di Altamura, formatosi per sprofondamento del tetto di un'ampia cavità carsica e il Pulicchio di Gravina, a sezione sub circolare con la sua forma a ciotola.

Le Gravine sono ancora dei veri e propri canyon carsici, sovrainposti al substrato calcareo in cui sono profondamente incise; in alcuni tratti, lo sviluppo è stato agevolato dalla presenza di forme carsiche ipogee. Le Gravi (o Voragini) sono inghiottitoi di dimensioni maggiori. Sono costituite da una serie di pozzi collegati

in serie da cunicoli o grotte. Nei territori di area vasta, notevole è la loro diffusione, ve ne sono di diversa grandezza e portata anche se spesso sono ostruite. Tra le più importanti e profonde ricordiamo quella di “Farauàlla = foro nella valle” sita tra Jazzo del Monaco e Masseria Previticelli, in località “Murgia del Ceraso” e la grotta di Lamalunga nei pressi del Pulo di Altamura.

**Figura:** La Gravina di Gravina di Puglia



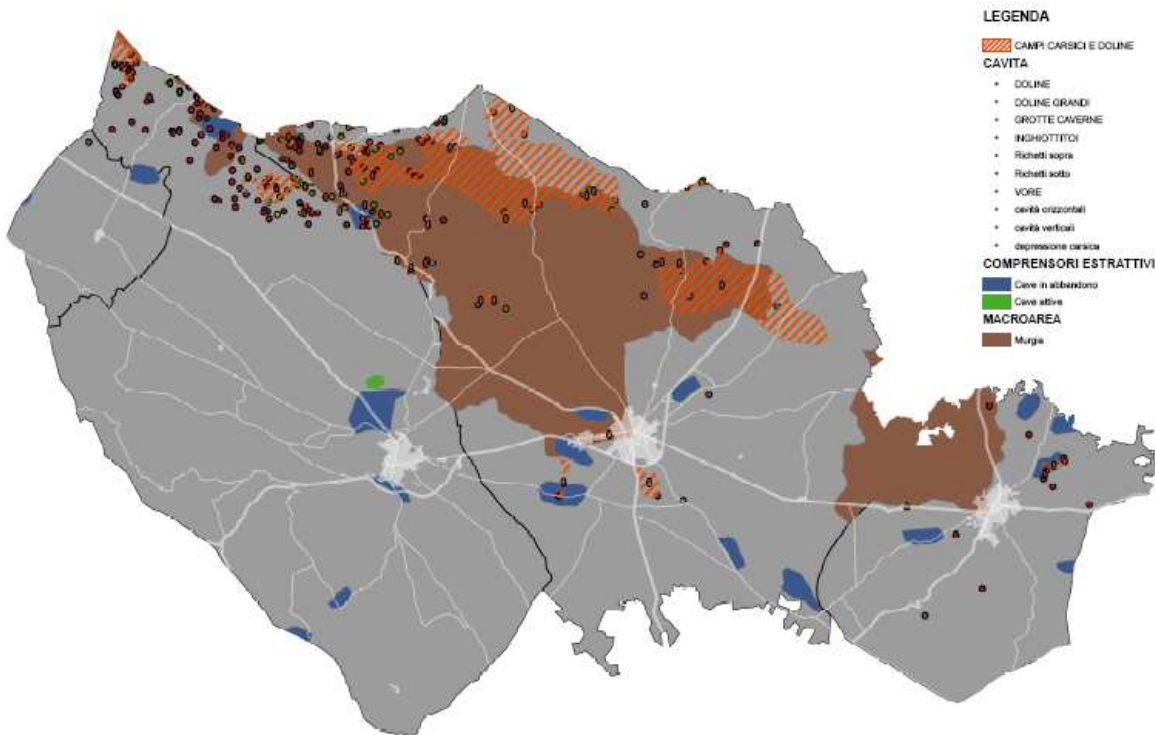
Le Lame sono incisioni superficiali di origine tettono-carsica tipiche del versante adriatico delle Murge; idrogeologicamente rappresentano le linee di impluvio attive solo in caso di piogge intense.

Sotto l’aspetto morfologico l’area mostra l’influenza dei fattori sia litologici che strutturali. Qui le forme del rilievo sono condizionate in maniera determinante dalla natura dei terreni che la costituiscono (conglomerati, sabbie o argille). Considerata la facilità con cui questi materiali diventano preda degli agenti erosivi, risulta subito evidente come gran parte delle forme dei rilievi siano in continua evoluzione.

Le frane ed i dissesti finiscono col diventare elemento fondamentale della morfologia della zona. Antichi corpi di frana stabilizzati sono quelli riconoscibili in località “Ricupa” e “Rifezza” “Masseria Cucuglielli” e “Costarizza”, “Conca D’Oro”, “Jazzo”, “il Serrone”, “Cirenaica” località situate a Sud dei territori comunali di Gravina in Puglia e di Poggiorsini.

Il ruscellamento causato dall’acqua di pioggia che scorre secondo linee di massima pendenza dà anche origine a imponenti solchi erosivi (“Gully erosion”). Tali forme si rinvencono sui pendii costituiti da argille limose e limi argilloso-sabbiosi, dove l’azione dell’acqua è facilitata dai solchi lasciati sul suolo agrario dagli agricoltori. Questo tipo di dissesto è particolarmente evidente in aree situate a sud di Gravina, in località “Caprarizza” e “Rifezza Pantone”.

**Figura:** Caratteri geomorfologici dell’Ambito (PSAV, 2010)



Gli effetti più cospicui si rilevano laddove il fenomeno franoso è determinato dall’erosione al piede del versante operata dalle acque incanalate. Degli esempi imponenti di questi tipi di movimenti si rinvencono in località “Ricupa” e “Caprarizza”. Nell’area di affioramento della Calcarenite di Gravina, la morfologia è molto tranquilla. La disposizione è grosso modo tabulare, l’assetto spesso in clinostratificazione verso la valle del fiume Bradano e la resistenza alle azioni erosive ha determinato forme poco o nulla pronunciate ad ampi tratti pianeggianti e a versanti debolmente inclinati.

### 3.3 Caratteristiche demografiche

L’area di riferimento è composta da 4 comuni, tutti della provincia di Bari, con una popolazione residente che, secondo i dati ISTAT al 01.01.2009 è risultata pari a 141.315 unità si estende per una superficie di oltre 995 kmq.

Il territorio, che si estende nella parte occidentale della provincia di Bari ovvero nell’area denominata Alta Murgia, occupa quasi il 20% dell’intera area provinciale ma ha una densità demografica più bassa della media provinciale nonostante la popolazione residente di alcuni dei suoi comuni non sia irrilevante. I comuni di maggiori dimensioni hanno oltre 68 mila abitanti (Altamura) e 44 mila abitanti (Gravina in Puglia).

Tuttavia, mentre la città di Altamura ingloba quasi la metà dei risiedenti nell’Ambito, il comune di Poggiorsini rappresenta l’1% con una dimensione di appena 1.470 abitanti.

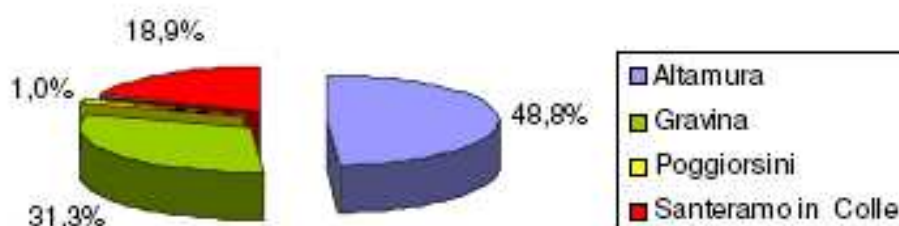
La percentuale relativa all'estensione territoriale si abbassa sensibilmente ove si consideri che la popolazione residente all'interno del perimetro dell'Area rappresenta l'8,8% del totale su base provinciale nonché il 3,5% su scala regionale.

**Figura:** Popolazione residente nei comuni dell'Ambito (PSdZ, 2010)

Comuni	Maschi	Femmine	Totale
Altamura	33.986	34.899	68.885
Gravina in Puglia	21.884	22.370	44.254
Poggiorsini	744	710	1.454
Santeramo in Colle	13.226	13.496	26.722
<b>Totali</b>	<b>69.840</b>	<b>71.475</b>	<b>141.315</b>

Fonte: Piano Sociale di Zona 2010 – 2012

**Figura:** Popolazione residente nei comuni dell'Ambito (valori percentuali) (PSdZ, 2010)



Fonte: Piano Sociale di Zona 2010 – 2012

La scarsa antropizzazione che caratterizza i luoghi oggetto d'analisi emerge, se possibile con maggior evidenza, confrontando i dati sulla densità demografica delle quattro città con quelli provinciali e regionali.

Tale ultimo valore si presenta in linea col dato di Matera, capoluogo di provincia lucano fortemente interrelato ai quattro comuni murgiani. All'interno del territorio peraltro la ripartizione della popolazione presenta tratti di disomogeneità: mentre la città di Altamura ingloba quasi la metà dei residenti nell'Ambito, il comune di Poggiorsini rappresenta l'1%. E' quindi possibile, in ordine a quanto sin qui espresso, affermare che il comprensorio di comuni ricadenti nell'analisi si caratterizza per insediamenti antropici di entità relativamente bassa.

Nel periodo 1991-2008 la popolazione complessiva dell'area è cresciuta di poco più di 69.200 unità, facendo registrare nell'area una crescita complessiva del 14,25 % rispetto al primo anno del periodo (1991), a differenza della crescita complessiva, pari al 4,52 %, che si è osservata nello stesso periodo per l'intera provincia di Bari e del solo 1,11 % dell'intera Regione.



**Figura:** Variazione di popolazione 1991-2008 (PSdZ, 2010)

Comune	Popolazione ottobre 1991	Popolazione 1° gennaio 2001	Popolazione 1° gennaio 2008	Variazione % 1991/2008
Altamura	57.874	64.167	68.373	18,14%
Gravina in Puglia	39.261	42.154	44.124	12,39%
Poggiorsini	1.478	1.517	1.470	-0,54%
Santeramo in Colle	24.435	26.050	26.620	8,94%
<b>Totale Area Vasta</b>	<b>123.048</b>	<b>133.888</b>	<b>140.587</b>	<b>14,25%</b>
<b>Tot. Provincia di Bari</b>	<b>1.530.170</b>	<b>1.559.662</b>	<b>1.599.378</b>	<b>4,52%</b>
<b>Tot. Regione Puglia</b>	<b>4.031.855</b>	<b>4.020.707</b>	<b>4.076.546</b>	<b>1,11%</b>

La crescita considerata è, tuttavia, frutto di dinamiche molto differenziate tra i comuni. Da situazioni più dinamiche come quelle di Altamura e Gravina, si passa a situazioni addirittura di riduzione assoluta della popolazione, come per Poggiorsini. I principali indicatori sociodemografici, ed in particolare l'analisi della composizione della popolazione per classi di età, ci mostrano una popolazione nell'area demograficamente matura, ma con dinamiche ancora positive: la popolazione tra 0 e 14 anni negli ultimi otto anni comincia appena a decrescere (-3,8%), contro una riduzione di quasi il 9% registrata su base provinciale tanto che oggi la popolazione più giovane rappresenta oltre il 19 % sul totale dell'Ambito contro il 15,7% della Provincia di Bari.

**Figura:** Popolazione per classi di età (PSdZ, 2010)

Comune	Popolazione residente:												superficie comunale (Km <sup>2</sup> ) *	Densità per km <sup>2</sup>
	M				F				M+F					
	0-14	15-64	oltre 64	totale	0-14	15-64	oltre 64	totale	0-14	15-64	oltre 64	totale		
Altamura	7.147	22.664	3.907	33.738	6.721	22.667	5.347	34.635	13.868	45.251	9.254	68.373	428	159,8
Gravina in Puglia	4.297	14.748	2.823	21.858	4.118	14.673	3.475	22.266	8.405	29.421	6.208	44.124	381	115,7
Poggiorsini	141	492	118	751	139	448	132	719	280	940	250	1.470	43	34,1
Santeramo in Colle	2.298	9.064	1.854	13.186	2.293	8.798	2.343	13.434	4.561	17.682	4.197	26.620	143	185,6
<b>Totale Provincia di Bari</b>	<b>129.486</b>	<b>538.155</b>	<b>115.400</b>	<b>783.041</b>	<b>122.016</b>	<b>544.043</b>	<b>150.278</b>	<b>816.337</b>	<b>251.502</b>	<b>1.082.198</b>	<b>265.678</b>	<b>1.599.378</b>	<b>5.139</b>	<b>311,22</b>
<b>% fasce di età sul totale</b>	<b>8,1%</b>	<b>33,6%</b>	<b>7,2%</b>	<b>49,0%</b>	<b>7,6%</b>	<b>34,0%</b>	<b>9,4%</b>	<b>51,0%</b>	<b>15,7%</b>	<b>67,7%</b>	<b>16,6%</b>	<b>100,0%</b>		

Tiene bene la fascia di popolazione di età intermedia (la cosiddetta popolazione produttiva, pari al 66,5% della popolazione totale nell'area). La popolazione anziana cresce di poco più del 16%, con tendenze tuttavia più accentuate di quelle provinciali.

A guardare le situazioni dei singoli Comuni all'interno dell'area, non molto positive appaiono le tendenze demografiche dei Comuni di Altamura e Gravina con la popolazione anziana in consistente crescita contrapposta ad una forte riduzione della popolazione giovanile (0-14 anni): in particolare il comune di Poggiorsini presenta una riduzione dal 2001 al 2008 anche della popolazione di età intermedia (15-64 anni) mostrando segnali chiari di prossimità alla cosiddetta 'crescita zero' della popolazione, visti i comportamenti delle fasce di età marginali.

La successiva figura, invece, offre un dettaglio della dinamica di crescita della popolazione nell'ultimo quadriennio (2005-2008), articolato su tre parametri: 1. il tasso di crescita naturale; 2. il saldo migratorio; 3. la crescita totale.

**Figura:** crescita naturale, saldo migratorio e crescita totale 2005-2008 (PSdZ, 2010)

	Crescita naturale				Saldo migratorio				Crescita totale			
	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008	2005	2006	2007	2008
Altamura	7,0	6,4	5,6	5,5	3,6	2,4	1,4	1,9	10,6	8,8	7,0	7,4
Gravina in Puglia	3,1	5,5	4,9	4,3	-1,7	-2,5	2,5	-1,9	1,4	3,0	7,4	2,4
Poggiorsini	6,7	-2,0	-1,9	3,4	-14,9	5,5	-0,7	-14,4	-8,2	3,5	-2,6	-11,0
Santeramo in Colle	3,4	2,0	2,4	6,0	-0,5	-3,9	1,6	0,6	2,9	-1,9	4,0	6,6
<b>Totale Ambito</b>	<b>6,1</b>	<b>5,2</b>	<b>4,7</b>	<b>4,6</b>	<b>0,4</b>	<b>-0,4</b>	<b>1,7</b>	<b>0,5</b>	<b>6,5</b>	<b>4,8</b>	<b>6,4</b>	<b>5,1</b>
Provincia di Bari	2,3	2,0	1,7	1,7	-1,5	-1,4	0,2	-0,4	0,8	0,6	1,9	1,3

Come mostra la figura, il tasso di crescita naturale della popolazione dell'Ambito, valore che indica in un dato anno la differenza tra i nati vivi e i deceduti, pur segnando sempre un segno positivo, segue un trend decrescente, con una perdita tra il 2005 e il 2008 di quasi due punti. Il calo appare particolarmente marcato a Poggiorsini dove il tasso diviene negativo nel biennio 2006-2007, mentre Santeramo in Colle è l'unico centro che, dopo una fase di stagnazione fra il 2006 e il 2007, fa segnare nel 2008 un surplus di nascite di quasi tre punti rispetto al dato del 2005. L'andamento decrescente del saldo naturale sembra ricalcare quello dell'intera provincia, sebbene nel caso di quest'ultima il calo appaia più contenuto.

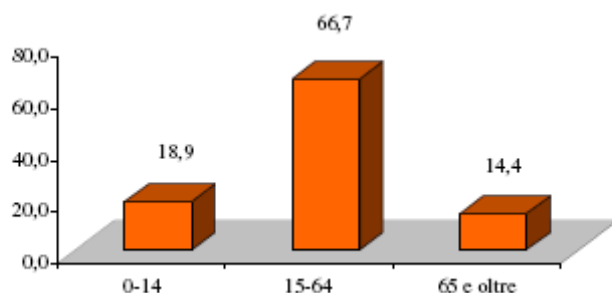
Il saldo migratorio sembra seguire un andamento altalenante: negativo nel 2006, segna un netto recupero nel 2007, per attestarsi poi nel 2008 su un valore assai vicino a quello del 2005. Anche in questo caso, è Poggiorsini a mostrare la perdita più netta nell'intervallo preso in esame. Il dato provinciale dopo la debole ripresa del 2007 ritorna negativo nel 2009.

Da ultimo, l'effetto del combinarsi del saldo naturale e di quello migratorio, determina un saldo totale che a fasi di crescita fa immediatamente seguire fasi di calo, sia pur contenuto.

In questo caso, all'interno dell'Ambito, al ridimensionamento della crescita di Altamura e di Poggiorsini si contrappone la ripresa di Gravina e Santeramo in Colle. Come osservato per il saldo naturale, la popolazione della provincia, nello stesso arco di tempo, fa registrare un incremento assai più modesto (+1,3).

Per quanto concerne la struttura per età della popolazione, la situazione a livello comunale appare diversificata. Nei comuni di Poggiorsini e Santeramo in Colle, infatti, la popolazione giovanile e gli over 65 anni sembrano aver raggiunto un sostanziale equilibrio (17,9% contro il 17,5% per Poggiorsini, 16,8% contro il 16,1% per Santeramo), il che lascia presumere una tendenza all'invecchiamento della popolazione, laddove nei restanti comuni lo scarto fra le due fasce d'età appare ancora a vantaggio nella popolazione compresa fra 0 e 14 anni, sia pure con una differenza compresa fra 4 e i 6 punti percentuali.

**Figura:** distribuzione percentuale della popolazione per classi di età



Tuttavia se si effettua una lettura diacronica dei dati relativi agli ultimi quattro anni appare evidente come l'indice di vecchiaia, pur mantenendosi su valori ben inferiori a quelli regionali o nazionali, mostra un lento ma graduale aumento, passando dal 69,6% registrato nel 2006 al 76,2 % del 2009.

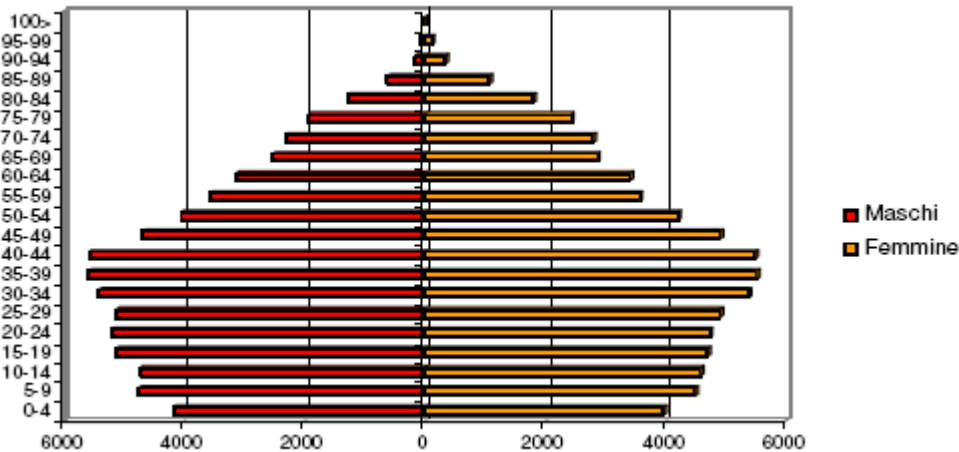
Più stabile nel tempo l'andamento degli altri due indicatori, quello di dipendenza strutturale e quello di dipendenza degli anziani. E' ancora una volta il comune di Poggiorsini a presentare valori dell'indice di dipendenza strutturale nonché di dipendenza anziani più elevati di quelli relativi all'intero Ambito in tutto il quadriennio preso in esame.

**Figura:** indici di dipendenza strutturale e di vecchiaia 2006-2009 (PSdZ, 2010)

	2006			2007		
	Indice di dipendenza strutturale	Indice di dipendenza anziani	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di dipendenza anziani	Indice di vecchiaia
Altamura	52,2	20,3	63,6	51,7	20,4	65,0
Gravina	51,0	21,1	70,7	50,7	21,3	72,5
Poggiorsini	60,7	26,6	77,9	57,0	25,8	82,6
Santeramo in Colle	49,9	27,0	84,9	48,9	23,0	89,1
<b>Tot Ambito</b>	<b>51,4</b>	<b>21,1</b>	<b>69,6</b>	<b>54,5</b>	<b>22,7</b>	<b>72,2</b>
Provincia	47,8	23,8	99,4	47,9	24,2	102,7
Puglia	49,3	25,8	109,7	49,3	26,2	113,3
Italia	51,1	29,8	139,9	51,5	30,2	141,7
	2008			2009		
	Indice di dipendenza strutturale	Indice di dipendenza anziani	Indice di vecchiaia	Indice di dipendenza strutturale	Indice di dipendenza anziani	Indice di vecchiaia
Altamura	51,1	20,4	66,7	50,4	20,4	68,5
Gravina	50,0	21,3	74,9	49,5	21,6	77,5
Poggiorsini	56,4	26,6	89,2	54,8	27,1	98,1
Santeramo in Colle	49,0	23,5	92,0	49,1	24,1	96,1
<b>Tot Ambito</b>	<b>50,4</b>	<b>21,4</b>	<b>73,7</b>	<b>49,9</b>	<b>21,6</b>	<b>76,2</b>
Provincia	47,8	24,5	105,6	47,9	24,9	108,6
Puglia	49,3	26,5	115,6	49,5	26,9	119,5
Italia	51,6	30,3	142,7	52,0	31,0	143,0

Al fine di completare l'analisi della struttura per età della popolazione dell'Ambito ci sembra opportuno riportare la piramide dell'età relativa ai residenti nei quattro comuni dell'Ambito.

**Figura:** Piramide dell'età dell'Ambito (PSdZ, 2010)



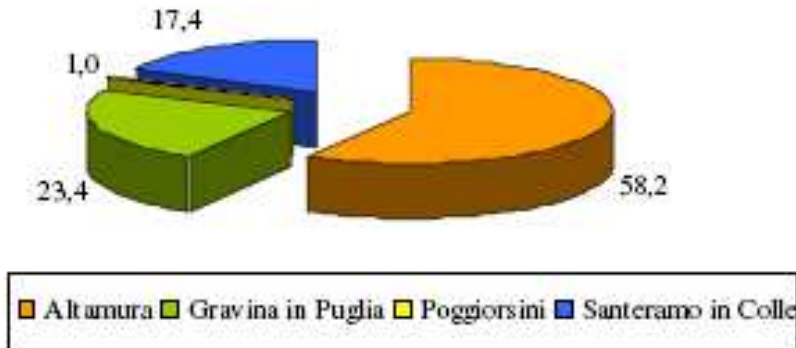
La piramide della popolazione dell'Ambito presenta una base abbastanza larga, che si allarga progressivamente fino alla classe 40-44 che raccoglie quasi l'8% della popolazione complessiva, con un sostanziale equilibrio fra la componente maschile e quella femminile. A partire da tale classe d'età si osserva un lento e progressivo restringimento verso il vertice, costituito dagli ultranovantenni, in virtù della maggior longevità femminile, in larga misura donne, e da ben 22 centenari (5 uomini e 17 donne). Va sottolineata la presenza tutt' altro che trascurabile dei "grandi vecchi" che rappresentano il 2,4% della popolazione.

Tale fenomeno è facilmente osservabile, ove le variazioni assolute sono ben percettibili osservando la piramide di età della popolazione suddivisa per sesso e per classi quinquennali. In realtà il termine "piramide" non risulta, in questo caso, molto adeguato, in quanto le frequenze nelle classi di età più alte non si restringono, dando appunto una forma piramidale, ma si allargano, con un visibile sbilanciamento verso le donne, ad evidenziarne la maggiore longevità.

La caratteristica "rettangolarizzazione" della piramide può quindi essere spiegata con due elementi fondamentali: l'allargamento verso l'alto può essere spiegato con il calo delle nascite (fecondità in contrazione) e la maggiore longevità della popolazione (bassa mortalità soprattutto femminile). L'aumento che si ha nelle fasce centrali, invece, può essere in parte legato sempre al declino delle nascite ma anche a fenomeni relativi all'immigrazione.

Circa la presenza straniera, la popolazione straniera residente nell'Ambito risulta al 1 gennaio 2009 pari a 5.057 unità con incidenza sulla popolazione totale pari al 3,6. E' Altamura ad ospitare il contingente più numeroso di stranieri con 2.946 residenti; fanalino di coda Poggiorsini con 49 residenti stranieri. In tutti i comuni dell'Ambito si registra una superiorità numerica dei maschi rispetto alle femmine: lo scarto maggiore riguarda Altamura (264 unità) e Santeramo in Colle (82).

**Figura:** Presenza straniera (valori percentuali)

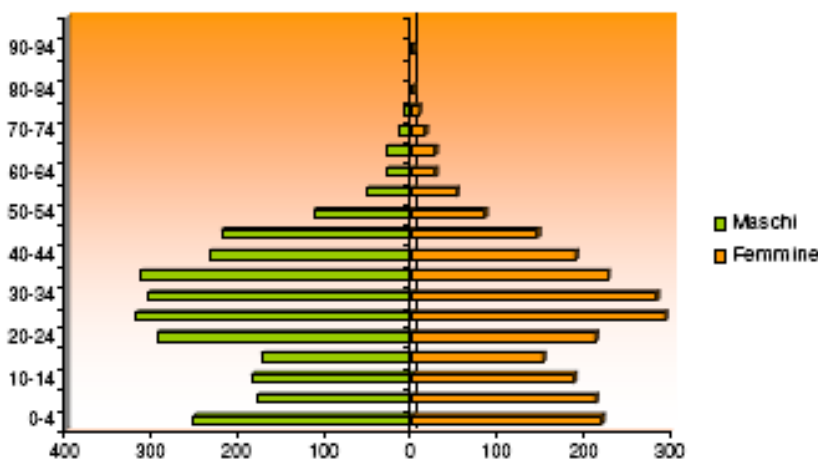


Il confronto fra la rilevazione ISTAT al 1° gennaio 2005 e quella relativa al 2009, mette in luce come all’interno dell’Ambito vi sia stato, nell’arco di pochi anni, una crescita complessiva del numero dei cittadini stranieri residenti che supera il 45%, con una punta del 72,6% a Gravina.

Un incremento, dunque, notevole che può rappresentare una risorsa importante per il territorio, ma che pone anche una serie di problemi legati al processo di integrazione nonché di inclusione sociale di popoli spesso portatori di un patrimonio di usi e tradizioni assai lontano dalla nostra realtà.

La piramide dell’età, di seguito riportata, ben evidenzia le differenze esistenti fra la popolazione immigrata e quella autoctona: la forte concentrazione in questo caso nelle età centrali, quelle relativa alla popolazione attiva, soprattutto per gli uomini, nonché il rapido assottigliarsi della piramide in corrispondenza delle classi d’età anziane. Infine, appare evidente, in termini percentuali, la maggiore propensione alla natalità da parte dei cittadini stranieri rispetto alla popolazione autoctona: la classe 0-4 anni raccoglie, infatti, nel caso della popolazione straniera il 9,2% del totale, valore che scende al 5,7% fra gli autoctoni.

**Figura:** Piramide dell’età cittadini stranieri (PSdZ, 2010)



Tale fenomeno, secondo i demografi, dovrebbe in futuro contrastare l’invecchiamento della popolazione che ormai investe gran parte dei paesi industrializzati nonché costituire un importante fattore di sviluppo economico.

Per quanto concerne le provenienze, la comunità più numerosa è quella albanese cui appartengono oltre il 63% dei cittadini stranieri residenti nell'Ambito. Si tratta di persone che vivono e lavorano stabilmente e il cui arrivo probabilmente risale alle grandi ondate migratorie registratesi negli anni Novanta. Seguono, in un panorama di nazionalità assai diversificato, rumeni (9,5%), tunisini (7,6%) marocchini (6,7%), cinesi (2,1%) per fermarci alle nazionalità che raccolgono le frequenze più alte.

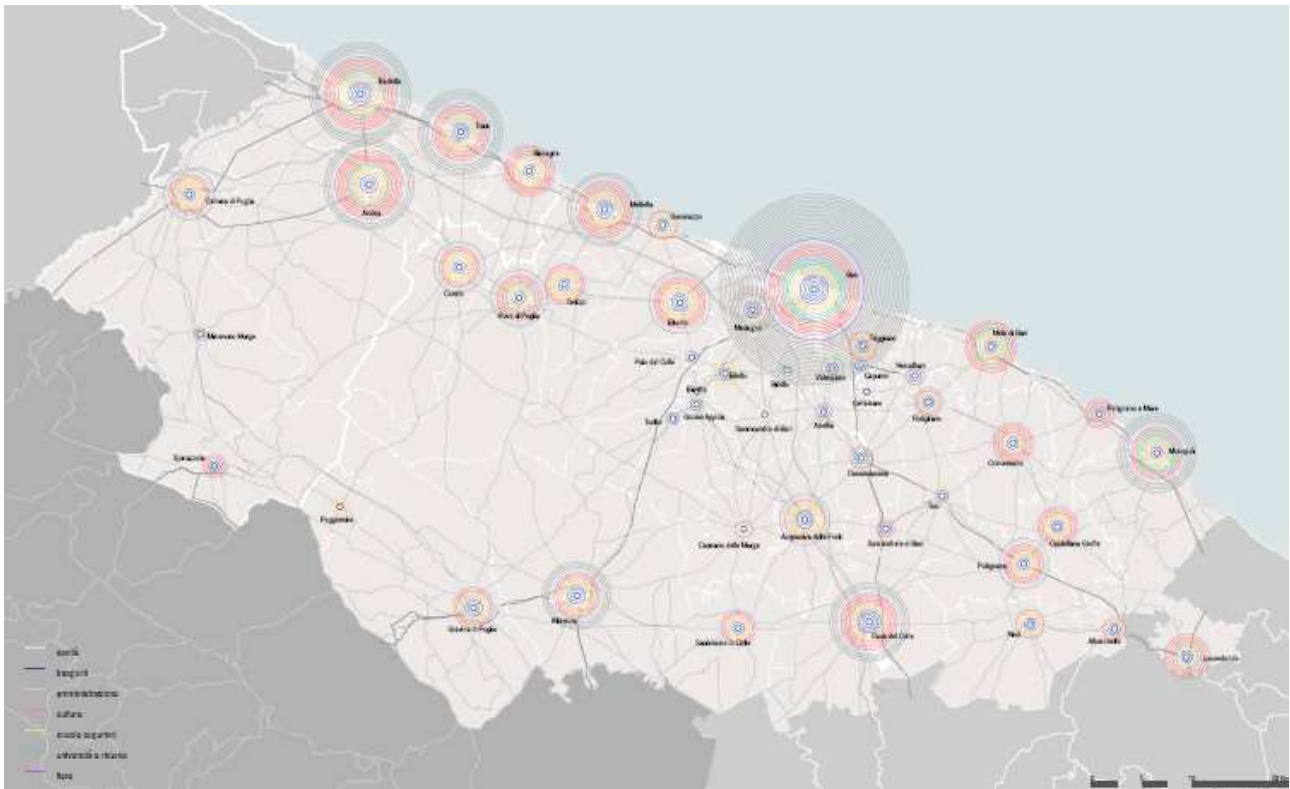
Guardando alla distinzione per sesso, va sottolineato il sostanziale equilibrio fra i sessi registrato per la nazionalità albanese il che fa supporre la presenza di nuclei familiari, di contro una prevalenza di donne di nazionalità rumena, polacca, bulgara. Si tratta di donne impiegate prevalentemente come badanti, baby-sitter, figure, dunque, che hanno ormai assunto un importante ruolo di sostegno alle famiglie per la cura dei soggetti fragili, anziani e bambini, laddove l'intervento pubblico si dimostra ancora carente, poco flessibile, eccessivamente burocratizzato.

Popolazione immigrata residente nell'Ambito per sesso e nazionalità				
	Maschi	Femmine	Totale	% nazionalità sul totale
Albania	1.807	1.426	3.233	63,93
Algeria	18	8	26	0,51
Argentina	2	2	4	0,08
Argentina	2		2	0,04
Armenia	0	1	1	0,01
Austria	2	0	2	0,04
Belgio	0	2	2	0,04
Bolivia	1	4	5	0,10
Bosnia	0	1	1	0,01
Brasile	2	27	29	0,60
Bulgaria	16	28	44	0,90
Burundi	0	4	4	0,08
Canada	0	1	1	0,01
Cina Rep. Popolare	61	47	108	2,10
Colombia	6	10	16	0,30
Croazia	3		3	0,06
Cuba	1	4	5	0,10
Egitto	2	0	2	0,04
Filippine	1	7	8	0,20
Francia	1	4	5	0,10
Georgia	3	11	14	0,30
Germania	7	5	12	0,20
Giappone		1	1	0,01
Grecia	2	2	4	0,08
Guinea	1		1	0,01
India	60	25	85	1,70
Iran	2	2	4	0,08
Irlanda	0	1	1	0,01
Libia		1	1	0,01
Lituania		2	2	0,04
Macedonia	7	9	16	0,30
Marocco	219	121	340	6,70
Mauritius	0	2	2	0,04
Moldova	5	4	9	0,20
Niger	1		1	0,01
Paesi Bassi	1	1	2	0,02
Pakistan	2	0	2	0,02
Perù	0	1	1	0,01
Polonia	24	59	83	1,60
Portogallo	1	2	3	0,06
Regno Unito	1	1	2	0,04
Rep. Ceca	0	2	2	0,04
Rep. Dominicana	0	5	5	0,10
Romania	194	285	479	9,50
Russia Federazione	0	2	2	0,04
S. Vincent e Granadine	0	1	1	0,01
Senegal	2	0	2	0,08
Serbia	7	7	14	0,30
Spagna	1	1	2	0,04
Sri Lanka	1	0	1	0,01
Stati Uniti	1	3	4	0,08
Thailandia		1	1	0,01
Tunisia	237	147	384	7,60
Turchia	1		1	0,01
Ucraina	22	37	59	1,20
Ungheria	0	2	2	0,04
Ungheria		2	2	0,04
Venezuela	1	7	8	0,20
<b>Totale</b>	<b>2.729</b>	<b>2.328</b>	<b>5.057</b>	<b>100,0</b>

### 3.4 Polarità urbane e processi di trasformazione territoriale

Nell'ambito del territorio della Provincia di Bari, Altamura rappresenta quello che il PTCP ha definito "caposaldo territoriale" ossia centro sovra comunale in grado di erogare una mole notevole sia di servizi di interesse pubblico, sia di servizi alle imprese. Ciò significa che Altamura rappresenta per l'Ambito Territoriale Sociale una polarità di riferimento dell'intero territorio e come tale fulcro attrattore della mobilità interna all'area. I comuni di Gravina e Santeramo svolgono una funzione complementare ad Altamura e per tale motivo è opportuno a livello di sistema rafforzare tali relazioni complementari, soprattutto per mezzo dei servizi di trasporto pubblico, ma comunque con riferimento alle connessioni in generale. Poggiorsini rappresenta un centro debole dal punto di vista della dotazione territoriale in via generale, diviene invece rilevante in termini di attrattività di particolari itinerari collegati al paesaggio dell'Alta Murgia.

**Figura:** Il sistema delle gravitazioni territoriali (PTCP, 2009)



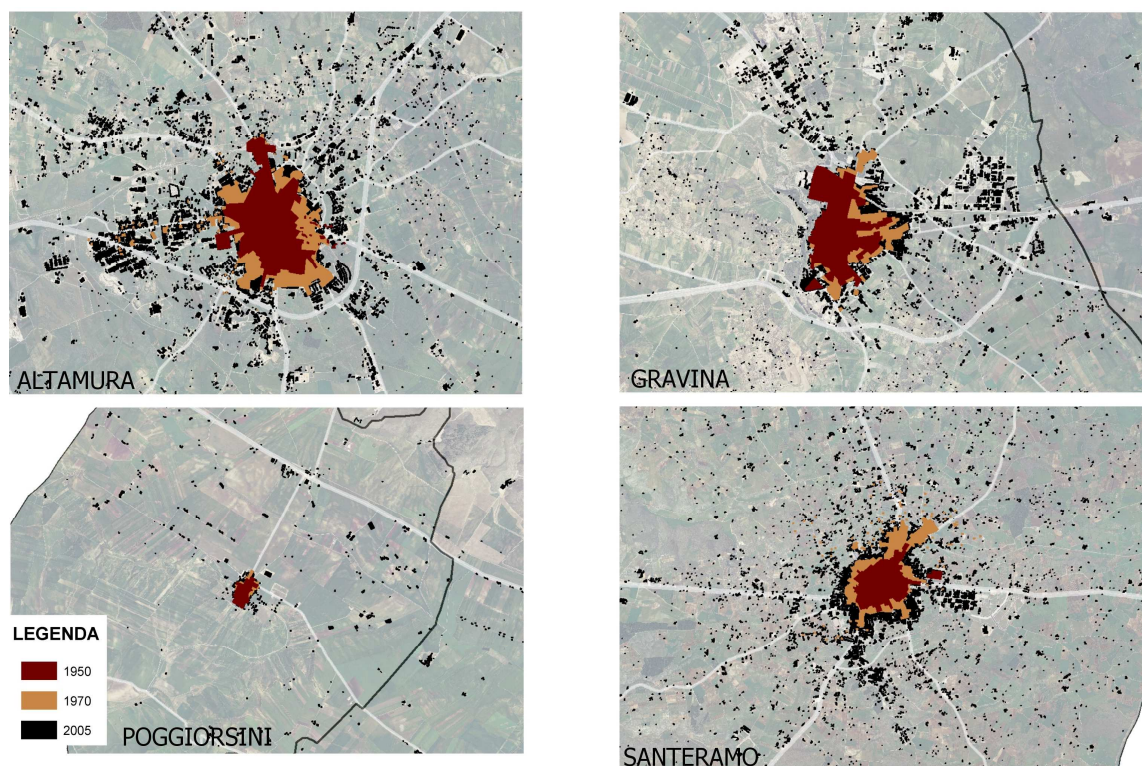
Nell'Ambito Territoriale, l'espansione edilizia fuori dalle mura delle città (extra-moenia) si è avviata con l'Unità d'Italia e si è connotata per l'uso prevalente di una maglia di tipo "murattiano" sul modello del capoluogo provinciale, confermata con il tessuto urbano tracciato con gli strumenti urbanistici degli anni '60.

L'alta densità della nuova edificazione, frutto dell'applicazione di indici elevati mutuati più da necessità di tipo speculativo che dalla ricerca di una effettiva qualità, ha di fatto poi rallentato l'espansione urbana che, salvo gli interventi periferici di edilizia residenziale pubblica realizzati negli anni Sessanta, è rimasta a lungo saldamente ancorata al nucleo originario.

Il passaggio a un modello di tipo diffuso, tendenzialmente monofunzionale e segregato, è avvenuto negli anni '80 con la realizzazione delle aree di espansione residenziale previste dagli strumenti urbanistici.

I Comuni dell'Ambito, all'inizio degli anni '50, coprivano una superficie urbanizzata di circa 286 ha, pari all'8,50% del territorio provinciale (escludendo la città di Bari). Nel 2005 il territorio urbanizzato presentava una superficie di circa 1869 ha, pari all'11% di quello provinciale escludendo Bari città. Dall'inizio degli anni '50 fino al 2005 il territorio urbanizzato è cresciuto, quindi, del 538%, contro un incremento medio del 220% del territorio provinciale.

Tale incremento, comparato con il dato dell'evoluzione della popolazione, conferma la propensione dell'Ambito all'utilizzo di modelli insediativi a bassa densità. Le quattro figure di seguito illustrano il processo di espansione dei quattro centri urbani dell'Area.



Le periferie urbane dei 4 Comuni si sono sviluppate invece a partire dagli anni '60. Tra i primi interventi realizzati ci sono i complessi legati all'applicazione delle leggi di edilizia residenziale pubblica (PEEP/ERP) e questi primi interventi sono caratterizzati dalla netta separazione con il tessuto storico in quanto legati all'acquisizione delle aree più marginali e a basso costo. L'architettura degli interventi edilizi è legata ai modelli imposti dagli Enti gestori quali lo IACP.

Successivamente, a partire dagli anni '80, si è avviato un processo di lottizzazione privata delle periferie che ha toccato il suo apice negli anni '90. L'assenza di un preciso programma di sviluppo e coordinamento delle singole iniziative ha determinato una serie di conseguenze, le più importanti delle quali, possono essere riassunte nelle seguenti: una contemporanea occupazione di vaste zone prive del necessario supporto infrastrutturale e di servizi; la scarsa qualità architettonica di molte realizzazioni indifferenti ai contesti paesaggistici (dimensioni, tipologie edilizie, materiali da costruzione decontestualizzati); marginalità e



separazione di queste aree dalla matrice storica, che ne conferma la totale estraneità dalle caratteristiche dei centri storici.

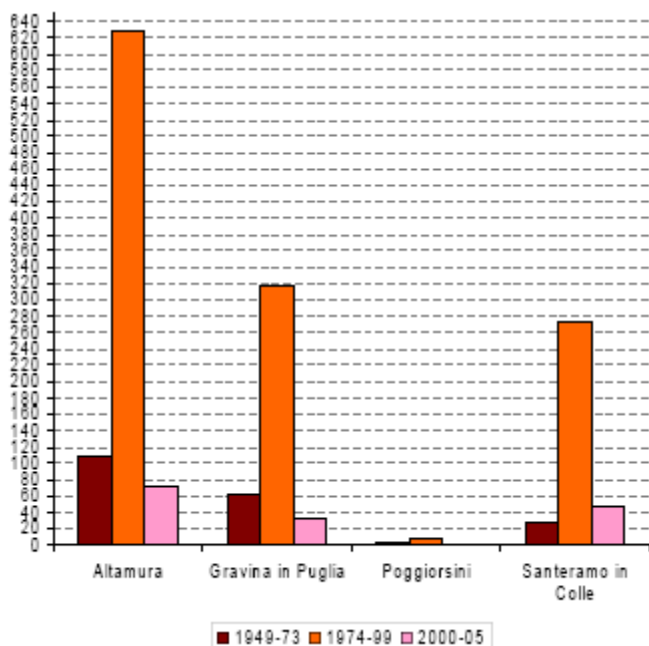
Sotto il profilo del consumo di suolo, come già accennato, nei periodi analizzati (1949-1973, 1974-1999 e 2000-2005), l'incremento della superficie del territorio urbanizzato dell'Ambito è superiore a quello della provincia di Bari (esclusa la città capoluogo) e l'esame congiunto dei dati evolutivi del territorio urbanizzato e della popolazione dimostrano che gli incrementi di superficie urbanizzata non sono proporzionali all'evoluzione della popolazione, per cui si desume una tendenza al consumo di suolo e alla dispersione insediativa indipendentemente dalla reale necessità abitativa.

Il suolo urbanizzato ha avuto il suo massimo incremento nel decennio che va dal 1990 al 1999 con un aumento percentuale del 60%, nell'intervallo temporale che va dal 1999 al 2005 l'incremento registrato è del 20%.

La grande crescita degli anni '90 è solo in piccola parte legata all'incremento demografico. Piuttosto questa forte dinamicità va messa in relazione da un lato all'abbandono dei centri storici e alla conseguente crescita della richiesta di nuove abitazioni rafforzata dal trend positivo del settore manifatturiero e dalla presenza di una importante e vivace imprenditoria edile ansiosa di creare nuove opportunità economiche, dall'altro alla richiesta costante di seconde case in zona agricola e alla localizzazione di centri industriali al di fuori delle aree destinate dai Piani regolatori agli insediamenti produttivi.

Lo stesso fenomeno di flessione, determinatosi a partire dal 1999, può essere associato al ridimensionamento del mercato dell'imbottito e alla crisi internazionale perdurante.

**Figura:** Evoluzione del territorio urbanizzato per intervalli di tempo dal 1949 al 2005 (PSAV, 2010)



Attualmente il territorio dell'Ambito presenta una organizzazione polarizzata intorno ai centri urbani, intorno ai quali ruota anche il sistema infrastrutturale e produttivo. In ognuno dei quattro comuni è ben

riconoscibile il centro storico delle città, compatto e concluso, al quale si sono appoggiate forme insediative recenti, spesso decontestualizzate.

La città compatta, stratificata e sedimentata in forme urbane complesse, è riconoscibile fino ai primi anni '70 in quanto cresciuta in continuità con la città storica. E' rappresentativa di un modello insediativo di tipo compatto e denso, che se da un lato ha contenuto il consumo del suolo, anche rispetto all'incremento della popolazione, dall'altro non ha consentito alle città di dotarsi di servizi alla residenza e spazi pubblici all'interno stesso del perimetro urbano a tutt'oggi assenti.

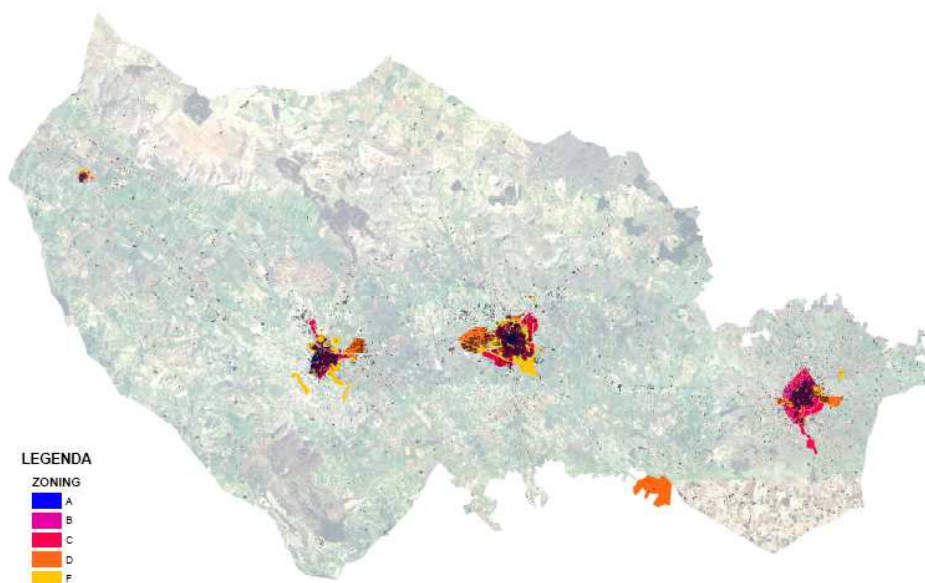
A partire dagli anni '70, l'immagine del territorio fino ad allora contraddistinto da una precisa demarcazione fra spazi costruiti e territorio aperto viene compromessa dalla urbanizzazione contemporanea che segna una discontinuità con il passato anche recente interrompendo l'alta densità abitativa dell'impianto urbano.

Le urbanizzazioni recenti nell'Area, si presentano spesso "autonome" e decontestualizzate, caratterizzate dall'uso di modelli insediativi a bassa densità che hanno generato un consumo di suolo elevato, disordine localizzativo, urbanizzazione diffusa extra-urbana, seconde case diffuse nel paesaggio rurale e fenomeni di spreco di suolo rurale, a causa dell'assenza di una politica di riuso e riqualificazione di spazi già urbanizzati e dismessi.

Spesso, inoltre, le nuove forme insediative risultano incompatibili con una gestione economicamente efficiente. Le amministrazioni sono in larga difficoltà gestionale, ma anche economica, in quanto non riescono ad assicurare la coerenza tra le espansioni residenziali e produttive e il sistema di trasporto pubblico, con l'offerta dei servizi, con l'assetto e la capacità di servizio delle infrastrutture viabilistiche.

Le nuove periferie sono separate dalla città sia per la distanza di localizzazione che per discontinuità morfologica e difatti sono le prime ad aver bisogno di interventi volti alla riqualificazione che ne migliori la qualità e ne potenzi la capacità di offrire servizi ai residenti.

**Figura:** Zone Territoriali Omogenee (PSAV, 2010)





Su questo tema, due dei quattro comuni dell'Area vasta (Altamura e Gravina) hanno recentemente predisposto uno strumento di pianificazione integrata di riqualificazione delle periferie (PIRP), attualmente al vaglio della Regione Puglia per le valutazioni di competenza. L'obiettivo è il superamento dei costi collettivi, sociali ed economici, rilevanti per la infrastrutturazione e per la dotazione dei servizi pubblici di vicinato, imposti essenzialmente dalle tipicità di perifericità e marginalità di tali insediamenti urbani.

E' infatti proprio l'assenza di strumenti di pianificazione di area vasta che ha ostacolato un più efficiente coordinamento territoriale tra le diverse realtà insediative e il progressivo abbandono delle città storiche.

Per quanto riguarda gli strumenti urbanistici comunali i tempi intercorsi tra l'adozione e l'approvazione dei piani urbanistici sono stati così lunghi che gli stessi risultano superati da trasformazioni del territorio già avvenute.

Pertanto per adeguare gli strumenti di pianificazione e di governo del territorio alle trasformazioni e alle evoluzioni insediative reali si è fatto ricorso e si ricorre ancora alle varianti puntuali o a procedure derogatorie consentite per legge. Inoltre a partire anni '90, in uno scenario in costante evoluzione, considerando l'ormai cronica esiguità dei fondi pubblici per le necessarie trasformazioni territoriali, viene introdotto nell'ordinamento urbanistico l'istituto dei programmi complessi (PRU, PRUSST, CdiQ, STU, PIRP), che ha in parte sostituito la pianificazione ordinaria.

Questo nuovo tipo di programmi complessi rappresentano una nuova generazione di strumenti urbanistici flessibili, quasi sempre in variante al PRG, che si pongono come tentativo di rimediare alla ormai insanabile distanza tra i tempi della pianificazione urbanistica tradizionale, di riqualificare il territorio in senso lato e di bloccare il degrado socio-culturale-economico crescente della città.

Oggi, lo stato della pianificazione dei quattro Comuni dell'Area è il seguente: i Comuni di Altamura, Gravina e Santeramo sono dotati di PRG adeguato alla legge regionale 56/80; il Comune di Poggiorsini ha un PRG in corso di approvazione. Tutti e quattro i Comuni hanno avviato la fase di elaborazione del PUG (Piano Urbanistico Generale) indirizzandosi verso il nuovo quadro di riferimento regionale e provinciale previsto dalla L.R. 20/2001.

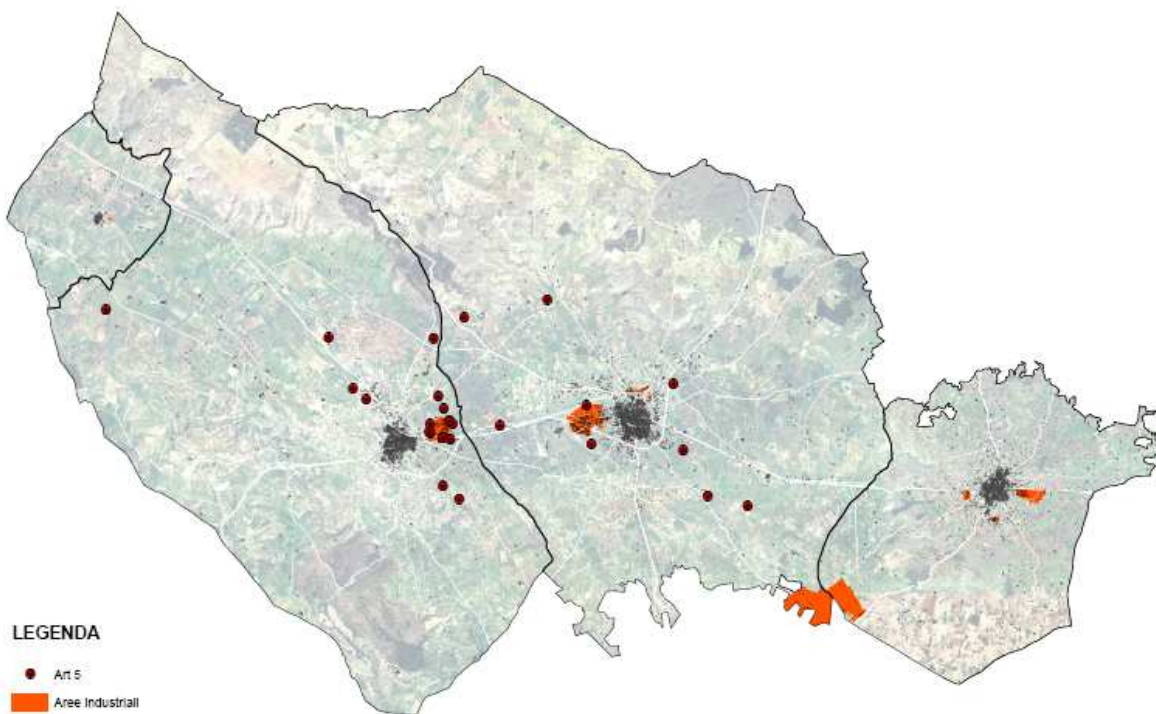
I Comuni dell'Ambito, pur non avendo attivato ancora gli strumenti di programmazione complessa, hanno da tempo avviato un percorso in questa direzione costituendo il Patto Territoriale Sistema Murgiano, il PIT Area Murgiana, il P.I.S. "Habitat Rupestre", i Progetti Pilota, la misura 6.2. POR Società dell'informazione con il progetto "Murgia-net" e, nel campo della gestione di servizi associati, lo S.U.A.P.. Di fatto, quindi, sono state poste le basi per poter individuare le linee portanti di un Sistema Integrato di Interventi che possa consentire a ciascuno dei Comuni di interagire con gli altri. L'odierna sfida territoriale del Piano Strategico di Aerea Vasta si ripropone nei termini di una riorganizzazione della Città Murgiana che ne migliori lo standard dei servizi per la collettività e la tutela dell'ambiente.

Parallelamente, per quanto concerne i complessi produttivi, questi si sono sviluppati negli ultimi trent'anni saturando le aree destinate dai PRG alle attività artigianali e industriali. L'insediamento delle attività produttive si è svolto in maniera differenziata per ciascun comune. In particolare i primi insediamenti si sono localizzati a partire degli anni '70 nel comune di Altamura sulla base di concessioni edilizie singole, su lotti di modeste dimensioni destinate per lo più ad attività artigianali. E a partire dagli anni '80, nei Comuni

di Gravina, Santeramo e Poggiorsini sono stati attuati Piani di Inseadimento Produttivi di iniziativa pubblica che hanno determinato la realizzazione di aree artigianali ben attrezzate.

Solo successivamente, a seguito anche dello sviluppo del settore manifatturiero del mobile imbottito, si sono evidenziate esigenze di localizzazione di grandi insediamenti, solo in parte assorbite dall'area industriale di Iesce posta a cavallo dei territori comunali di Altamura, Santeramo e Matera.

**Figura:** Inseadimenti produttivi nell'Ambito (PSAV, 2010)



In questa area si è insediata una parte del grosso programma di sviluppo dell'azienda leader Natuzzi assieme ad altre importanti ditte dell'indotto del salotto e del mobile imbottito. Tuttavia l'assenza di programmi di iniziativa pubblica capaci di calmierare il mercato dei suoli ha portato, soprattutto in questi anni, ad un disordine insediativo delle attività industriali legittimato dalla "deregulation" urbanistica più recente.

Oggi, il territorio della Città Murgiana è caratterizzato da spazi attrezzati e localizzazioni puntuali, situati prevalentemente lungo gli assi infrastrutturali e di collegamento extraurbani.

Seppur separati dalla città storica in una decisa autonomia monofunzionale, essi si relazionano faticosamente con i sistemi infrastrutturali del territorio sovrapponendosi ai sistemi della mobilità urbana evidenziando la carenza di un polo logistico e di intermodalità. Inoltre le localizzazioni aggiuntive individuate ai sensi dell'art. 34 del DLgs 267/2000 (Accordi di Programma) e del DPR 447/98 hanno determinato puntuali compromissioni del territorio agricolo rendendo difficile la gestione dell'infrastrutturazione ed elevata conflittualità con il processo di tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e storico-culturale.

Le cinque figure di seguito illustrano le aree produttive dei quattro centri urbani. Per il comune di Poggiorsini, il processo insediativo delle imprese nelle aree produttive non si è ancora avviato pur in presenza di una domanda più o meno forte di lotti edificabili da parte di aziende private. In questo caso si è in presenza di un livello insediativo molto ridotto (10%) a causa di fattori negativi come la mancata definizione degli strumenti urbanistici.

Diversamente, il comune di Altamura presenta, invece, una disponibilità potenziale di aree produttive piuttosto cospicua, pari a mq. 3.082.379 di cui soltanto mq. 965.000 occupati o in corso di realizzazione.

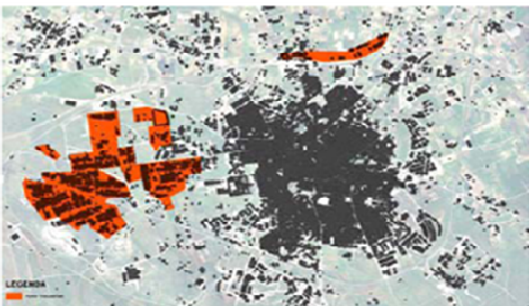
Tale situazione è dovuta al mancato o limitatissimo avvio delle aree di Jesce e del PIP tra via Gravina e via Pacciarella per cui risulta evidente il rischio che le aree residue non possano essere in grado, nel breve periodo, di sostenere la domanda potenziale di nuovi insediamenti.

Tale circostanza risulta particolarmente evidente nel comune di Altamura e fino a poco tempo fa nel comune di Santeramo ove la carenza di aree produttive, tipizzate e disponibili, ha determinato il proliferare di procedure particolari come gli accordi di programma per la realizzazione delle attività produttive.

Solamente nel territorio di Altamura, infatti, le strutture di tipo industriale o artigianale realizzate mediante Accordi di Programma sono state oltre 40, diffuse in diverse zone del territorio (SS. 96 Altamura - Bari; SP. 235 Altamura – Santeramo; SP 41 Altamura - Laterza), mentre in numero molto più limitato sono state quelle realizzate nei comuni di Gravina (5) e di Santeramo (5).

Altrettanto diffuse sono le attività produttive realizzate o in fase di realizzazione mediante l'art. 5 del D.P.R. n. 447/1998 (il procedimento semplificato per la richiesta di insediamento di impianti produttivi in contrasto con lo strumento urbanistico vigente), delle quali se ne contano 23 nel comune di Gravina e 9 in quello di Altamura.

Territorio adibito ad area produttiva del comune di Altamura



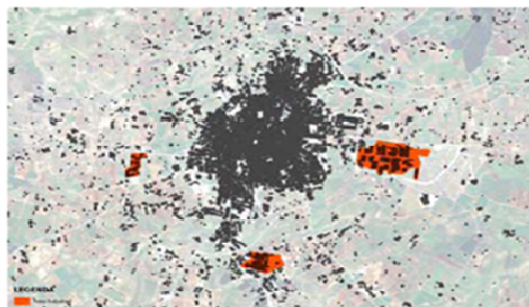
Territorio adibito ad area produttiva del comune di Gravina



Territorio adibito ad area produttiva del comune di Poggiorsini



Territorio adibito ad area produttiva del comune di Santeramo





Alla richiesta di realizzazione di nuovi insediamenti occorre aggiungere la circostanza che alcuni insediamenti produttivi previsti fuori dalle aree tipizzate dal PRG come zone produttive, risultano poco compatibili con l'ambiente circostante e con la vincolistica presente. In tali aree gli interventi richiesti riguardano prevalentemente il completamento delle urbanizzazioni esistenti che risultano carenti soprattutto nelle aree produttive più vecchie.

Relativamente al Comune di Altamura, a distanza di trent'anni dall'inizio di un sostenuto sviluppo dell'Area D1, risulta evidente che la stessa è in minima parte dotata di Servizi primari (Rete idrica, fognante, elettrica, metanifera, ecc.), quelli secondari assenti in qualsiasi direzione, la rete stradale interna ed esterna di collegamento, realizzata solo per necessità di percorrenza motoristica, costruita con caratteristiche molto simili ad un reticolo stradale agricolo interaziendale.

Nonostante le pesanti strozzature, l'area industriale si è sviluppata con elevata continuità mediante la delocalizzazione delle industrie molitorie operanti nel centro urbano, delle attività artigianali del legno e metalmeccanico, delle attività tessili, del settore agro-alimentare cerealicolo, lungo la vecchia provinciale per Gravina in Puglia; lo sviluppo si è poi consumato oltre la Direzione della Circumvallazione di Altamura, con ritmi di realizzazione molto sostenuti, peraltro richiesti dalla dilagante produzione del mobile imbottito, oltre che da industrie metalmeccaniche legate all'attività molitoria, e da alcune attività connesse agli autoveicoli ed Autotreni, la cui realizzazione in tempi brevissimi ha contribuito ad elevare i costi fondiari dell'area di intervento.

Anche questa seconda fascia, soffre totalmente delle stesse deficienze di supporto primario e secondario della prima (mancanza assoluta delle opere di urbanizzazione primaria, assenza dei servizi direzionali secondari se si esclude un intervento privato in itinere in tal senso).

Nonostante tutto, le suddette superfici a vocazione industriale, hanno raggiunto un livello di esaurimento espansivo territoriale pari al 90 % del totale, con realizzazioni procedurali spesso senza il rispetto della Normativa urbanistica.

Con gli stessi canoni è stata individuata, in una Zona al confine con la prima fascia D1 di Via Gravina, un Area destinata a P.I.P. (Piano di Insediamenti Produttivi) attraverso un'operazione di adeguamento urbanistico, la cui estensione totale è di Ha. 85 52, e che con certezza contribuirà ad accrescere i problemi di infrastrutturazione che già affliggono la Zona D1.

Di migliore qualità risulta la Zona D2, presso contrada "Grotta Formica", di limitate dimensioni estensive Ha. 16 12, nella quale sono stati già realizzati interventi pari al 70 % della superficie territoriale con l'insediamento di industrie alimentari, impiantistica civile e di servizio. Un'ulteriore Zona artigianale ed industriale è stata ubicata alla Contrada Jesce in adiacenza con i territori e le zone industriali dei comuni di Santeramo e Matera.

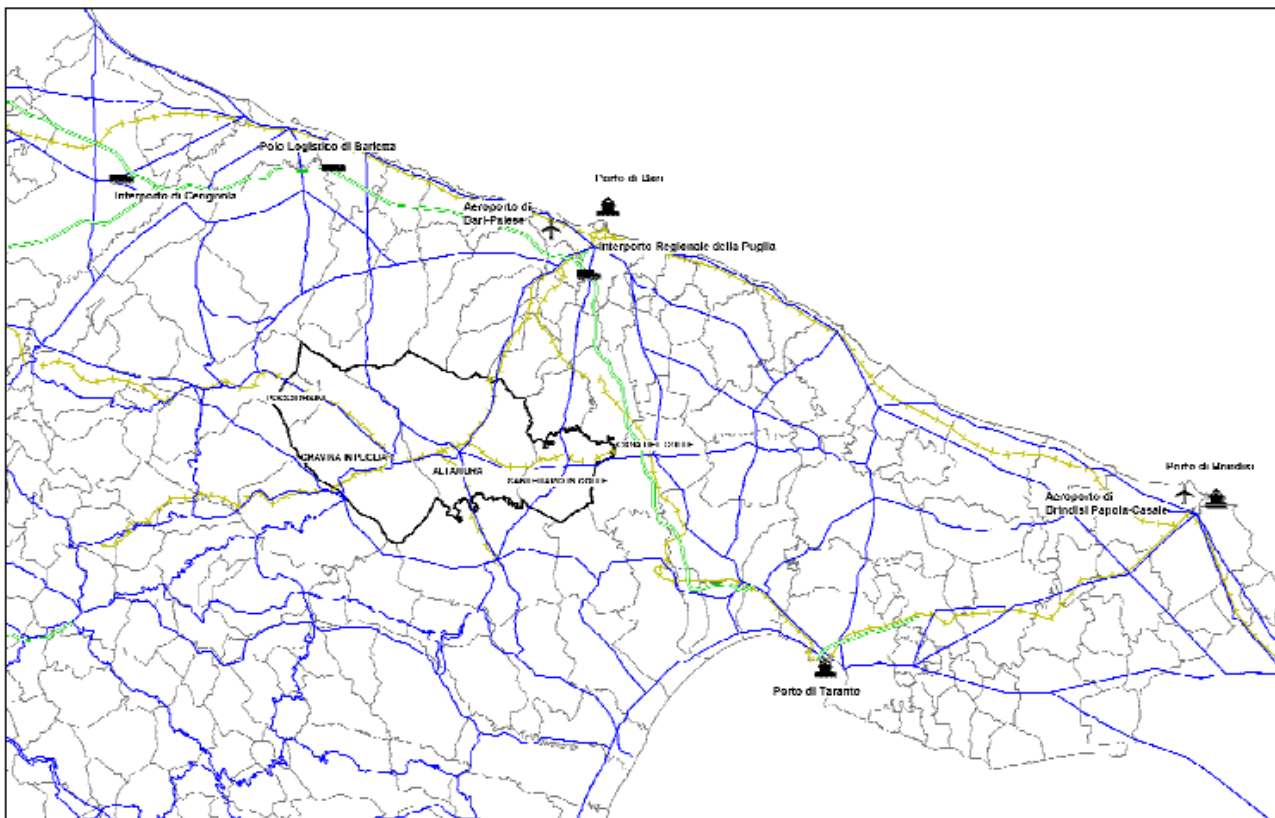
La scelta urbanistica di questa ultima Area era stata idealmente suggerita quale potenziale vettore di uno sviluppo industriale interregionale (Puglia - Basilicata) intorno al Polo Fulcro della FerroSud.

A distanza di trent'anni si può constatare che di quelle aree tipizzate D1 ne sono state occupate non più del 5-10% del totale così come pochissime sono state le aziende che vi si sono insediate; anzi si è verificato che alcune Aziende altamurane hanno trovato conveniente l'insediamento nell'Area del Consorzio Val Basento

ubicato su superfici della Regione Basilicata prospicienti la Ferro - Sud, topograficamente due chilometri più avanti del Confine comunale di Altamura lungo la S.P. n. 41 per Laterza.

### 3.3. Accessibilità e Mobilità Interna

Sotto il profilo dell'accessibilità, l'Ambito si colloca come baricentrico tra i capoluoghi provinciali di Bari, Matera e Potenza ed è da sottolineare la prossimità ad infrastrutture di importanza nazionale/internazionale come l'Autostrada A14, l'Aeroporto di Bari Palese, i porti di Bari e Taranto.



Le infrastrutture stradali dell'Ambito ricoprono attualmente una maggiore importanza per gli spostamenti, rispetto alla rete ferroviaria. Il centro pugliese più vicino è Bari, distante circa 60 km, che rappresenta il nodo di riferimento per l'intera Area. È raggiungibile in circa 1 ora e, da tale punto, grazie alla presenza del porto e dell'aeroporto, si possono raggiungere destinazioni nazionali ed internazionali.

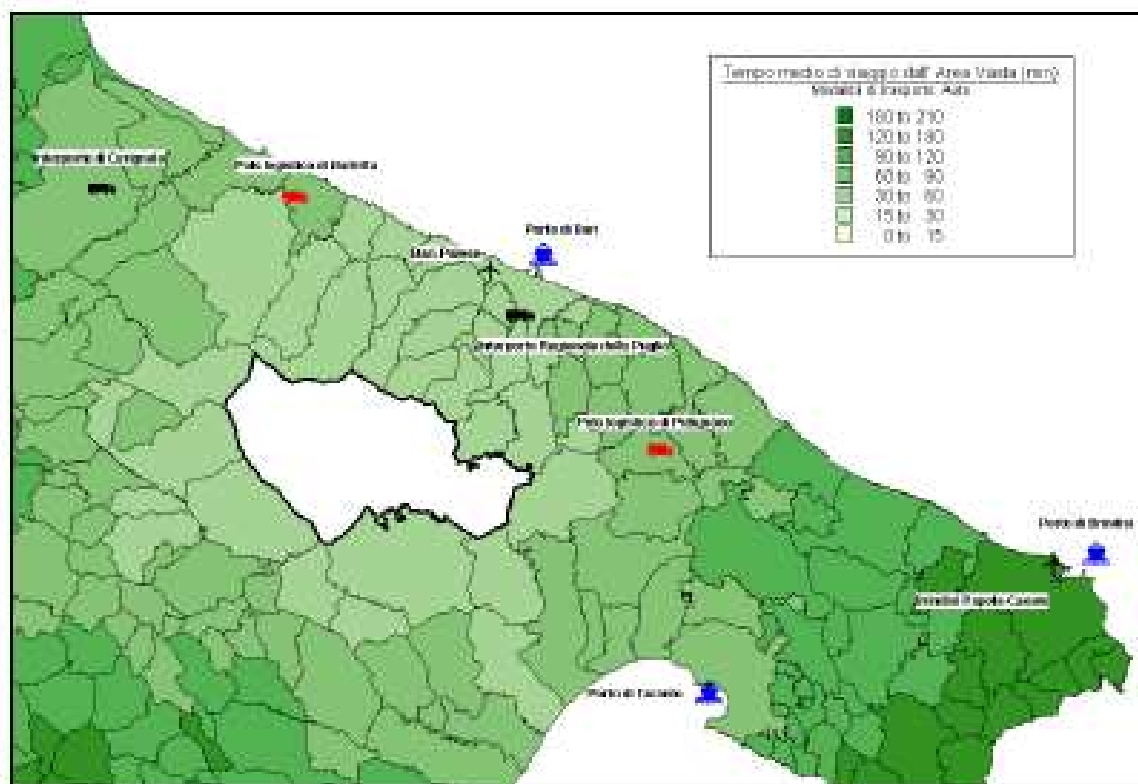
Per la vicinanza dell'Autostrada A14, il Comune di Santeramo in Colle risulta meglio collegato con Bari (54 km in 46 minuti). Per Gravina ed Altamura il collegamento più rapido è garantito dalla S.S. 96, mentre per Poggiorsini è possibile usufruire delle strade provinciali, sulle quali le velocità di percorrenza possibili sono basse. A tal proposito, si riportano di seguito le percorrenze medie per Bari (in termini di distanze e tempi medi).

Comune	Distanza (km)	Tempo medio (min)
Gravina in Puglia	60	61
Altamura	45	52
Santeramo in Colle	54	46
Poggiorsini	68	72

Distanze e tempi di percorrenza da [www.viamichelin.it](http://www.viamichelin.it)

Per gli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-studio) anche la provincia di Matera occupa una posizione di rilievo. I Comuni sono ad essa collegati attraverso le strade statali e provinciali. In particolare, la città di Matera è distante circa 30 km percorribili in quasi 40 minuti. Si riporta di seguito in Figura la mappa riguardante il tempo medio di viaggio realizzato per raggiungere i comuni prossimi all'Area. I tempi di percorrenza riferiti, sono stati calcolati facendo una media pesata in funzione delle distanze, dei tempi necessari per raggiungere i comuni circostanti da Gravina in Puglia, Altamura, Santeramo in Colle e Poggiorsini.

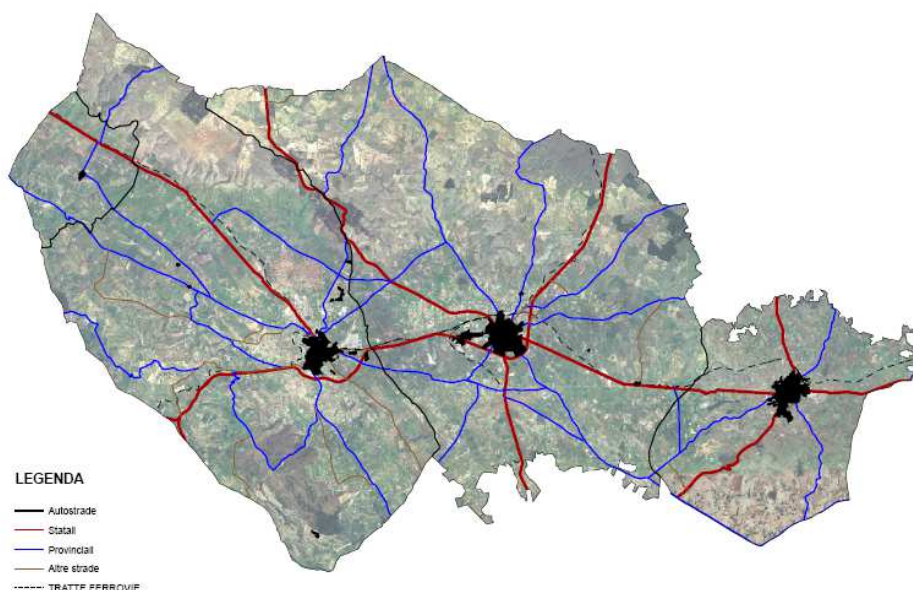
**Figura:** Tempo medio di viaggio dall'Area (PUM, 2010)



Sotto il profilo della dotazione infrastrutturale interna, l'Area è caratterizzata da una geomorfologia unica nel suo genere e da una rete viaria di trasporto particolarmente fitta e diversificata.



**Figura:** Dotazione infrastrutturale interna (PUM 2010)



E per meglio inquadrare le problematiche di transito legate al collegamento tra i diversi centri urbani dell'Area è stata verificata in seno al PUM la rete stradale attraverso una analisi diretta, percorrendo le direttrici secondarie che collegano i diversi comuni dell'Area in questione. In particolare sono stati verificati i tracciati dei seguenti collegamenti viari: 1. Gravina - Poggiorsini; 2. Poggiorsini - Altamura; 3. Altamura - Santeramo in Colle; 4. Santeramo in Colle – Cassano delle Murge.

La verifica sul campo da parte dei progettisti del PUM ha potuto identificare alcuni elementi fondamentali del tracciato stradale: la dimensione angusta della carreggiata sempre a doppia corsia, nella maggior parte del tracciato analizzato; la presenza di impedimenti fisici alla circolazione (passaggi a livello); la presenza di svincoli inadeguati.

La SS 99 (Altamura – Matera), giudicata da molti pericolosa ed inadeguata, oramai è ai limiti della percorribilità: il numero di incidenti aumenta di anno in anno e ci sono da segnalare mancanze strutturali come la precarietà del manto stradale in alcuni punti dell'arteria. Si tratta di una strada molto battuta dalle autovetture ma anche, e soprattutto, dai mezzi pesanti che trasportano i prodotti dell'Area. Risulta inoltre molto grave la mancanza, in diversi tratti della Statale, della corsia di emergenza.

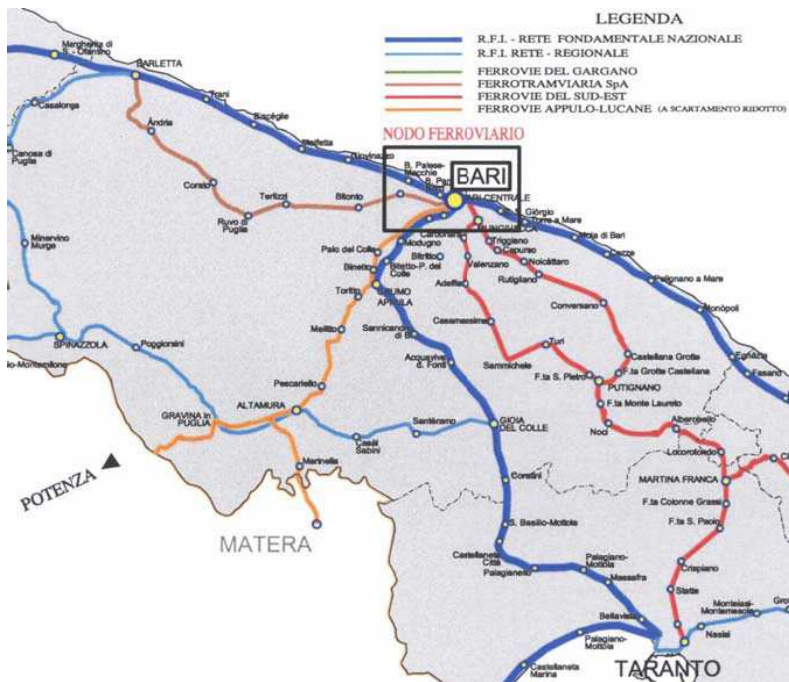
La SP 236 che collega il capoluogo lucano a Santeramo in Colle, con grande difficoltà può essere classificata come tale: larga solo dieci metri e priva delle corsie d'emergenza, non è altro che una semplice strada provinciale che attualmente evidenzia tutti i propri limiti. Proprio in questo tratto, la strada si sviluppa su una serie di tornanti che rendono ancor più difficoltosa la circolazione sull'arteria.

In condizioni molto simili a quelle della SP 236, si trova la direttrice che collega gli abitati di Santeramo in Colle e di Altamura: anche nel caso della S.P. 235, la larghezza della carreggiata, la mancanza di corsie d'emergenza, l'illuminazione notturna pressoché inesistente ed un tratto a tornanti, rendono questa statale poco adatta al traffico che la percorre. Non va, infine, dimenticata la S.S. 96 che ha la fondamentale funzione di collegare l'Area con Bari: sull'intero sviluppo di circa 40 km, esistono solo 2 tratti di lunghezza pari a 5 km dove la carreggiata è stata raddoppiata, portando a 4 le corsie utilizzabili per la circolazione.

Analizzato il territorio e l'andamento plano-altimetrico circostante, non esistono evidenti vincoli al completamento dei restanti chilometri: anzi, la situazione attuale, rende la circolazione ancora più pericolosa a causa degli improvvisi rallentamenti dovuti al restringimento della carreggiata.

Per quanto riguarda la circolazione su ferro, l'Area è direttamente interessata da una rete ferroviaria di carattere prettamente regionale gestite da due distinte società quali RFI e FAL (Ferrovie Appulo Lucane). Per la prima si individua la linea Gioia del Colle – Rocchetta S. Antonio: dotata di unico binario la linea, non elettrificata si sviluppa per una lunghezza pari a 140 km attraverso il territorio murgiano con fermate a Spinazzola, Poggiorsini, Gravina in Puglia, Altamura, Casal Sibili, Santeramo in Colle. La rete gestita dalla FAL caratterizzata da tracciati molto tormentati vista la natura orografica delle aree collinari/montuose lungo le quali si sviluppa in prevalenza, è costituita da linee non elettrificate a scartamento ridotto (950 mm).

**Figura:** Reti ferroviarie che interessano l'Ambito Territoriale (PUM 2010)



La linea Bari –Gioia del Colle - Taranto costituisce una linea ferroviaria a livello regionale di specifico interesse per l'Area: è elettrificata, ha uno sviluppo di 115 km e secondo le RFI, ne verrà completato il raddoppio. Ad oggi, i tratti di linea a binario singolo restanti rappresentano un limite che va ad aggiungersi al problema delle pendenze massime che, pur risultando inferiori a quelle che caratterizzano le altre due linee del distretto, assumono valori da non trascurare nel traffico merci (14 ÷ 15 0/00). Ai fini del peso assiale massimo consentito, esso risulta essere pari a 22 tonn/asse, mentre la potenzialità di circolazione della linea è di 90 treni/giorno.

La linea secondaria FS “Rocchetta S.A. – Spinazzola – Gioia del Colle” presenta caratteristiche scadenti sia per quanto riguarda l'andamento planimetrico, che per le caratteristiche antiquate degli impianti di sicurezza e segnalamento. È a binario unico, è caratterizzata da una pendenza massima del 19 0/00 e l'andamento consente un peso per asse di 16 tonn.

In territorio murgiano, la rete di RFI è integrata dalla presenza delle Ferrovie Appulo Lucane che hanno però garantito un servizio minimo, per di più limitato al solo trasporto passeggeri. Le problematiche riguardanti questa linea sono diverse, dalle pendenze che in certi tratti raggiungono anche il 30 % al fatto che si tratta di una linea ancora non elettrificata, e, non ultimo, al rilevante problema dello scartamento ridotto di 950 mm.

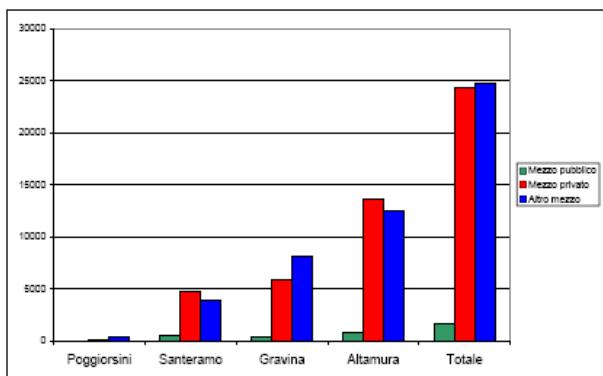
Attraverso i dati raccolti dal censimento ISTAT del 2007 sulla Popolazione, è stato ancora possibile ricavare alcune informazioni attinenti i comportamenti sulla mobilità interni all’Ambito.

Quotidianamente, circa 50.000 persone si spostano all’interno di tale area mentre 11.000 risultano in uscita e circa 7.000 in entrata; a tal proposito risulta una equa ripartizione sia per la motivazione “studio” sia per quella “lavoro”.

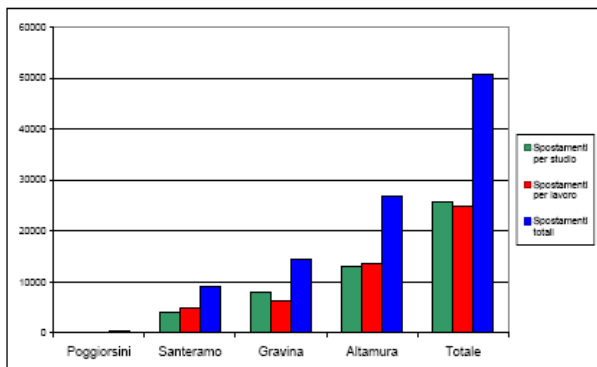
Per quanto concerne la categoria di spostamenti interni, il 47,85% utilizza il mezzo privato, mentre il trasporto pubblico serve solo il 3,22% dei movimenti lasciando il 48,93% a mezzi alternativi.

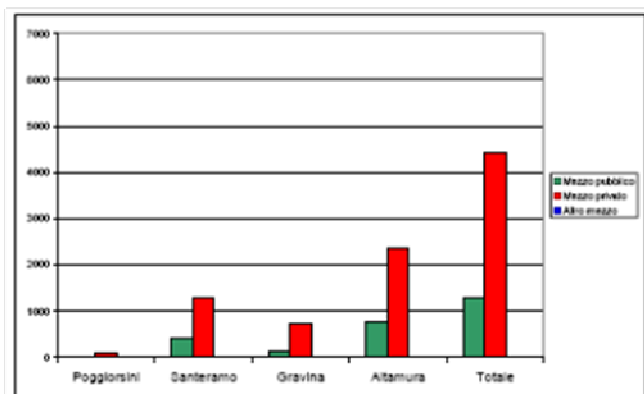
La principale quota di mobilità interna all’Area risulta quella del Comune di Altamura con il 53% del totale degli spostamenti. I valori ottenuti dallo studio sul pendolarismo evidenziano come gli spostamenti principali in entrata ed uscita dalla Città Murgiana hanno luogo lungo le direttrici da e verso le province di Bari e Matera, preferendo nettamente il mezzo privato rispetto a quello pubblico.

**Figura:** spostamenti interni per tipologia di mezzo (PUM 2010)

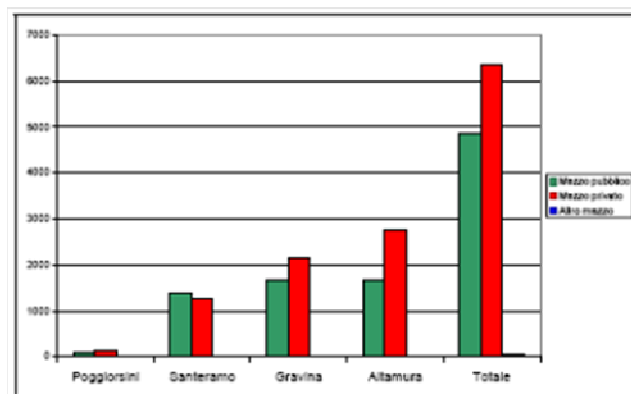


**Figura:** spostamenti interni per motivazione

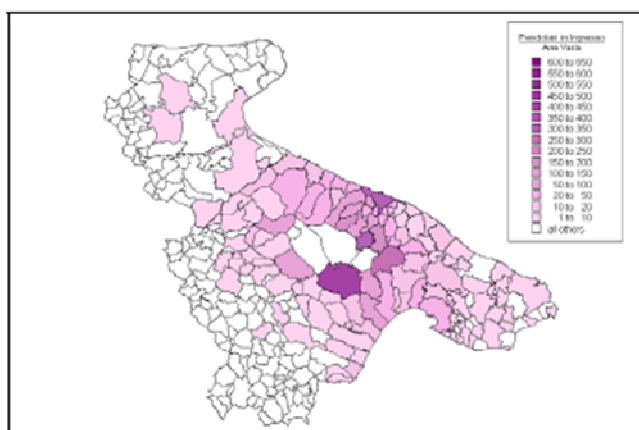




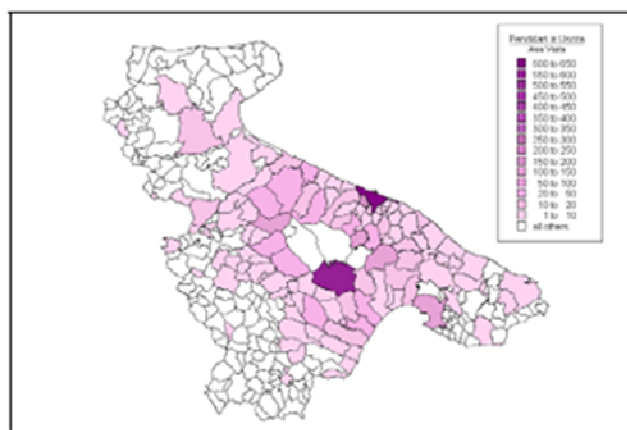
Spostamenti in ingresso per tipologia di mezzo



Spostamenti in uscita per tipologia di mezzo



Georeferenziazione spostamenti in ingresso



Georeferenziazione spostamenti in uscita

### 3.5 Economie locali, istruzione e lavoro

L'Ambito ha una struttura economica ampia e variegata ed il 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. La tradizionale vocazione agricola del territorio ha contribuito allo sviluppo del settore agro-industriale, inoltre nei comuni di Altamura e Santeramo in Colle vi è una diffusa presenza di imprese del comparto del mobile imbottito specialmente di piccole e medie dimensioni afferenti al triangolo Santeramo in Colle – Altamura - Matera.

Il quadro che si presenta è quindi fortemente eterogeneo; tuttavia nel tempo sono emerse esigenze comuni, dovute sia ai 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 settore privato. In altri casi sono strutturate dal pubblico mediante forme di incentivazione ovvero realizzando progettazioni integrate. L'ultimo esempio è quello della passata programmazione regionale con i PIT – Progetti Integrati Territoriali ed i PIS - Progetti Integrati settoriali. Se l'obiettivo del PIT 4 era di consolidare il sistema locale basato sull'economia rurale e sulla produzione del mobile imbottito,

attraverso l'integrazione di filiera e la diffusione di processi d'innovazione di prodotto/mercato in direzione di segmenti più elevati di offerta, allo stesso modo la partecipazione al P.I.S. 13 Habitat Rupestre (Altamura, Gravina in Puglia e Santeramo in Colle) ha posto le premesse per la costruzione di un'unica strategia turistico-culturale attraverso azioni materiali (recupero, restauro, ecc.) ed immateriali (politiche di comunicazione, applicazioni ICT al settore turistico-culturale) colte a valorizzare dei beni culturali tipici e atipici del territorio.

L'analisi della composizione delle unità locali e degli addetti per settori di attività denota le forti peculiarità dell'area rispetto al territorio provinciale circostante.

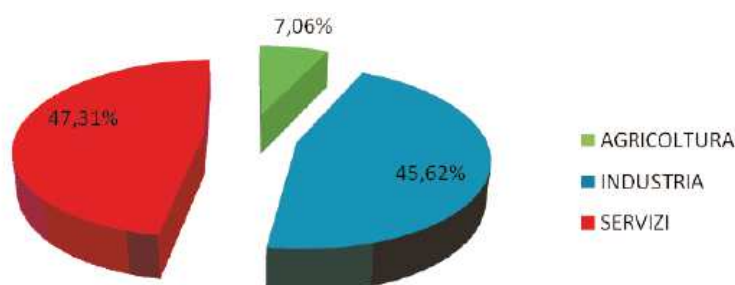
Se si assume come riferimento la Città Murgiana, si rileva come l'incidenza delle unità locali attive e degli addetti alle dipendenze sia superiore alla stessa incidenza su base provinciale per il settore delle "Attività manifatturiere" (14% e 30% contro il 28% e l'11% della provincia di Bari) per le "Costruzioni" e per l'"Agricoltura", anche se solo con riferimento alle unità locali attive, mentre si rileva un peso pressappoco identico delle UL attive nei settori dei servizi all'istruzione, sanità e servizi pubblici e sociali.

Comune	A - Agricoltura, caccia e silvicoltura	B - Pesca, produzione e servizi connessi	C - Estrazione di minerali	D - Attività manifatturiere	E - Trade (gas en. elettr., gas e acqua)	F - Costruzioni	G - Commercio e attività di riparazione per le auto	H - Alberghi e ristoranti	I - Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	J - Informazioni, cultura e ricreazione	K - Attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca, intermediazione finanziaria	L - Professioni, attività scientifiche, tecniche, artistiche, sociali	M - Istruzione	N - Sanità e altri servizi sociali	O - Altri servizi pubblici, sociali e personali	P - Servizi domestici (Preso famiglie e conv.)	X - Imprese non classificate	TOTALE
Valori assoluti																		
Altamura	434	-	39	2.871	79	1.997	1.455	133	561	383	513	-	10	143	668	-	353	9.848
Gravina in Puglia	469	-	57	928	-	1.198	739	104	251	92	123	-	9	95	83	-	219	4.887
Poggiorsini	13	-	-	6	-	7	12	2	10	-	1	-	-	-	-	-	-	68
Santeramo in Colle	176	-	-	1.308	2	278	468	70	173	85	98	-	22	37	124	-	106	2.847
Totale Area Vasta	1.092	-	96	5.118	81	3.480	2.674	309	895	560	735	-	41	276	876	-	690	17.018
Tot. Prov. di Bari	19.828	995	702	59.071	4.819	22.801	46.850	6.441	9.882	6.274	13.885	14	850	3.881	8.870	-	8.580	207.821
Tot. Regione	48.190	2.888	1.987	107.876	8.344	46.815	n.d.	18.533	18.789	10.444	28.771	14	1.877	8.024	14.484	8	12.088	n.d.
Valori percentuali																		
Altamura	4,5%	-	0,4%	29,8%	0,8%	20,7%	15,1%	1,4%	5,8%	4,0%	5,3%	-	0,1%	1,5%	5,9%	-	3,6%	100%
Gravina in Puglia	10,7%	-	1,3%	21,3%	0,0%	27,4%	16,9%	2,4%	5,7%	2,1%	2,8%	-	0,2%	2,2%	1,5%	-	5,0%	100%
Poggiorsini	24,5%	-	0,0%	11,3%	0,0%	13,2%	22,6%	3,8%	18,9%	0,0%	1,8%	-	0,0%	0,0%	0,0%	-	3,6%	100%
Santeramo in Colle	6,0%	-	0,0%	44,4%	0,1%	9,4%	15,9%	2,4%	5,9%	2,9%	3,3%	-	0,7%	1,3%	4,2%	-	3,6%	100%
Totale Area Vasta	8,4%	-	0,8%	30,0%	0,6%	20,6%	16,7%	1,8%	6,8%	3,9%	4,3%	-	0,2%	1,8%	5,1%	-	4,1%	100%
Tot. Prov. di Bari	8,4%	0,6%	0,3%	28,4%	2,2%	10,8%	22,1%	2,8%	4,8%	2,6%	8,4%	-	0,4%	1,8%	3,4%	-	4,1%	100%
Tot. Regione	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Infatti al discreto dinamismo dei primi due macro-settori di attività economica (Agricoltura e Industria) non corrisponde una situazione altrettanto positiva del terziario, dove le percentuali di unità locali attive sono al di sotto della media provinciale e regionale, denotando una ridotta offerta di servizi alle imprese, ma anche alle persone e alla comunità, rispetto all'andamento demografico in atto nell'Area in controtendenza rispetto al dato generale regionale.

Rispetto alla terziarizzazione dei sistemi produttivi locali, si rileva una maggiore incidenza di attivi nel terziario per il comune di Altamura e Poggiorsini. Mentre per quanto riguarda il settore dell'industria spicca sopra la media dell'area il comune di Santeramo in Colle, per l'influenza del settore manifatturiero (il 44% degli addetti contro il 28% della provincia barese) e il comune di Altamura. Il settore dell'Agricoltura, caccia e silvicoltura sembra, invece, priorità del piccolo comune di Poggiorsini.

**Figura:** Incidenza complessiva degli addetti per settore (PSAV, 2010)



In base al confronto con i dati risalenti al 2001, l'analisi nel tempo dei settori portanti dell'economia dell'Ambito, mette in evidenza una serie di importanti fenomeni. Primo fra questi una progressiva riduzione della base produttiva di tipo industriale (di cui il settore manifatturiero del mobile imbottito rappresenta la quota maggioritaria), soprattutto in termini di addetti alle unità locali. In particolare, negli ultimi sette anni il trend della struttura occupazionale nel settore industriale, dopo aver trainato l'economia locale dell'ultimo ventennio, è in fase di profonda crisi, mostrando una drammatica flessione nel numero di addetti. La maggior concentrazione degli addetti delle produzioni industriali dell'intera Area si concentra ancora ad Altamura, ma il loro numero, tra il 2001 e il 2007, mostra una riduzione superiore al 50%.

Nel 2001, infatti, nell'Area si contavano circa 520 unità produttive e oltre 12.000 addetti per un fatturato di oltre 2 M€. a distanza di un settennio le imprese attive si sono ridotte a circa 125 e si registra una perdita di quasi 8 mila posti di lavoro. Tale diminuzione è da considerare non solo quantitativamente importante, ma anche e soprattutto qualitativamente rilevante, se si considerano gli effetti avuti su alcune importanti filiere produttive: la diminuzione delle imprese del settore manifatturiero, notoriamente quelle a maggior utilizzo di personale, si caratterizzano per un basso grado d'integrazione verticale e fitte reti di subforniture.

L'outsourcing verso aree più competitive, la concorrenza delle economie emergenti, una gestione aziendale in taluni casi non ispirata alla sobrietà hanno creato un complesso scenario all'interno del quale si pongono ora evidenti problemi di reinserimento lavorativo di una fetta della popolazione che sull'economia generata dal "salotto" ha impostato investimenti di lungo periodo.

Altri aspetti emersi nel settennato 2001-2007, valutando i settori portanti dell'economia dell'Ambito, sono relativi al fenomeno dell'aumento delle unità locali attive nel settore del commercio, in assonanza con il dato registrato nell'intera provincia di Bari. Esaminando i dati delle imprese e degli addetti che operano nel settore è il comune di Altamura a detenere il primato di esercizi commerciali occupando, nel settore, circa 1/3 della popolazione attiva.

Imprese attive ed addetti nel settore commercio nell'Area Vasta						
Comuni	Commercio					
	Imprese Attive			Totale Addetti		
	2003	2005	2007	2003	2005	2007
Altamura	1.413	1.497	1.292	1.739	1.586	1.459
Gravina	834	924	843	866	793	752
Poggiorsini	25	28	22	18	18	13
Santeramo	585	651	558	605	534	450
Area Vasta	2.857	3.100	2.715	3.228	2.931	2.674
Provincia di Bari	47.373	49.487	42.263	69.965	51.195	55.558

L'agroindustria è un settore in crescita che si basa sull'idea guida dell'importanza strategica che ha la valorizzazione delle specificità storiche, ambientali e produttive in un momento in cui il mercato locale e internazionale esprime una domanda crescente di produzioni di qualità. I prodotti da forno, in particolare il pane, e così pure la produzione vitivinicola e dell'olio d'oliva, sono tra le componenti trainanti dell'agroindustria del territorio. Per quanto riguarda gli aspetti direttamente produttivi dell'industria agroalimentare, la Città Murgiana si distingue altresì per varietà dei prodotti alimentari secchi che alimentano una catena del valore di tipo agroalimentare che però non esprime tutte le potenzialità: solo occasionalmente supera il confine delle produzioni agroalimentari per diventare di tipo agroindustriale.

Attività economiche	UL
Produzione, lavorazione e conservazione di carne	-
Lavorazione e conservazione di pesce	-
Lavorazione e conservazione di frutta e ortaggi	1
Produzione di oli e grassi vegetali e animali	21
Industria lattiero-casearia e dei gelati	25
Lavorazione di granaglie e amidacei	27
Produzione di prodotti per l'alimentazione degli animali	5
Produzione di altri prodotti alimentari	88
Industria delle Bevande	7

Uno dei più significativi settori che legano la produzione agricola e rilevanti comparti dell'alimentazione (farine, pane, pasta, prodotti da forno, ecc.) è quello dell'industria molitoria. Sebbene il frumento sia la coltura più diffusa sul territorio della Città Murgiana, solo ad Altamura troviamo importanti realtà nel settore della molitura, della produzione di paste e prodotti da forno, che assorbono la quasi totalità delle disponibilità di frumento del territorio, fornendo la materia prima per la produzione del noto pane di Altamura DOP13. La viticoltura da vino ha, invece, subito negli ultimi 20 anni una sensibile contrazione della superficie coltivata con una riduzione della piattaforma ampelografica.

L'invecchiamento degli addetti, il mancato turn-over degli impianti, l'eccessivo frazionamento della proprietà, gli incentivi comunitari all'estirpazione, rappresentano solo alcune delle possibili cause di questa riduzione. Attualmente, tuttavia, la crescente domanda di produzioni tipiche e la rivalutazione di vitigni autoctoni hanno positivamente influenzato la nascita di un mercato di qualità su di un'estensione di di 687,81 ha con la produzione di 3 vini a Denominazione di Origine Controllata: "Gioia del Colle", "Gravina" ed "Aleatico di Puglia".

Nell'economia dell'Area anche il turismo riveste crescente importanza, generando sviluppo economico ed occupazionale, ancorché insufficiente. Dai dati ISTAT 2007, si rileva che i posti letto nelle strutture ricettive alberghiere sono in tutto 351, concentrati prevalentemente ad Altamura, i posti letto nelle strutture extralberghiere sono, invece 212, di cui 92 ad Altamura, 65 a Poggiorsini ed il resto nel comune di Gravina (47) e Santeramo (8). Nell'ambito delle strutture extralberghiere, gli alloggi agrituristici sono 12, di cui 8 a Altamura 3 a Gravina e uno a Poggiorsini, il quale tuttavia presenta il maggior numero di posti letto disponibili.

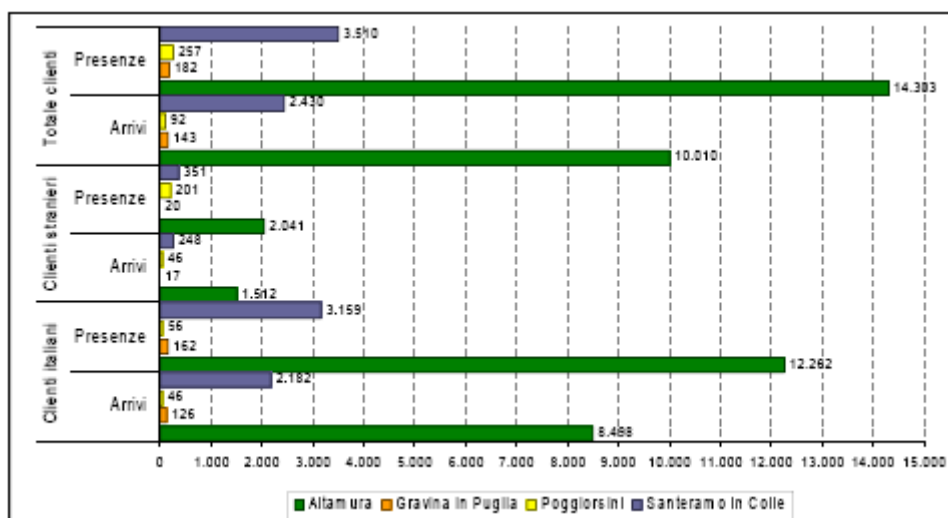
COMUNI	5 stelle e 5 stelle lusso			4 stelle			3 stelle			2 stelle			1 stella			Residenze Turistico Alberghiere			Totale Alberghi		
	Eser.	Letti	Camere	Eser.	Letti	Camere	Eser.	Letti	Camere	Eser.	Letti	Camere	Eser.	Letti	Camere	Eser.	Letti	Camere	Eser.	Letti	Camere
Altamura	-	-	-	2	149	60	1	44	22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	193	82
Gravina in Puglia	-	-	-	1	15	8	1	55	28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	70	36
Poggiorsini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Santeramo in Colle	-	-	-	-	-	-	2	88	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	88	50
Area Vasta	-	-	-	3	164	68	4	187	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7	351	168
Regione Puglia	22	2	1.449	197	27.650	12.558	421	31.797	15.680	136	4.064	2.143	46	4	587	60	2	4.148	882	9	36.565

COMUNI	Affittacamere		Campeggi e Villaggi turistici		Case appartamenti vacanza		Case per ferie		Ostelli per la Gioventù		Alloggi agrituristici		Altri esercizi ricettivi		Bed & Breakfast		Totale esercizi complementari e B&B	
	Num.	Letti	Num.	Letti	Num.	Letti	Num.	Letti	Num.	Letti	Num.	Letti	Num.	Letti	Num.	Letti	Num.	Letti
Altamura	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	78	-	-	2	14	10	92
Gravina in Puglia	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3	38	-	-	3	9	6	47
Poggiorsini	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	65	-	-	-	-	1	65
Santeramo in Colle	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	8	2	8
Area Vasta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12	181	-	-	7	31	19	212
Regione Puglia	178	1.788	218	103.76	237	16.41	21	1.26	2	46	261	6.605	2	336	1.346	9.377	2.265	139.592

Per quanto riguarda gli aspetti della domanda, l’Ambito assorbe l’1,3% dei clienti stranieri dell’intera Provincia di Bari che accoglie a sua volta il 16% della presenza straniera in Puglia (2,7 milioni), tra i quali primeggia sostanzialmente il territorio di Altamura con 1.512 arrivi.

Diversa è la configurazione percentuale relativa agli arrivi di clienti italiani: emerge infatti che la provincia di Bari identifica meno di un quarto del totale degli arrivi italiani e in questo quadro l’Area raccoglie poco più che il 2.1% degli arrivi per lo più ospitati negli esercizi di Altamura e Santeramo in Colle.

Per quanto attiene la permanenza media dei clienti in termini di giorni emerge che nei comuni di Altamura e Gravina gli stranieri permangono mediamente più degli italiani a fronte del dato comunale di Poggiorsini ove gli italiani garantiscono una permanenza media di 3 giorni in più rispetto ai clienti stranieri.





Comune	Incidenza (%) clienti italiani su totale clienti		Permanenza media (giorni)		
	Arrivi	Presenze	Stranieri	Italiani	Totale
Altamura	84,9	85,7	1,4	1,3	1,4
Gravina in Puglia	88,1	89,0	1,3	1,2	1,3
Poggiorsini	50,0	21,8	1,2	4,4	2,8
Santeramo in Colle	89,8	90,0	1,4	1,4	1,4
Tot. Area Vasta	85,6	85,7	ND	ND	ND
Provincia di Bari	78,9	78,4	2,2	2,3	2,3
Regione Puglia	84,5	86,1	4,3	3,8	4,3

Si avverte nel territorio una certa diffusione delle aziende extralberghiere (campeggi, agri turismi, bed and breakfast, ecc) grazie all'avvio dei processi di valorizzazione delle masserie fortificate, che costituiscono manufatti di eccellenza sui quali si sono risvegliate non solo interessi culturali, ma importanti iniziative imprenditoriali. La tendenza della domanda è quindi verso un turismo di tipo rurale, segnatamente del fine settimana, e che ha come fonte principale di utenza quella dell'area metropolitana di Bari con i suoi circa 1,6 milioni di abitanti.

Per quanto riguarda l'analisi del mercato del lavoro si riflette una condizione generalmente più favorevole rispetto al valore provinciale o della regione. Il territorio del comune di Altamura, in particolare, presenta il più alto numero di unità locali attive nel territorio considerato, registrando un valore pari a circa 107 unità locali ogni 1.000 abitanti contro le 94 della media regionale.

**Figura:** Densità produttiva locale

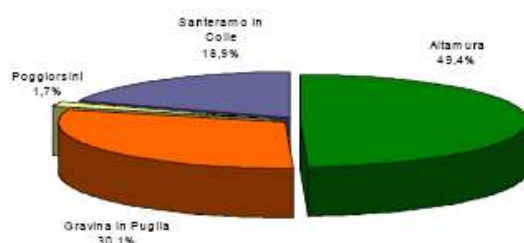
Comune	Unità locali <sup>9</sup> attive	Addetti alle dipendenze	Densità territoriale delle UL <sup>9</sup>	Densità produttiva locale <sup>10</sup>
Altamura	7.295	9.649	17,1	106,7
Gravina in Puglia	4.444	4.387	11,7	100,7
Poggiorsini	247	53	5,7	168,0
Santeramo in Colle	2.790	2.947	19,5	104,8
Totale Area Vasta	14.776	17.016	14,8	104,0
Provincia di Bari	154.220	207.921	30,0	96,4
Regione Puglia	384.041	n.d.	19,8	94,2

Per quanto attiene il tasso di occupazione (incidenza degli occupati rispetto al totale della popolazione attiva) sulla base dei dati dell'Osservatorio Banche Imprese, si registra, nei comuni dell'Area, un tasso di occupazione che non supera il 40% della media provinciale, con una punta massima registrata per il comune di Altamura di quasi il 39%, pur con le flessioni su indicate. Solo il comune di Santeramo, nei sette anni considerati, sembra tenere più o meno costante il tasso di occupazione, passando dal 38,2% al 37,4%, anche se, alla luce delle considerazioni di seguito esposte circa le dinamiche occupazionali nel settore manifatturiero dell'area, tale fenomeno sembrerebbe più l'esito di scelte residuali che non di precise strategie di investimento nel settore produttivo.

**Figura:** Tasso di occupazione anni 2001 e 2007 (PSAV, 2010)

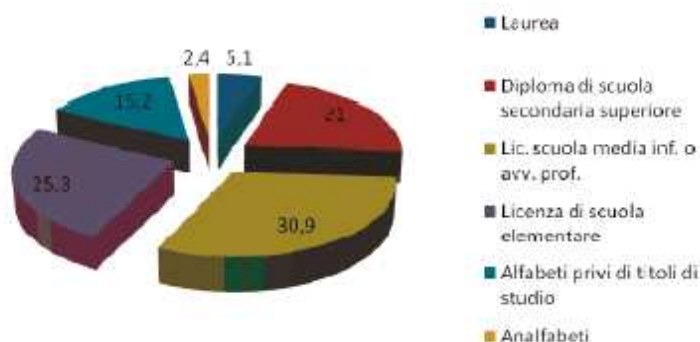
Posizione di graduatoria regionale al 2007	Comune	Tasso di occupazione 2001	Tasso di occupazione 2007
19	Altamura	42,4	38,6
28	Santeramo in Colle	38,2	37,4
74	Poggiorsini	36,8	30,5
95	Gravina in Puglia	41,8	29,0
	Provincia di Bari	36,8	40,1
	Regione Puglia	35,0	37,4

**Figura:** Unità locali attive per Comune (valori percentuali) (PSAV, 2010)



Sul fronte dell'istruzione, l'analisi dei dati evidenzia come, nonostante un quadro di progressiva emancipazione culturale si stia con sempre maggior nitidezza stagliando all'orizzonte del comprensorio dell'Ambito, persista ancora un gap da recuperare a tutti i livelli della formazione. Anzitutto vi è una dispersione scolastica ancora troppo elevata, se confrontata all'andamento nazionale ed a quello di realtà contigue come la provincia materana. Una situazione che impone serie riflessioni sull'efficacia e sul grado di incisività delle politiche sociali fin d'ora poste in essere in direzione della componente più giovane della popolazione. In secondo luogo, ed in linea con la tendenza esposta, l'indice di possesso del diploma di scuola media superiore conferma lo squilibrio esistente tra il livello di istruzione della popolazione della Ambito ed i valori di confronto.

**Figura:** composizione della popolazione per titoli di studio (valori percentuali) (PSAV, 2010)



Si registra ancora una forte percezione diffusa nei giovani che il possesso di laurea non costituisce una corsia preferenziale per gli sbocchi lavorativi, vista la circostanza che le attività manifatturiere non richiedono generalmente manodopera dotata di titoli di studio medio-elevati.

Ma il mutato contesto socio-economico di riferimento, che vedrà nel tempo sensibili operazioni di riconversione della struttura produttiva, non giocherà a favore di chi ha deciso di non puntare sulla formazione quale strumento per la propria emancipazione. La tendenza in atto è quella della terziarizzazione dei comparti produttivi e il possesso di standard formativi diventerà una discriminante in ingresso.

### 3.6 Il sistema di welfare e la dotazione di servizi

L'intero ambito raccoglie una popolazione totale di 141.315 abitanti, quasi la metà dei quali risiedono nel Comune di Altamura. Tale popolazione è ripartita in 45.146 famiglie, con ampiezza media per l'intero Ambito pari a 3,1 valore componenti, valore di poco superiore a quello relativo alla provincia. In questo caso il dato è pienamente in linea con il valore nazionale.

**Figura:** Struttura delle famiglie dell'Ambito per numero di componenti (PSDZ, 2010)

	Maschi	Femmine	Totale	Numero di famiglie	Numero medio di componenti per famiglia
Altamura	33.986	34.899	68.885	20.650	3,3
Gravina in Puglia	21.884	22.370	44.254	14.647	3,0
Poggiorsini	744	710	1.454	542	2,7
Santeramo in Colle	13.226	13.496	26.722	9.307	2,9
<b>Totale Ambito</b>	<b>69.840</b>	<b>71.475</b>	<b>141.315</b>	<b>45.146</b>	<b>3,1</b>
Provincia di Bari	783.721	817.691	1.601.412	585.554	2,7

	Numero di componenti						Totale
	1	2	3	4	5	6 o >	
Altamura	2675	3850	3582	5008	3261	1033	19419
Gavina in Puglia	1736	2699	2411	3288	2107	633	12874
Poggiorsini	140	122	66	107	66	27	528
Santeramo in Colle	1644	2003	1632	2173	1000	274	8726
<b>Totale Ambito</b>	<b>6195</b>	<b>8674</b>	<b>7701</b>	<b>10576</b>	<b>6434</b>	<b>1967</b>	<b>41546</b>

Il dettaglio relativo alle famiglie ripartite per numero dei componenti mostra come le famiglie unipersonali rappresentino all'interno dell'Ambito il 14,9% del totale delle famiglie, con valori particolarmente elevati a Poggiorsini, ove il 26,5% delle famiglie appartengono a questa categoria e a Santeramo (18,8%). I nuclei unipersonali sono costituiti in massima parte da anziani la cui speranza di vita si allunga sempre più e non usufruiscono, come accadeva nel passato, della coabitazione con i figli.

Seguono le famiglie con 2 componenti con un valore del 20,8%, valore che sale al 26,7% ad Altamura e al 23% a Poggiorsini. All'interno dell'Ambito sono, tuttavia, le famiglie composte da 4 componenti a registrare la percentuale maggiore con il 25,5%. Fanalino di coda le famiglie "numerose" con il 4,7%: il record in questo caso spetta al comune di Altamura con il 5,3% del totale degli aggregati.

Per quanto concerne invece l'universo dei minori, occorre per prima cosa osservare quale sia la loro incidenza sul totale della popolazione. Se si considera la popolazione minorile nel suo complesso si osserva

per l'intero Ambito una incidenza maggiore (23,1%) rispetto al dato provinciale e regionale, entrambi attestati sotto la soglia del 20%. A livello comunale è Altamura a registrare la percentuale maggiore di under 18 con il 26,7%, seguita da Poggiorsini (23,1%).

Più vicino ai dati regionali e provinciali appare il valore relativo alla classe 0-2 anni (3,3%): in questo caso le percentuali più elevate riguardano il Comune di Altamura, seguito di stretta misura da Gravina di Puglia, entrambi ampiamente sulla soglia del 3%.

Se questi sono i numeri di riferimento (32.595 ragazzi da prendersi cura di cui circa 4.300 con un'età inferiore ai 3 anni) innumerevoli sono i bisogni che emergono dal territorio sia in termini di assistenza alla prima infanzia che di prevenzione delle devianze e del disagio giovanile.

POPOLAZIONE PER CLASSI DI ETÀ				
	0-2	Inc. % su popolazione totale	0-17	Inc. % su popolazione totale
Altamura	2413	3,5%	16650	24,2%
Gavina in Puglia	1465	3,3%	10117	22,9%
Poggiorsini	39	2,7%	348	23,9%
Santeramo in Colle	715	2,7%	5480	20,5%
<b>Totale Ambito</b>	<b>43670</b>	<b>3,3%</b>	<b>32.595</b>	<b>23,1%</b>
Provincia di Bari	45670	2,9%	305126	19,1%
Puglia	113272	2,8%	758813	18,6%

Il processo di invecchiamento della popolazione, ancora, che è il risultato dell'azione congiunta del calo della fecondità e del declino della mortalità, è il segno della profonda trasformazione demografica che sta interessando l'Ambito in linea con i paesi occidentali.

Gli ultrasessantacinquenni residenti nei quattro comuni sono oltre 20.000 e di questi quasi la metà ha superato i 75 anni di età. La loro incidenza sul totale della popolazione è tutt'altro che irrilevante: rispettivamente il 14,4% per gli over 65 e del 7,0% per coloro che hanno superato i 75 anni. All'interno dell'Ambito i comuni di Poggiorsini e Santeramo in Colle sono quelli che mostrano le percentuali più elevate di anziani e "grandi vecchi"; in entrambi i casi i valori appaiono più vicini ai macrodati relativi alla Provincia e alla Regione.

Comuni	Popolazione per classi di età			
	65 e oltre	Inc. % su popolazione totale	75 e oltre	Inc. % su popolazione totale
Altamura	9.388	13,6%	4.633	6,7%
Gravina in Puglia	6.402	14,5%	2.987	6,7%
Poggiorsini	255	17,5%	124	8,5%
Santeramo in Colle	4.315	16,1%	2.122	7,9%
<b>Ambito</b>	<b>20.360</b>	<b>14,4%</b>	<b>9.866</b>	<b>7,0%</b>
Provincia di Bari	270.114	16,9%	127.801	8,0%
Puglia	723.876	17,8%	340.169	8,3%

Per quanto concerne il fenomeno delle dipendenze patologiche dell'Ambito si deve evidenziare che i tossicodipendenti in cura presso il Ser.T di Altamura nel 2008 sono stati 333, con incidenza sul totale della popolazione pari al 2,4%. Per avere un parametro di riferimento si pensi che i tossicodipendenti in cura presso i Ser.T pugliesi sono stati nel 2007 12.540: in rapporto alla popolazione di età 15-54 anni si registrano 55,7 soggetti in cura per tossicodipendenza ogni 10.000 residenti. Tornando all'Ambito, il 91,3% dei

tossicodipendenti sono uomini; la classe modale d'età (quella che presenta la maggiore frequenza di soggetti) è quella degli over 39, mentre l'incidenza più bassa si registra fra i giovanissimi. Dato quest'ultimo senza dubbio incoraggiante in quanto è proprio sui giovani e sui giovanissimi che occorre puntare gli sforzi di tutti, scuola, comunità locale, istituzione, onde arginare il dilagare di un fenomeno che già tante vite ha mietuto e continua a mietere.

Utenti tossicodipendenti nell'Ambito

Fascia d'età	Maschi	Femmine	Totale
< 19 anni	5	1	6
20-24 anni	54	5	59
25-29 anni	53	9	62
30-34 anni	51	8	59
35-39 anni	64	2	66
> 39 anni	77	4	81
<b>Totale</b>	<b>304</b>	<b>29</b>	<b>333</b>

Gli alcolisti in cura presso il Ser.T di Altamura sono 86, con un'incidenza che in questo caso è appena dello 0,1% rispetto alla popolazione dell'Ambito. Un dato che comunque non deve far pensare solo ad una limitata incidenza del fenomeno quanto piuttosto alla difficoltà di emersione dello stesso, difficoltà legate a resistenze culturali e familiari, all'abitudine a convivere con gli effetti della dipendenza. Per quanto concerne il macro dato relativo al territorio regionale, sempre nel 2007, gli alcolisti in cura presso i Ser.t sono stati 1.769, con rapporto sulla popolazione di 15-74 anni pari a 5,7 soggetti in cura ogni 10.000 residenti.

Come mostra la tabella, anche in questo caso l'utenza è costituita in maggioranza da uomini, anche se il distacco appare molto meno marcato (78% di uomini e 22% di donne). Il fenomeno si concentra fra gli ultratrentenni, con incidenza fra gli over 39 del 58,1%.

Utenti alcodipendenti nell'Ambito

Fascia d'età	Maschi	Femmine	Totale
< 19 anni	0	0	0
20-29 anni	9	1	10
30-39 anni	22	4	26
> 39 anni	39	11	50
<b>Totale</b>	<b>70</b>	<b>16</b>	<b>86</b>

Sotto il profilo della dotazione di servizi e strutture socio-sanitarie presenti nell'Ambito, la tabella che segue propone un dettaglio all'interno dei Comuni, suddiviso in quattro grandi aree: infrastrutture per la primissima infanzia e per minori, le strutture destinate agli anziani, le infrastrutture destinate ai disabili, altre strutture residenziali.

Per quanto concerne i servizi rivolti alla primissima infanzia all'interno dell'Ambito si contano 2 asili nido di natura pubblica entrambi ubicati nel comune di Santeramo in Colle, un solo micronido privato operante ad Altamura; più numerose le "sezioni primavera" in totale 10 (sempre rivolte ai bambini fra i 24 ei 36 mesi); pochissimi i centri ludici: solo Santeramo registra la presenza di due ludoteche.

In merito alle strutture residenziali per minori si registrano 2 comunità familiari cui si aggiungono 2 comunità socio-educative in entrambi i casi ubicate ad Altamura e Gravina. Le comunità di tipo residenziale propongono percorsi educativi di accoglienza per minori provenienti da ambienti familiari in difficoltà. Stessa funzione assolvono i 3 centri socio-educativi diurni, che operano sempre ad Altamura e a Gravina: in questo caso si tratta di comunità semiresidenziali.

Nella seconda parte della tabella si riassume la mappa delle strutture residenziali per anziani: in questo caso all'interno dell'Ambito si registrano 3 case di riposo, 2 nel comune di Altamura e una a Santeramo.

Gli stessi centri ospitano 3 case protette: si tratta di strutture che hanno lo scopo di fornire accoglienza, prestazioni socio assistenziali e sanitarie a persone anziane parzialmente o totalmente non autosufficienti affetti da patologie diverse e richiedenti trattamenti socio assistenziali non fornibili a domicilio.

Si segnala poi a Gravina la presenza di 3 "gruppi appartamento": in questo caso ci si riferisce a residenze collettive di piccole dimensioni destinate ad anziani parzialmente autosufficienti che per particolari condizioni psicofisiche e relazionali necessitano di una vita comunitaria e di reciproca solidarietà, in alternativa al ricovero in struttura protetta. Chiudono l'elenco un centro diurno e un centro sociale polivalente, entrambi attivi ad Altamura.

Il quadro relativo alle strutture destinate a persone con disabilità contano 3 centri socio- educativo che si occupano anche di riabilitazione, rispettivamente ad Altamura, Gravina, e Santeramo.

Chiudono l'elenco le strutture ricettive che possono dare accoglienza a categorie di persone in situazioni di disagio quali le madri sole o le donne vittime di abusi e maltrattamenti. In questo caso si registrano 2 comunità alloggio per gestanti e madri con figli attive ad Altamura e Gravina.

**Figura:** la dotazione di servizi e strutture socio-sanitarie presenti nell'Ambito (PSDZ, 2010)

		Altamura	Gravina	Poggiorsini	Santeramo	Totale Ambito
Infrastrutture per minore primissima infanzia	Asili nido	-	-	-	2	2
	Micronidi	1	-	-	-	1
	Sezioni primavera	4	4	-	2	10
	Ludoteche	-	-	-	2	2
	Comunità familiare	1	1	-	-	2
	Comunità educativa	3	3	-	-	6
	Centro socio-educativo diurno	1	2	-	-	3
Infrastrutture per anziani	Casa di riposo	2	-	-	1	3
	Residenza protetta	2	-	-	1	3
	Gruppo appartamento	-	3	-	-	3
	Centro diurno	1	-	-	-	1
	Centro sociale polivalente	1	-	-	-	1
Infrastrutture per disabili	Centro socio-educativo riabilitativo	1	1	-	1	3
Altre strutture residenziali	Comunità Alloggio per gestanti e madri con figli	1	1	-	-	2

Fonte: Piano Sociale di Zona 2010 – 2012

Dal punto di vista strettamente relativo all'offerta di servizi e strutture sanitarie presenti nell'Area, nella città di Altamura è ubicato l'ospedale "Umberto I", che rappresenta nell'area il presidio ospedaliero più completo poiché si compone delle principali unità operative sanitarie tra cui "Anestesia e rianimazione", "Cardiologia", "Endoscopia", "Nefrologia", "Neurologia", "Oftalmologia", "Otorinolaringoiatria",



“Pediatria”, e “Radiodiagnostica”. A Gravina opera il presidio ospedaliero “Santa Maria del Piede” a Santeramo l’ospedale “Monte Coviello” e una Unità di degenza territoriale (UDT). Nel comune di Poggiorsini è, invece, attivo solo il servizio di guardia medica – peraltro operante anche negli altri tre comuni – pertanto la struttura ospedaliera più vicine (18 km di distanza) risultano essere quella di Gravina e Spinazzola. Si consideri che quest’ultima non ricade nel distretto sanitario in cui è inserito il comune di Area Vasta, che fa invece riferimento alla ex AUSL BA/3 comprendente Altamura, Gravina in Puglia e Santeramo in Colle.

Per quanto concerne gli ambulatori, ad Altamura se ne censiscono 7: 1. Centro salute mentale e unità dipartimentale di prevenzione nell’infanzia e nell’adolescenza (psichiatria); 2. Consultorio familiare (ginecologia ed ostetricia); 3. Dipartimento dipendenze patologiche (psichiatria); 4. Laboratorio analisi (patologia clinica); 5. Poliambulatorio distrettuale (allergologia, dermatologia e venereologia, endocrinologia, geriatria, ginecologia ed ostetricia, malattie dell’apparato respiratorio, medicina dello sport, neurologia, neuropsichiatria infantile, odontoiatria, oftalmologia, oncologia, urologia); 6. Servizio riabilitativo (medicina fisica e riabilitazione, neuropsichiatria infantile); 7. Studio radiologico e fisioterapico (radiodiagnostica).

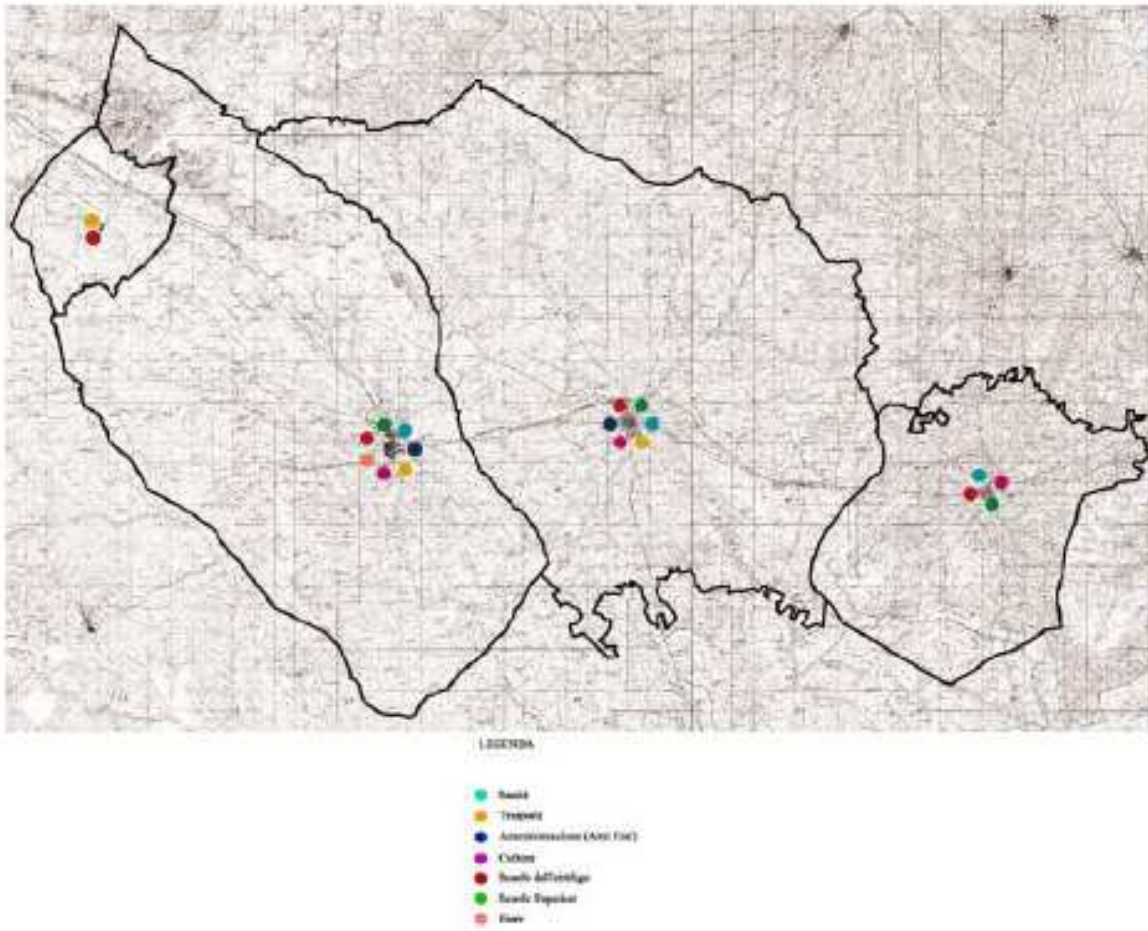
A Gravina di Puglia se ne censiscono 6: 1. Centro de Marzio srl (medicina fisica e riabilitazione, radiodiagnostica); 2. Centro radiologico pugliese srl (neuroradiologia, radiodiagnostica); 3. Centro salute mentale 1 (psichiatria); 4. Consultorio familiare (ginecologia ed ostetricia); 5. Laboratorio analisi (patologia clinica); 6. Poliambulatorio distrettuale (dermatologia e venereologia, endocrinologia, medicina dello sport, neurologia, neuropsichiatria infantile, odontoiatria, oftalmologia, oncologia, otorinolaringoiatria, urologia).

A Santeramo se ne censiscono 3: 1. Centro salute mentale (psichiatria); 2. Consultorio familiare (ginecologia ed ostetricia); 3. Poliambulatorio distrettuale (dermatologia e venereologia, ginecologia ed ostetricia, medicina dello sport, oftalmologia, oncologia, otorinolaringoiatria, urologia).

A Poggiorsini infine sono attivi 1 consultorio familiare e 1 poliambulatorio (ginecologia ed ostetricia, otorinolaringoiatria, pediatria ed urologia).

Il sistema sanitario delineato subirà un sensibile cambiamento con l’entrata in funzione del nuovo complesso ospedaliero attualmente in via di ultimazione lungo la SS 96 a metà strada tra i comuni di Altamura e Gravina in Puglia, i cui effetti non saranno positivi solo ed esclusivamente per le politiche sociali dell’Area ma, data la sua importanza strategica, si porrà quale centro nevralgico in un’ottica di sviluppo in senso generale dell’intera Area vasta.

Esso infatti ben si presta a divenire volano per ulteriori raggruppamenti insediativi e lo sviluppo di altre attività di servizi richiedendo, quindi, debita considerazione nella programmazione di interventi di miglioramento dell’accessibilità e fruibilità dei servizi stessi da parte della collettività.



Circa il sistema scolastico e formativo, la distribuzione delle scuole d'obbligo è omogeneamente diffusa in tutti i comuni di area vasta. La dotazione di scuole superiori è completa di tutte le categorie (professionali, tecniche, licei) nei Comuni di Gravina e Altamura. Relativamente deficitaria è la dotazione nel Comune di Santeramo e nel Comune di Poggiorsini.

Il sistema culturale e sportivo (musei, cinema, teatri, biblioteche, strutture sportive) invece denuncia l'assenza nei quattro Comuni di dotazione di attrezzature per lo svago, di contro i Comuni risultano sufficientemente provvisti di attrezzature per la cultura. Poggiorsini è deficitaria in tutte le attrezzature del sistema culturale e sportivo.

### 3.7 Analisi cronografica dei flussi veicolari

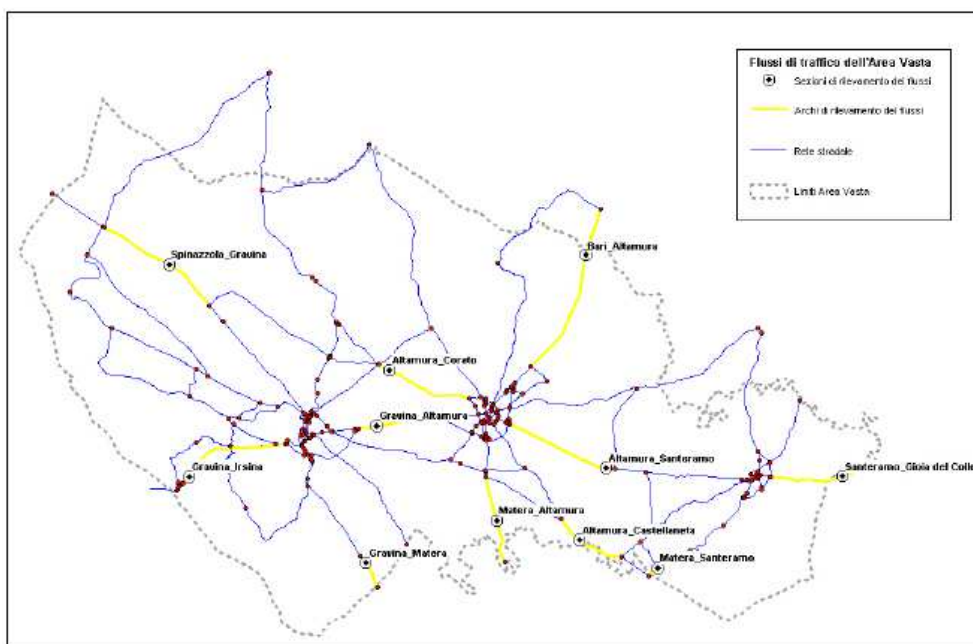
Dovendo considerare i flussi veicolari passanti sulle principali direttrici dell'Ambito, si fa riferimento alla campagna di indagine condotta dall'Assessorato all'Assetto del Territorio della Regione Puglia, durante la quale è stato monitorato il traffico giornaliero tramite rilevatori automatici di traffico.

I conteggi dei flussi sono stati realizzati durante i mesi di Ottobre e Novembre del 2007. Le sezioni di rilievo sono state individuate considerando le principali direttrici sia di collegamento tra i Comuni dell'Area Vasta sia di ingresso/uscita dall'Ambito; complessivamente sono state individuate 22 sezioni stradali a doppio



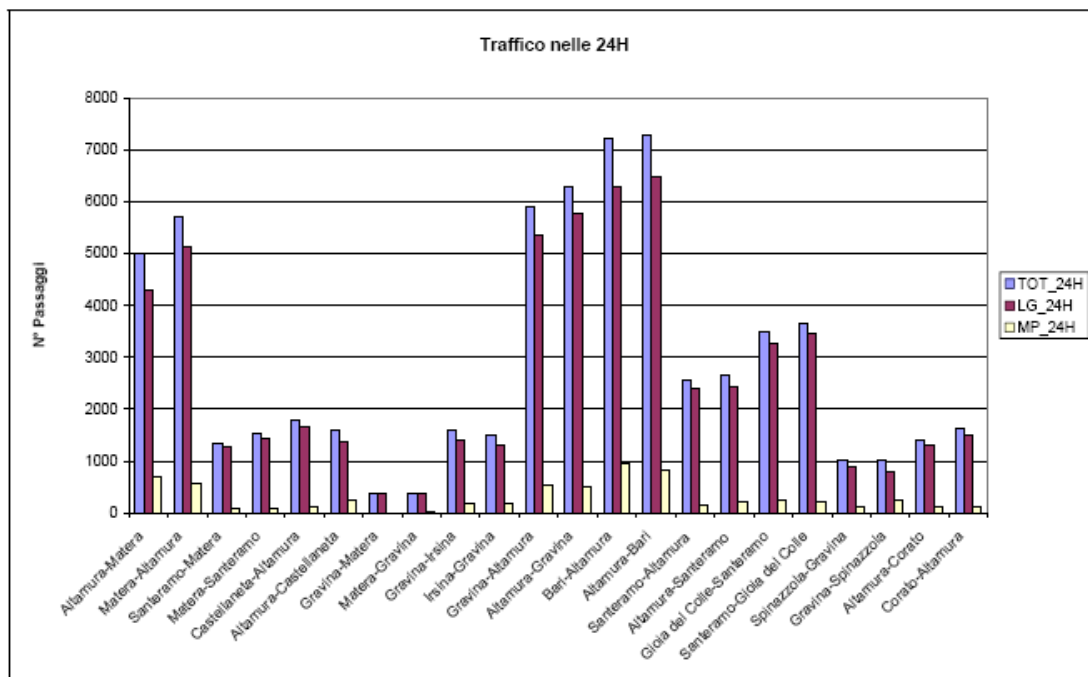
senso di marcia. I dati raccolti riguardano separatamente il numero di passaggi di veicoli leggeri e pesanti, sia nelle 24 ore giornaliere sia nell'ora di punta.

Dall'analisi dei dati e di conseguenza in base all'andamento orario dei flussi di traffico, si stima che l'ora di punta antimeridiana coincide con l'intervallo 7:30-8:30; tuttavia lungo le direttrici Gravina-Irsina e Gravina-Matera, sono stati rilevati flussi più elevati nell'intervallo orario 6:30 – 7:30. L'ora di punta pomeridiana si stima coincidente con l'intervallo 17:30- 18:30. Ulteriori picchi di traffico si registrano durante l'arco temporale delle 13:30-14:30; in particolare, lungo la direttrice Altamura-Gravina, si rileva un flusso di traffico equivalente a quello transitante nell'ora di punta pomeridiana.



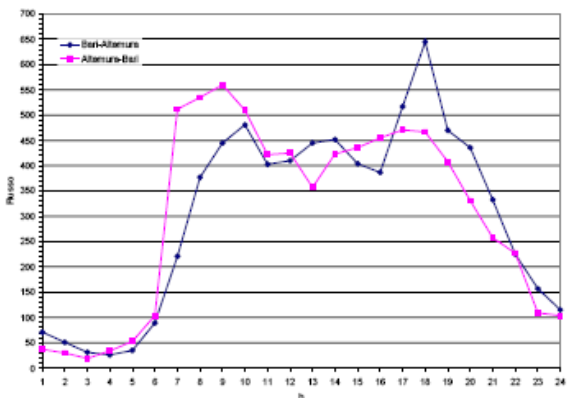
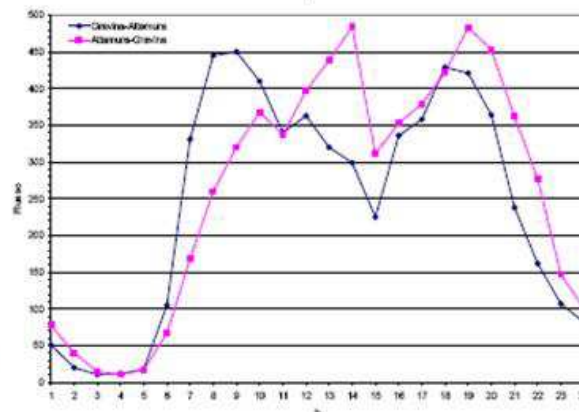
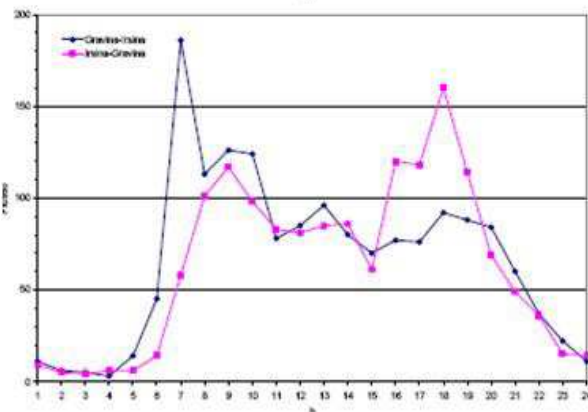
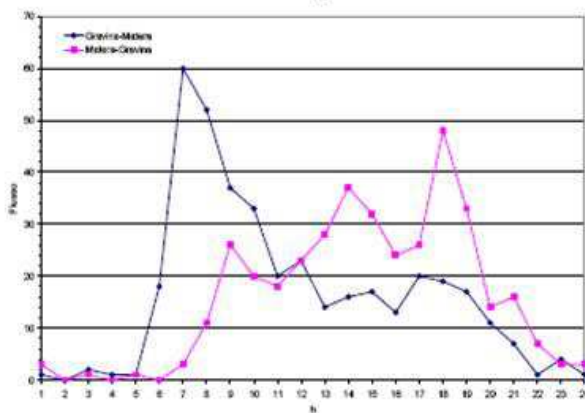
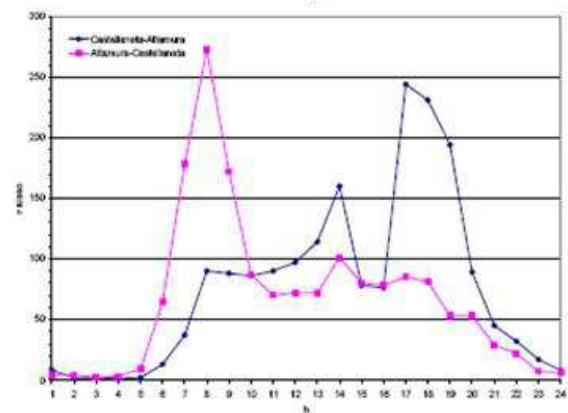
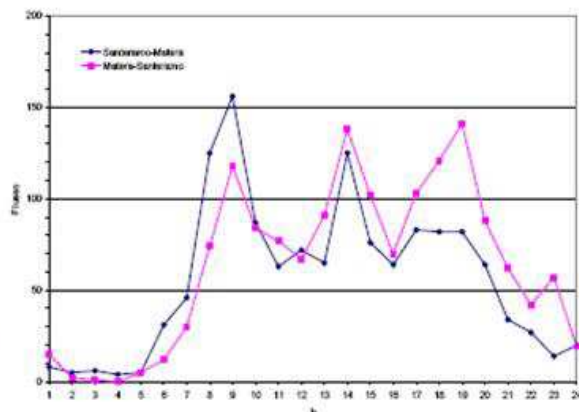
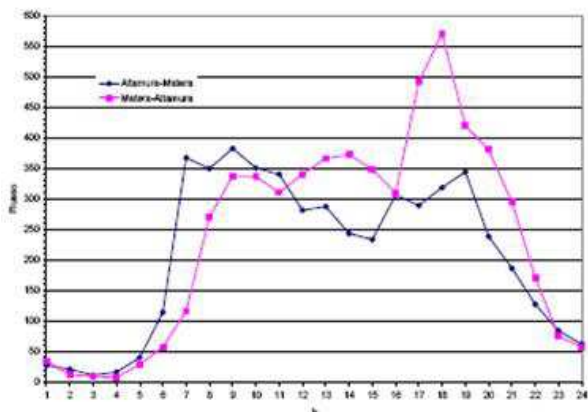
Nella Tabella di seguito si riportano i flussi di traffico rilevati nelle 24 ore e nell'ora di punta antimeridiana.

SEZIONE DI RILEVAMENTO	STRADA	FLUSSO NELLE 24H	FLUSSO ORA DI PUNTA
Altamura-Matera	SS 99	5015	395
Matera-Altamura	SS 99	5709	348
Santeramo-Matera	SS 271	1344	180
Matera-Santeramo	SS 271	1519	118
Castellaneta-Altamura	SP 41	1804	110
Altamura-Castellaneta	SP 41	1605	273
Gravina-Matera	SP 53	388	60
Matera-Gravina	SP 53	377	27
Gravina-Irsina	S.S. 96	1589	186
Irsina-Gravina	S.S. 96	1509	134
Gravina-Altamura	S.S. 96	5897	481
Altamura-Gravina	S.S. 96	6289	372
Bari-Altamura	S.S. 96	7226	488
Altamura-Bari	S.S. 96	7287	621
Santeramo-Altamura	S.P. 235 (ex SS171)	2661	197
Altamura-Santeramo	S.P. 235 (ex SS171)	2654	190
Gioia del Colle-Santeramo	S.P. 235 (ex SS171)	3602	251
Santeramo-Gioia del Colle	S.P. 235 (ex SS171)	3662	257
Spinzola-Gravina	S.P. 230 (ex SS97)	1031	113
Gravina-Spinazzola	S.P. 230 (ex SS97)	1015	64
Altamura-Corato	SP 238 (ex SS378)	1416	109
Corato-Altamura	SP 238 (ex SS378)	1626	121



Ad ulteriore conferma di quanto emerso dai rilievi di traffico descritti nel precedente paragrafo si è provveduto ad effettuare ulteriori indagini dirette nel mese di giugno 2008 all'interno del territorio dell'Area Vasta. In particolare sono state localizzate sei sezioni, lungo tre viabilità interne principali e precisamente:

- sulla S.P. 63 Matera Irsina, direzione Gravina - Matera (sezione 1);
- sulla S.S. 96 Altamura e Gravina, direzione Gravina - Altamura (sezione 2);
- sulla S.P.230 Poggiorsini Spinazzola, direzione Gravina - Poggiorsini (sezione 3);
- sulla S.P. 63 Matera Irsina, direzione Matera - Gravina (sezione 4);
- sulla S.S. 96 Altamura e Gravina, direzione Altamura - Gravina (sezione 5);
- sulla S.P.230 Poggiorsini Spinazzola, direzione Poggiorsini - Gravina (sezione 6).



I dati sono stati raccolti intorno all'area urbana della città di Gravina (poiché in posizione baricentrica rispetto all'Area Vasta) tramite rilevatori elettronici di traffico che hanno campionato il numero dei mezzi



su ruote (veicoli a due ruote, auto, autocarri, autobus ed autoveicoli a rimorchio ed autoarticolati) in transito sulla viabilità considerata.

I campionatori di traffico sono stati installati in quei punti ritenuti strategici e significativi per eseguire la rilevazione suddetta; il campionamento dei dati è stato effettuato dalle 0.00 alle 24.00 di un giorno feriale e la restituzione del campionamento è stata effettuata ad intervalli di un'ora, con la generazione di tabelle di dati in modalità statistica, con memorizzazione in formato tabellare per ciascun intervallo di elaborazione.

Il contatraffico a batteria utilizzato è composto da un "radar doppler" ed un data logger per la memorizzazione dei dati; il radar rileva i movimenti dei veicoli su una sola corsia ed in un'unica direzione, fornendo al data logger i dati di ciascun veicolo relativi alla velocità, ad un valore proporzionale alla lunghezza del veicolo ed alla distanza temporale tra i veicoli (gap).

Il data logger, a sua volta, memorizza direttamente i dati raccolti e li elabora statisticamente in ordine cronologico (variabile a seconda del periodo di rilevazione). Il prelievo dei dati e l'impostazione dei parametri avviene tramite un terminale collegato temporaneamente al sistema; durante i rilevamenti il Viacount lavora autonomamente.

Una volta scaricati i dati sul terminale, tramite un software specifico, si è reso necessario convertirli e restituirli in formato excel per permettere la loro elaborazione. Il risultato ottenuto ha permesso di aggregare in gruppi i valori di traffico campionati; tali gruppi sono stati suddivisi a seconda della tipologia di veicolo transitato (veicolo a due ruote, auto,...) ed a seconda della loro velocità, ottenendo, inoltre, dei valori minimi e massimi. Infine, un ulteriore valore ricavato è stato quello relativo alla velocità media con cui ha attraversato la sezione di misura, l'85% di tutti i veicoli.

I dati così campionati sono stati restituiti nel modello matematico per la costruzione della matrice O/D . I rilievi del traffico sono stati effettuati in giorni lavorativi, nell'arco delle 24 ore e precisamente:

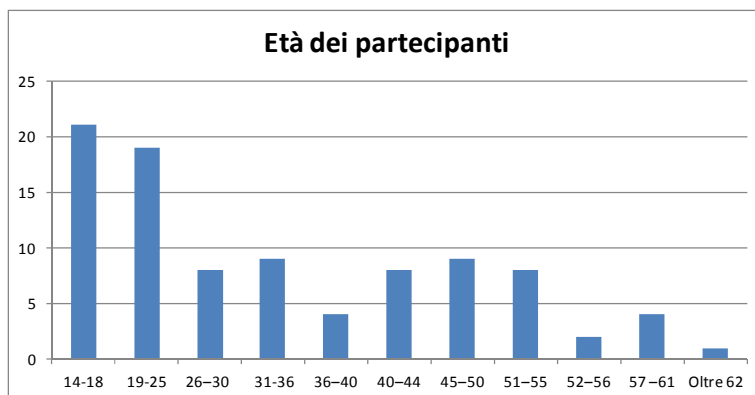
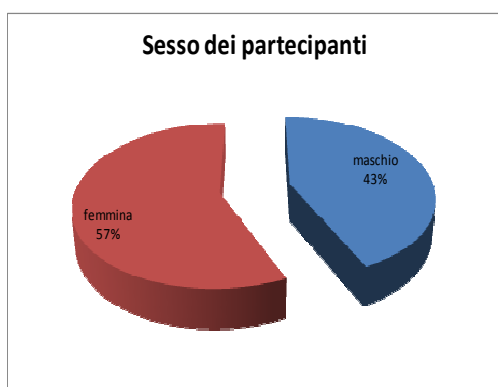
- sezione 1-2-3 in data 9 giugno 2008 dalle ore 0 alle ore 24;
- sezione 4-5-6 in data 13 giugno 2008 dalle ore 0 alle ore 24.

Il primo dato che emerge in tutte le sezioni è la prevalenza della modalità auto sulle altre modalità di trasporto che rappresenta il 93,9% dei transiti totali.



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

Allo scopo di identificare le reali esigenze di accessibilità ai servizi pubblici e privati della popolazione dell'ambito territoriale in esame, è stato preparato un questionario, successivamente somministrato mediante interviste dirette ad un campione rappresentativo di circa 100 residenti nei quattro comuni. Il campione intervistato è costituito da 93 persone; 40 uomini e 53 donne di differenti fasce di età.



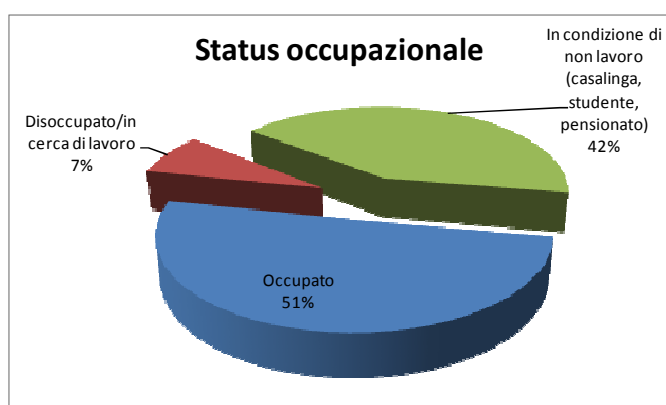
L'estrazione casuale dei partecipanti alla rilevazione ha comportato una prevalenza di esponenti delle fasce di età più giovanili: gli intervistati di età inferiore ai 25 anni risultano infatti il 43% del totale del campione. Il campione è costituito da residenti dei comuni di Altamura (18 persone), Gravina di Puglia (33 persone), Santeramo in Colle (21 persone) e Poggiorsini (20 persone).

La maggior parte degli intervistati (55 persone) è celibe o nubile, con 35 intervistati che dichiarano di essere conuigati. Complessivamente i nuclei familiari degli intervistati sono costituiti da 337 perone di cui 168 sono figli (di diverse fasce di età). In 3 famiglie sono presenti disabili e in 4 nuclei vi è la presenza di anziani.

#### Fasce di età dei figli nei nuclei familiari degli intervistati

<b>figli &lt; 5</b>	9	5,4%
<b>figli 6-10 anni</b>	20	11,9%
<b>figli 11-13 anni</b>	25	14,9%
<b>figli 14 – 18 anni</b>	44	26,2%
<b>figli 19 – 25 anni</b>	49	29,2%
<b>oltre 26 anni</b>	21	12,5%
<b>Totale</b>	<b>168</b>	<b>100%</b>

Il campione è costituito in maggioranza da persone occupate (47 unità) o in condizioni non lavorative: casalinghe, pensionati e studenti (39 unità). 7 persone dichiarano di essere disoccupate o in cerca di lavoro.

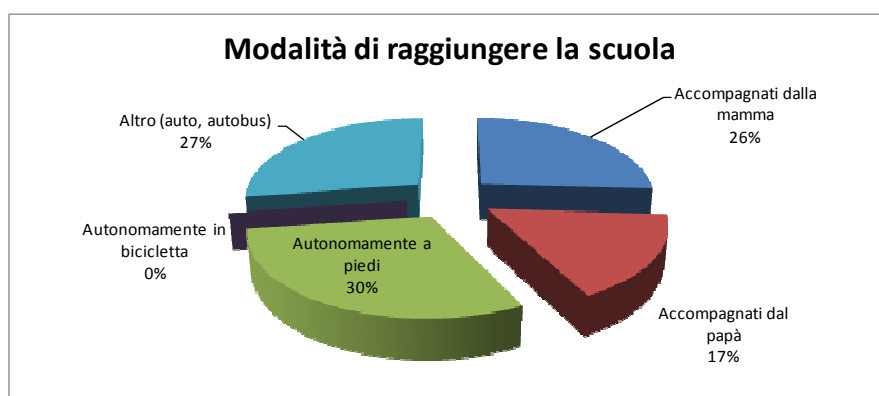


Gli studenti dei nuclei familiari degli intervistati frequentano in maggioranza le scuole superiori; e per circa la metà del campione le scuole frequentate hanno sede nel comune di residenza.

#### Scuole frequentate dagli studenti nei nuclei familiari degli intervistati

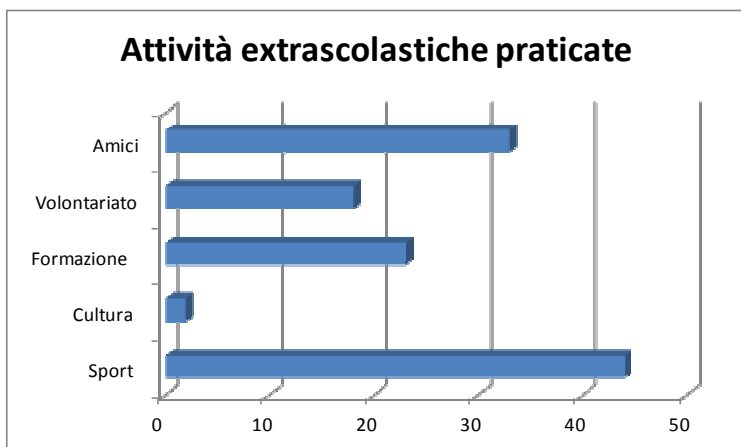
<b>Elementari</b>	23	26%
<b>medie</b>	24	27%
<b>superiori</b>	42	47%

Le scuole sono raggiunte prevalentemente a piedi o gli studenti sono accompagnati dai genitori.



La fascia oraria prevalente in cui avvengono gli spostamenti verso le scuole è per il 93% quella compresa tra le 7.30 e le 8.30, seguita dalla fascia 8.30-9.30 (7%). Per quanto riguarda le attività extra-scolastiche, gli intervistati hanno dichiarato che i loro figli si spostano

prevalentemente per raggiungere centri in cui praticare sport o gli amici.

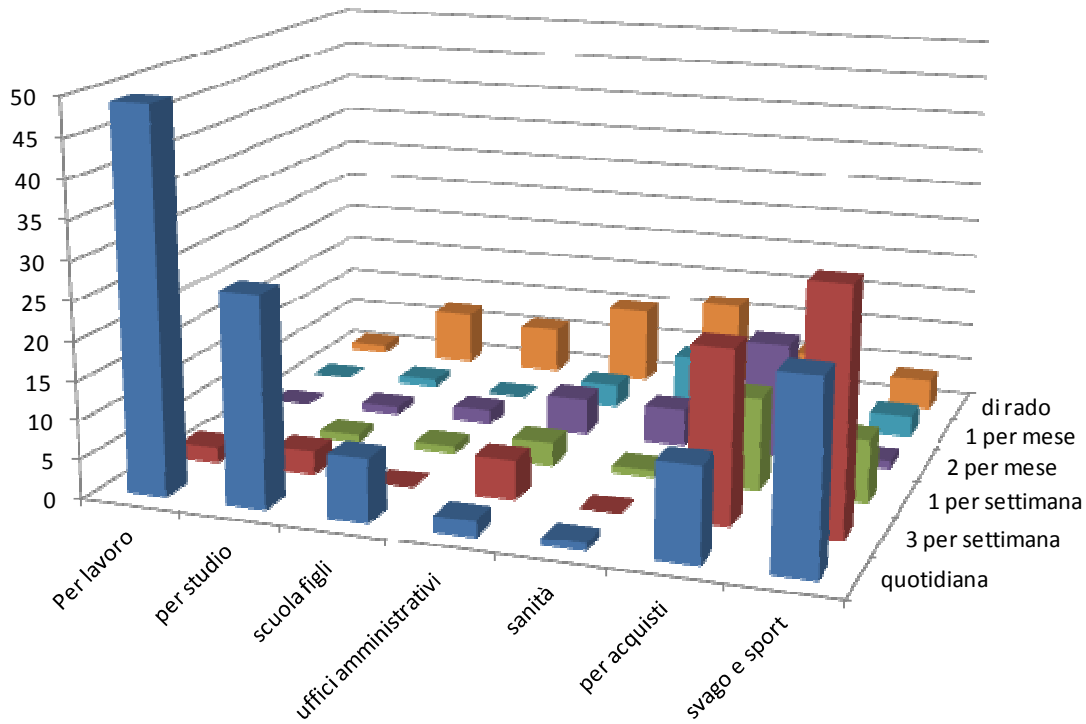


Circa la capacità di conciliare il lavoro con le esigenze dei figli, 31 persone rispondono affermativamente, a fronte di 7 risposte negative.

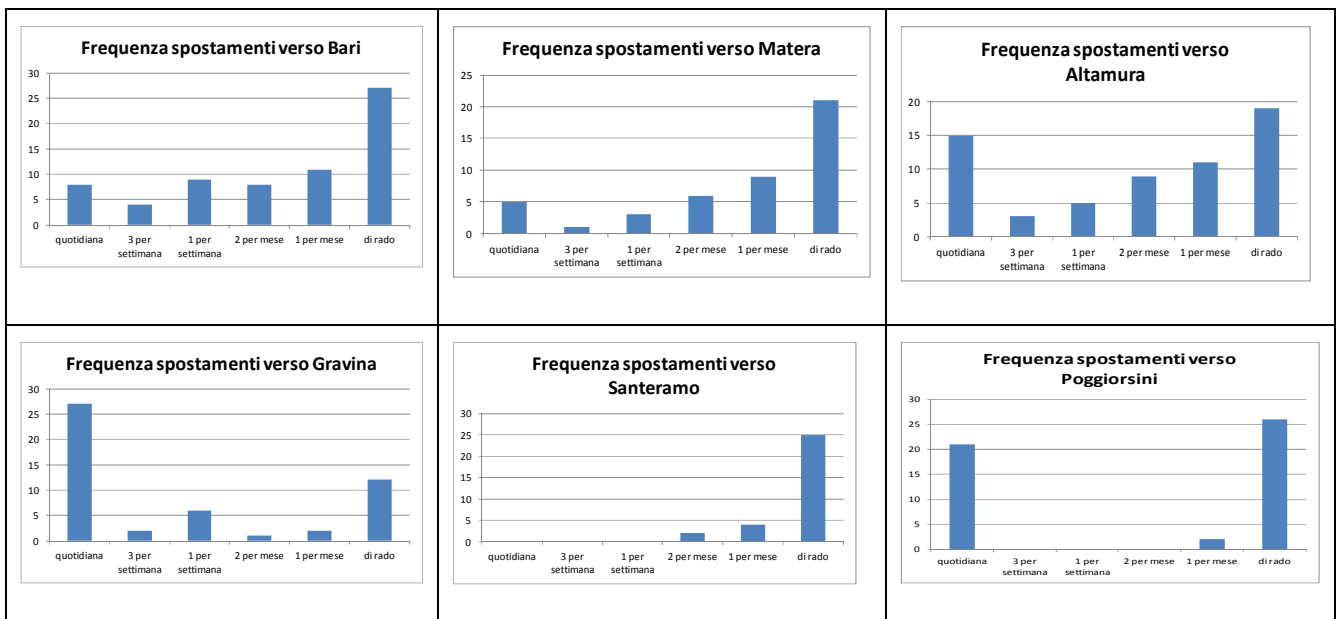
<b>Riesce a conciliare il suo lavoro con gli orari e le esigenze dei suoi figli?</b>		
<b>Si</b>	31	53%
<b>No</b>	7	12%
<b>Non risponde</b>	20	34%

Le motivazioni che giustificano gli spostamenti possono essere riferite al raggiungimento di luoghi di lavoro, di studio, di servizi pubblici, di attività commerciali o di svago. Dalla correlazione con la frequenza con cui questi luoghi sono raggiunti si può osservare che la maggior parte degli spostamenti quotidiani sono per lavoro, studio o per accompagnare i figli a scuola e per svago, mentre gli spostamenti per acquisti e per svago avvengono con frequenza più bassa (in prevalenza trisettimanale). Infrequenti sono gli spostamenti per raggiungere servizi sanitari o amministrativi.

## Motivazione degli spostamenti e frequenza



Per quanto riguarda le località verso cui sono effettuati gli spostamenti, si può osservare che essi sono rivolti prevalentemente verso Bari o all'interno degli stessi comuni, con l'eccezione degli spostamenti verso Santeramo.





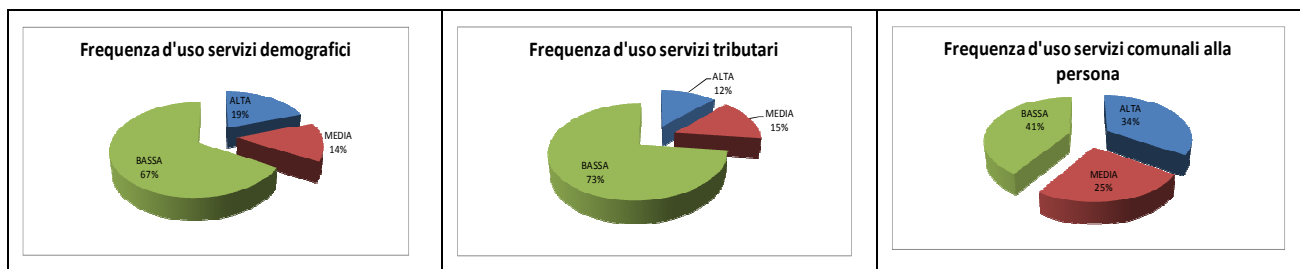
Per tutte le motivazioni indicate il mezzo preferito per gli spostamenti risulta l'automobile; il treno e l'autobus riscuotono un significativo gradimento solo per gli spostamenti finalizzati a spostamenti per motivi di studio. Luoghi di svago e altri servizi sono frequentemente raggiunti a piedi viste le dimensioni dei comuni dell'ambito di analisi.



L'analisi si è quindi focalizzata sulla disponibilità di servizi e sulla frequenza con cui i cittadini accedono a tali funzioni. In particolare sono state identificate 4 macro-categorie: servizi comunali, servizi sanitari, servizi socio-culturali e servizi commerciali. All'interno di ciascuna macrocategoria sono quindi state identificate tre diverse tipologie di servizi offerti; e si è rilevata la frequenza con cui i cittadini si avvalgono di tali servizi

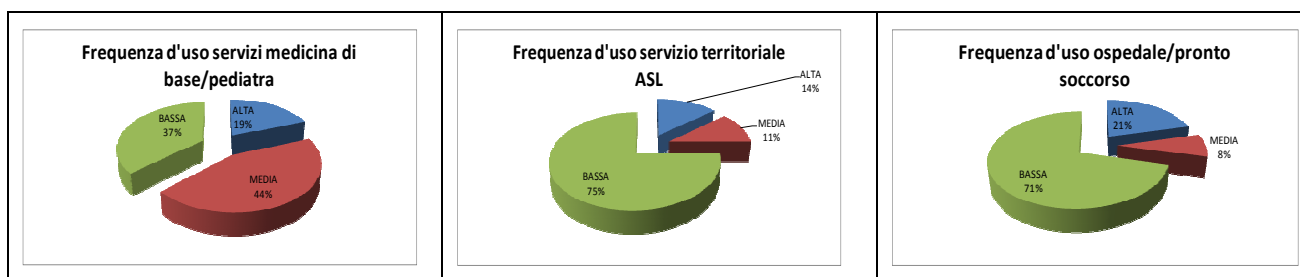
#### a) Servizi comunali

si è rilevata una frequenza di uso medio-alta solo per i servizi comunali legati alla persona, mentre servizi anagrafici e tributari sono utilizzati con frequenze basse



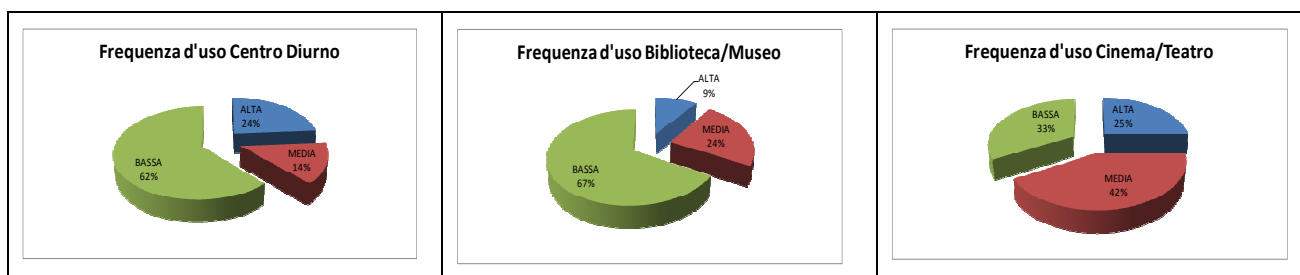
**b) Servizi sanitari**

anche i servizi sanitari sono utilizzati dal campione intervistato con scarsa frequenza; solo per i servizi di medicina di base si riscontra una frequentazione media del 44% e alta del 19% del campione



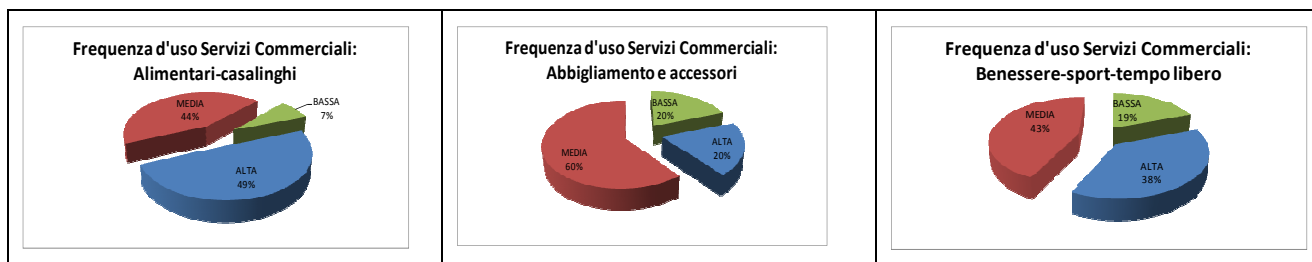
**c) Servizi socio-culturali**

i servizi maggiormente frequentati di questa macro-categoria sono quelli riferibili a cinema e teatro, di cui i due terzi degli intervistati hanno dichiarato di servirsi con media o alta frequenza; molto più basso il livello di frequentazione di servizi quali il centro diurno o biblioteca/museo



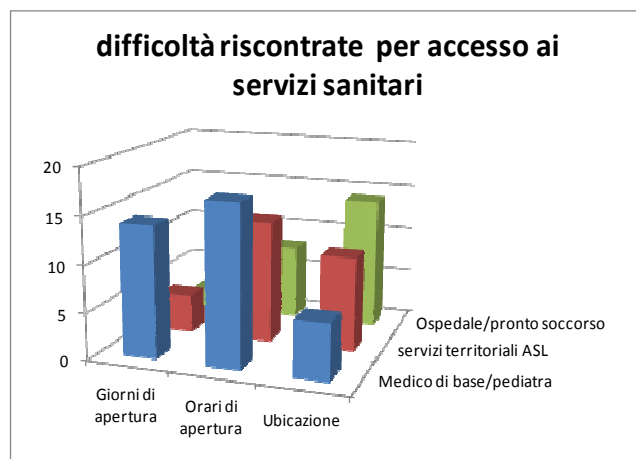
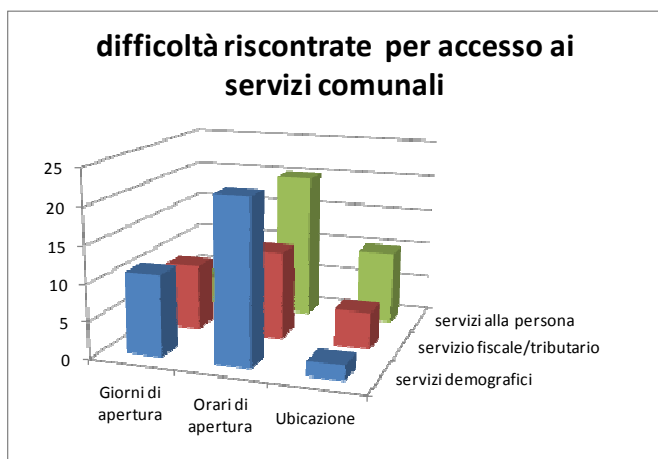
**d) Servizi commerciali**

i servizi commerciali più frequentemente utilizzati sono ovviamente risultati quelli del settore alimentare, la cui frequenza di uso è alta per il 49% del campione e media per il 44%. Segue per importanza il settore del benessere/tempo libero: il 38% degli intervistati se ne serve con frequenza alta e il 43% con frequenza media. Per il settore dell'abbigliamento e accessori invece il 60% degli intervistati ha un tasso medio di frequenza.

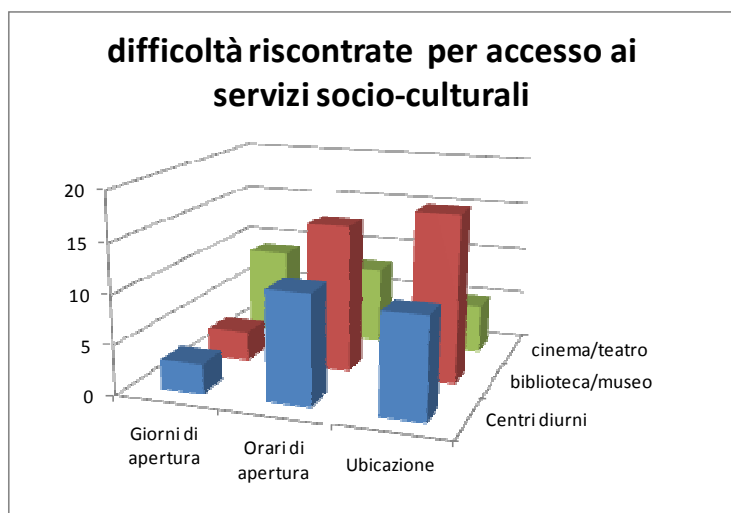


L'indagine si è focalizzata sull'accessibilità dei servizi da parte dei cittadini, verificando, per ciascuna delle tipologie di servizio identificate, quale fattore (tra giorni di apertura, orari di apertura e ubicazione) risultasse più critico per i cittadini.

Per quanto riguarda i servizi comunali, il campione ha segnalato le maggiori criticità negli orari di apertura al pubblico degli sportelli per tutte le tipologie di servizi, ponendo al secondo posto i giorni di apertura (con eccezione dei servizi alla persona)



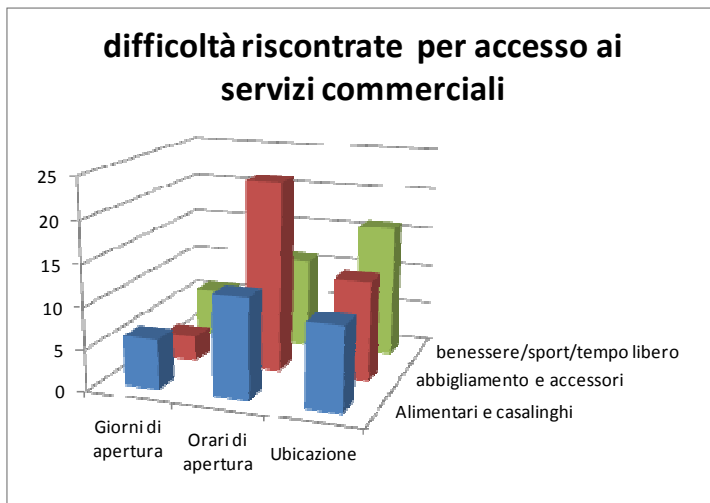
Per quanto riguarda i servizi sanitari, gli orari di apertura sono ritenuti il fattore più critico sia per i servizi di medicina di base che per i servizi territoriali dell'ASL, mentre l'ubicazione è la criticità maggiore per l'accesso ai servizi ospedalieri.



In merito ai servizi culturali occorre distinguere tra i centri diurni, per i quali la criticità sono gli orari di apertura; biblioteca e museo la cui ubicazione è ritenuta il maggiore ostacolo alla loro fruizione e cinema, e teatri per i quali si lamenta la difficoltà all'accesso in determinati giorni.

Per i servizi commerciali, gli orari di apertura sono ritenuti la criticità maggiore sia per il settore alimentare che per l'abbigliamento, mentre l'ubicazione di spazi commerciali per il benessere e il

tempo libero rappresenta il fattore critico per il campione intervistato



L'indagine ha infine previsto una domanda a risposta libera per raccogliere suggerimenti e proposte della cittadinanza; dall'analisi delle proposte, emerge la richiesta di maggiori interventi nel campo delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità e in secondo ordine ad iniziative di carattere sociale a vantaggio di fasce particolari della popolazione (bambini, anziani, ecc.) , riportate nell'elenco seguente:

- Centri di aggregazione
- Intensificazione dei mezzi pubblici
- Liberalizzazione fasce orare attività commerciali: apertura la domenica
- Piste ciclabili
- Uffici pubblici ad orario continuato
- Centri sportivi e spazi verdi per sport all'aperto
- ZTL
- Servizi telematici

### 3.9 Swot Analysis

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
<p>Attitudine culturale alla coesione Dotazione infrastrutturale discreta Diversificazione economica e vivacità Sensibilità ambientale di interesse Diversità multiculturale e presenza immigrata Accessibilità e gravitazione strategica Presenza istituzionale d'Ambito</p>	<p>Alta Incidenza dei costi ambientali trasporto Utilizzo prevalente mezzi privati Insufficiente interoperabilità tra città Mancanza di mobility manager Emigrazione giovani Scarsità di punti di socializzazione</p>
RISCHI	OPPORTUNITA'
<p>Geomorfologia complessa Insufficiente livello di istruzione Processo di de-industrializzazione in corso Elevato pendolarismo Insufficiente percezione del TPL Assenza di un coordinamento tra enti</p>	<p>Buona consapevolezza del senso civico Tasso di volontarismo attivo Dialogo Intergenerazionale Autorevolezza dell'Ufficio di Piano Forte presenza femminile nelle istituzioni Terziarizzazione economica Buona qualità del tempo Attitudine alla partecipazione</p>



#### 4. La Visione del PTTS

La Visione del PTTS dell'Ambito di Altamura (capofila) prevede il *miglioramento dell'uso del tempo collettivo e la conciliabilità dei diversi spazi di vita e di lavoro secondo criteri di equità sociale e di pari opportunità.*

Così come si evince dall'analisi del 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, quelli di residenza in particolare, e sperimentando la propensione ad una sorta di "nomadismo" interno ed esterno.

Una configurazione determinata dai recenti sviluppi delle infrastrutture stradali, dalla dipendenza ancora molto forte con il capoluogo regionale e da un tessuto socioeconomico sostanzialmente auto centrico.

Il tema prioritario, dunque, appare innanzitutto quello del consolidamento delle reti materiali e immateriali tra le polarità urbane, che possa favorire da una parte il rafforzamento della coesione interna all'Ambito e dall'altra favorire alternative di connessione tra l'Ambito e i territori esterni, specie sull'Asse che collega l'Ambito al capoluogo e alla Città di Matera.

Ciò non significa ovviamente escludere dalla prospettiva le reti superiori delle comunicazioni territoriali rivolte all'Ambito, di supporto al sistema produttivo e dei servizi o le grandi dorsali interregionali. Significa invece integrare anche questi aspetti entro il territorio locale e i suoi tessuti, interpretando anche la mobilità come 'capitale sociale' e diritto al movimento, a partire dalle persone, e pensando solo successivamente al veicolo che occasionalmente le ospita.

Le infrastrutture attuali viarie, cresciute come reti separate e autoreferenziali e non come sistema integrato con altre reti, configurano spazi spesso poco abitabili, di insufficiente qualità, ben lontane dal costituire l'esito e la premessa di idee di territorio compatibili col contesto, specie se storico e/o integrato al sistema rurale e naturale come nel caso dell'Ambito murgiano.

Abitabilità, nel significato che oggi la migliore riflessione culturale in ambito internazionale attribuisce a questo termine (livability), significa reinterpretare gli elementi fisici ma anche sociali positivi delle città proiettandoli verso il futuro, ispirandosi a modelli insediativi ecocompatibili, misti, ben accessibili, attenti allo sviluppo spaziale e socioeconomico e alla solidarietà sociale.

Tutti, non a caso, elementi per molti aspetti dispersi all'interno di un tessuto progressivamente singolarizzato dalla diffusione del mezzo mobile privato e da codici di comportamento sempre più individualizzati e meno orientati al consolidamento del capitale sociale e della coesione.

Ricostruire la rete dell'abitabilità a scala intercomunale significa dunque ripartire dai valori di cui sono depositari i nuclei storici e territoriali tradizionali dell'Ambito, estendendone i principi al sistema nel suo complesso.

Si tratta di migliorare sensibilmente la qualità di vita degli abitanti e il senso di comunità e di coesione sociale, ponendo al centro la tutela delle risorse ancora non intaccate e compromesse dall'urbanizzazione, potenziando e regolando in una prospettiva target-oriented il trasporto pubblico locale e differenziandolo,



rafforzando la sicurezza e l'accessibilità ai nodi e a i presidi sociali come la scuola e i luoghi della cultura, dove a ciascuna modalità di movimento – pedonale, ciclabile, automobilistica, mezzi collettivi - devono corrispondere funzioni, densità, servizi, usi specifici e qualitativi dello spazio.

In questa prospettiva, è essenziale rinunciare a una visione nostalgica e passatista della lettura dei luoghi, bensì rileggere l'urbanità sopraggiunta nell'Ambito come nuovo modo di abitare lo spazio e prendersene cura, ascoltando le esigenze dei nuovi cittadini, molti dei quali ormai stranieri, che lo attraversano.

L'urbanità è obiettivo ricco di significati: il piacere di vivere la città per il carattere sociale che essa sola può esprimere con i suoi spazi pubblici di qualità ed accoglienti, il desiderio/necessità di vivere assieme, l'eterogeneità del meticcio, la sicurezza, l'apertura, l'orgoglio locale, l'impegno ad agire eventualmente insieme.

Migliorare l'abitabilità territoriale e costruire una nuova urbanità, passa attraverso la realizzazione di progetti anche delimitati per settore e territorio, ma orientati agli obiettivi generali di :

- restituire alla cittadinanza un sistema di spazi pubblici a rete integrata, che coinvolga le polarità significanti;
- promuovere l'accessibilità ai servizi di interesse generale potenziandone la fruizione, non solo fisica, ma attraverso le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione e superando così le barriere fisiche di una morfologia territoriale complessa;
- integrare le programmazioni dei servizi sociali locali, realizzando equilibri distributivi nell'offerta là dove necessario, e inquadrando in un programma più complesso e intersettoriale composto da più competenze e discipline (urbanistica, mobilità, cultura ecc.).

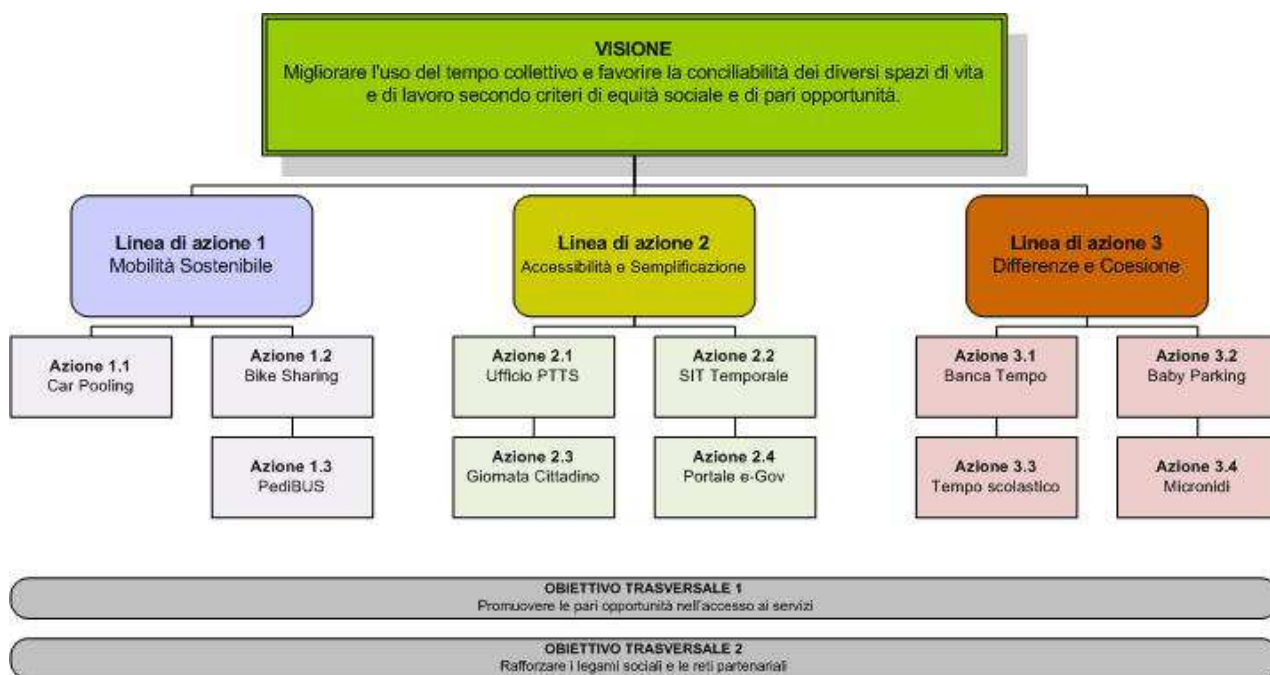
La qualità di ogni singolo servizio nulla dice della qualità dell'organizzazione urbana complessiva. Per trovare indicatori di qualità occorre comprendere il ruolo dei servizi e dei tempi entro un quadro di funzionamento complessivo dell'organizzazione delle città.

L'approccio spaziotemporale descrive il funzionamento di città e territorio come esito della regolazione di relazioni spaziali e relazioni temporali animate dalle pratiche individuali e collettive di partecipazione.

Destinare attenzione alla partecipazione delle cittadinanze in questo processo di regolazione, significa governare le trasformazioni di uso del territorio insieme a coloro che lo abitano e lo trasformano attraversandolo quotidianamente. Significa cioè occuparsi del funzionamento delle città come regolazione continua dell'organizzazione di una vita collettiva in continuo mutamento.

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

L'architettura del PTTS si compone di una Visione strategica declinata in 3 Linee di azione e altrettanti obiettivi generali, che si conseguono attraverso azioni e progettualità sperimentali.



**La prima Linea di Azione 'Mobilità Sostenibile'** 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. Le esperienze di car sharing e car pooling, basate sull'utilizzo condiviso dell'automobile, non sono ancora molto diffuse nelle città italiane. Nel complesso, dopo un trend positivo, il servizio di car sharing registra in Italia un momento di stallo (le vetture a disposizione sono diminuite, il numero di utenti non è ancora rilevante e il grosso handicap è inoltre rappresentato dalla poca capillarità del servizio con pochi punti di presa e di rilascio delle autovetture e l'obbligo di riportare il veicolo dove viene preso). Il car sharing e il car pooling, dovrebbero essere invece maggiormente incoraggiati e sostenuti, 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. L'Ambito, per la sua specificità di hub interoperativo con il capoluogo barese e con Matera, soprattutto da parte dei giovani (studenti e professionisti) e dei pendolari, ben si presterebbe a questo tipo di iniziativa che, vedrebbe ridurre così i costi ambientali della diffusione dell'auto come mezzo privato e altresì avrebbe dei vantaggi in termini di abbassamento collettivo dei costi di manutenzione e di spesa carburante per i giovani e/o pendolari che condividerebbero la sola spesa di renting dell'auto durante la





settimana o nei weekend. Uno strumento integrativo del trasporto pubblico locale, al servizio anche dei city users e turisti ambientali, 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. Una proposta integrata di Car Pooling & Sharing che promuoverebbe l'ottimizzazione e la limitazione entro l'Ambito dell'utilizzo del mezzo privato, disincentivandone l'acquisto e promuovendone la condivisione a effettivo consumo. Parallelamente alle azioni di sostegno alla limitazione del trasporto automobilistico, il PTTS propone una massiva diffusione del bike sharing sui 4 Comuni, promuovendo 1 tracciato per Comune di piste ciclabili. Un'alternativa ulteriore ed ecologica al trasporto su gomma, che si porrebbe come alternativa soprattutto per i piccoli spostamenti intraurbani e avrebbe il beneficio pedagogico di educare la cittadinanza ad altri utilizzi e modi di fruire il territorio, anche nel tempo libero. In ultimo, scendendo di scala, ma non meno importante, il PTTS si propone di consolidare la pratica del PiediBUS all'interno delle città, specie per gli spostamenti casa-scuola per i bambini di scuola primaria, istituendo dei tracciati stradali 'amici dei bambini', ossia ad alta sicurezza e prevedibilità. Un sistema di disincentivazione della 'mobilità superflua' che evita le grandi concentrazioni improvvise di traffico in alcuni orari (pre-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. Un programma diversificato su tre scale che non può prescindere da un'azione di coordinamento più efficace dei sistemi di trasporto pubblico locale parametrati sull'utenza (Cfr. Ufficio Tempi e Spazi) e una campagna di comunicazione/informazione trasversale e localizzata per la promozione di una mobilità efficiente ed eco-compatibile che presume un cambiamento culturale nei comportamenti. Nel PTTS, sono previsti interventi non solo di diffusione di strumenti e segnaletica comunicativa entro i 4 Comuni, ma anche approfondimenti presso le scuole, coinvolgendo i genitori in una importante azione di responsabilizzazione collettiva. Nell'ottica della promozione, la (in)formazione reiterata e permanente del cittadino attraverso tutti i mezzi possibili costituisce uno strumento prioritario e indispensabile per favorire una mobilità responsabile e sicura.

**La seconda linea di azione 'Accessibilità e Semplificazione'** è orientata a rafforzare per l'appunto gli strumenti di programmazione e regolazione territoriale, sui temi dell'abitabilità dei tempi, dell'ottimizzazione dei sistemi di mobilità, sull'utilizzo dei servizi interesse generale e in una prospettiva più ampia, di empowerment degli strumenti di capacità istituzionale a favore di questo nuovo tipo di programmazione. Il PTTS, così come previsto dalle Linee Guida Regionali, istituisce in primis l'Ufficio dei Tempi e degli Spazi presso il Comune capofila del Piano Sociale di Zona (Altamura). 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, ente parco ecc.), 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 e 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; approfondire il comportamento dei cittadini e dei city users sull'Ambito, attraverso un SIT time-oriented e l'utilizzo dei cronotopi, effettuando crono-mappature aggiornate dei bisogni emergenti su cui lavorare e correggere le azioni previste dal PTTS. Un Ufficio che si insedia ora presso il Comune di Altamura 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 non solo nel Comune ospitante, ma in tutti e 4 i Comuni coinvolti dall'Ambito. L'Ufficio PTTS sarà infatti nodo di confronto e scambio permanente tra le 4 Amministrazioni sui temi della qualità della vita dell'abitare sostenibile.

**La terza linea di azione 'Differenze e Coesione'**, chiude il cerchio rappresentato dal PTTS agendo direttamente sul tessuto sociale e 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 di Banca del Tempo entro i territori dell'Ambito, con una particolare attenzione al coinvolgimento dei cittadini stranieri, non sempre pienamente integrati eppure grande risorsa per le comunità in termini di saperi e di passione comunitaria. La promozione di Banche del Tempo e delle esperienze mutualistiche entro l'Ambito, nasce dall'esigenza di maggiore comunicazione tra famiglie e cittadini entro i singoli contesti e tra le 4 città, e promuove un modello positivo di mutuo-aiuto che può essere esteso ad altri esperimenti sociali di attivazione di pratiche positive. Si pensi alla realizzazione dei Micro-Nidi familiari entro l'Ambito, che il PTTS considera prioritaria ed esigenza specifica specie per quelle famiglie impegnate nell'industria o coinvolte dal pendolarismo che non possono permettersi un asilo nido privato e che invece possono sperimentare pratiche di cooperazione e collaborazione, realizzando micro-nidi domestici presso le proprie case e creando occupazione per una giovane educatrice professionale. Allo stesso modo, il tema della conciliazione, dalla età dei più piccoli (0-3 anni), si trasferisce immediatamente presso le scuole, oggi interessate da un forte impegno sociale nella cura dei ragazzi/e pre e post l'orario scolastico. Le difficoltà di conciliazione delle famiglie si riflettono immediatamente sui presidi sociali come le scuole, impegnandole oltre il normale orario di funzionamento, per curarsi dei ragazzi/e che non possono essere presi dai loro genitori in tempo. E così, il PTTS viene incontro a queste famiglie, istituendo e organizzando un vero e proprio servizio di cura (pre e post) scolastico per ammortizzare i tempi morti dell'attesa. Lo stesso per quanto concerne il servizio di Baby Parking, un servizio di "emergenza" per le mamme in difficoltà le quali possono chiamare un numero "verde" chiedendo per un certo numero di ore l'assistenza per il proprio figlio. Tale servizio può essere esplicito o per poche ore o anche per un'intera giornata. E' un servizio che soddisfa, oltre ad esigenze contingenti di affidamento dei piccoli, il bisogno dei bambini di condividere esperienze di crescita insieme ai loro coetanei e con la capace guida di adulti di riferimento preparati e professionali.

L'architettura del PTTS dell'Ambito, sperimenta al proprio interno **una trama progettuale intersettoriale e che insiste sulle differenti anime dell'azione spaziotemporale**, proponendo modelli positivi di start-up di



PTTS che possono consolidarsi nel tempo in una strategia di lungo termine finalizzata al conseguimento di obiettivi ancora più ambiziosi.

## **6. Le 3 Linee di azione, gli obiettivi specifici e i progetti**

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

La prima Linea di Azione 'Mobilità Sostenibile' 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. E nell'ottica della promozione, considera prioritaria la (in)formazione reiterata e permanente del cittadino attraverso tutti i mezzi possibili per favorire una mobilità responsabile e sicura.

#### **Obiettivi**

- Disincentivare il trasporto privato su gomma;
- Ridurre l'impatto ambientale;
- Ridurre i costi sociali della mobilità;
- Favorire nuovi utilizzi dello spazio e del tempo della mobilità;
- Promuovere una maggiore accessibilità al trasporto interurbano ed extraurbano attraverso pratiche innovative

#### **Progetti**

1.1 Car Pooling & Sharing

1.2 Bike Sharing e piste ciclabili

1.3 PediBUS

### **6.2 Linea di azione 2**

La seconda linea di azione 'Accessibilità e Semplificazione' è orientata a rafforzare gli strumenti di indagine, programmazione e regolazione territoriale, sui temi dell'abitabilità dei tempi, dell'ottimizzazione dei sistemi di mobilità, sull'utilizzo dei servizi interesse generale e in una prospettiva più ampia, di empowerment degli strumenti di capacità istituzionale a favore di questo nuovo tipo di programmazione.

#### **Obiettivi**

- rafforzare le capacità istituzionali nell'erogazione dei servizi;
- pianificare e regolare in modo concertato il trasporto locale, gli orari e la fruizione degli spazi;
- approfondire e monitorare il comportamento entro l'Ambito circa gli utilizzi dello spazio e del tempo;



- favorire la partecipazione attiva dei cittadini nel governo dei tempi e degli spazi dell'Ambito.

## **Progetti**

2.1 Ufficio dei Tempi e degli Spazi;

2.2 Portale Multicanale di e-Gov e e-Participation;

2.3 SIT Time Oriented per crono mappatura dinamica dell'Ambito;

2.4 Giornata del Cittadino

## **6.3 Linea di azione 3**

La terza linea di azione 'Differenze e Coesione', chiude il cerchio rappresentato dal PTTS agendo direttamente sul tessuto sociale e rinsaldando il capitale sociale come leva di cambiamento culturale e di ritrovato spirito di comunità.

## **Obiettivi**

- rafforzare i legami sociali e le pratiche di mutuo aiuto entro l'Ambito;
- favorire la conciliazione vita-lavoro per le donne;
- sostenere le famiglie nella gestione complessa e nella conciliazione;
- rafforzare il sentimento di sicurezza sociale attraverso la coesione e l'appartenenza identitaria.

## **Progetti**

3.1 Banche del Tempo

3.2 Micronidi familiari

3.3. Tempo pre/post scuola

3.4 Baby Parking

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

L'Ufficio dei Tempi e degli Spazi si insedia presso il Comune di Altamura, 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 stakeholder (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 coprogettazione 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 verrà istituito *ad hoc* a mezzo di Convenzione, ex art. 30, 4° comma, del D. Lgs. n.267/2000 entro dicembre 2012 e diretto dalla Dr.ssa Maria Giulia Bottalico, 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 e 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.

La collaborazione prioritaria sarà con il III SETTORE - Sviluppo e governo del territorio, con il V SETTORE - Vigilanza e servizi, con il I SETTORE - Affari generali e personale e con il Segretario Generale e il Sindaco.

## **8. Strumenti di comunicazione del PTTS e approccio partecipativo**

Il coinvolgimento del partenariato, tanto quello istituzionale quanto quello economico-sociale, sarà un aspetto di carattere trasversale che investirà tutte le fasi del processo di attuazione del PTTS, così come è stato in fase preliminare di redazione dello Studio di Fattibilità, sia nella prima parte di analisi, che nella seconda e terza di co-progettazione e condivisione del PTTS.

Il primo step necessario per arrivare alla definizione condivisa degli obiettivi dello Studio è stato infatti il coinvolgimento attivo del partenariato nell'elaborazione dell'analisi di contesto e nell'emersione del fabbisogno specifico e localizzato sulle varie aree di intervento.

Stabilita la modalità di strutturazione della concertazione territoriale e affidati i ruoli e le modalità di esercizio della partecipazione, sono stati individuati in una prima fase degli *opinion leader* esperti e dei portatori specifici di interessi, coinvolti in un'analisi approfondita desk e on field.

La prima parte di analisi ha avuto l'obiettivo di focalizzare punti di forza e criticità del redigendo studio di fattibilità del PTTS, segnalando caratteristiche specifiche e latenti dei contesti territoriali analizzati. Questa è stata orientata soprattutto a comprendere l'utilizzo dei tempi e degli spazi da parte di categorie specifiche e focalizzare i punti di maggior convergenza tra gli stakeholders coinvolti.

Un processo di analisi condotto anche attraverso una metodologia di rilevazione su un campione rappresentativo di cittadini e interviste a testimoni privilegiati che ha permesso di ottenere risultati in termini di studio dei comportamenti individuali e collettivi in merito al tempo e agli spazi sull'Ambito.

Un campionamento condotto su un universo di 100 utenti selezionato su criteri di rappresentatività geografica, anagrafica e di segmento sociale, rispettando una sostanziale parità sotto il profilo di genere.

In una seconda fase, stabilite le regole della partecipazione e individuate le macro-aree di intervento, sono state organizzate sessioni di approfondimento partecipative più ampie, presso il comune capofila, nelle quali sono stati discussi e integrati gli orientamenti del PTTS, stabilite le priorità, consolidati gli obiettivi nella forma più ampia e recepiti indirizzi puntuali utili alla progettazione degli interventi.

Se in una prima forma di partecipazione si è mirato maggiormente a rafforzare l'adesione nei confronti del PTTS e dei suoi principi, finalizzando all'affermazione presso gli stakeholders di una maggiore consapevolezza circa gli obiettivi, in una seconda fase è stato orientato il focus verso obiettivi puntuali di progettazione degli interventi, facendo confluire le competenze specifiche degli attori sociali direttamente e indirettamente coinvolti sulle materie maggiormente affini rispetto alla singola azione.

La co-progettazione sociale é una tra le modalit  pi  innovative che l'Ente Pubblico ha oggi a disposizione per la definizione dei servizi e, ad una progettazione che, dall'alto, tenta di governare il complesso delle dinamiche del settore, si contrappone un'esigenza di coordinamento locale degli interventi, di aggregazione dei soggetti attivi e di ricerca degli strumenti di promozione del PTTS attraverso rapporti collaborativi.

In questa prospettiva il territorio   inteso non solo come spazio fisico nel quale ricadono gli interventi programmati ma come luogo nel quale le soggettivit  presenti, le istituzioni, le imprese, le associazioni, il volontariato, possono condividere i progetti del PTTS, concertandone le azioni e recependole consensualmente.

**Figura:** momento di confronto in modalit  focus group



Co-progettare significa rispondere alla domanda di interventi sociali proveniente dal territorio, non tanto o non solo in termini di predisposizione ed erogazione di servizi, quanto di costruzione di una nuova contrattualit  condivisa.

**Figura:** Tag cloud di discussione aperta sul PTTS





Significa coniugare positivamente le diverse risorse culturali, professionali ed economiche presenti nella comunità locale con la capacità dell'Ente Pubblico di promuovere sul territorio i necessari sistemi di protezione sociale e di miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

Elemento chiave dell'attuazione del PTTS sarà dunque lo strumento metodologico della co-progettazione sociale, sia per quanto concerne l'implementazione delle azioni programmate, sia per quanto concerne la redazione di nuovi piani pluriennali dei tempi e degli spazi da definirsi e proporsi in seno all'Ufficio Tempi e Spazi.

Allo stesso tempo, se già durante la fase preparatoria dello Studio di Fattibilità, sono stati prodotti materiali di comunicazione/informazione al fine di sensibilizzare le cittadinanze ai principi del PTTS e coinvolgerli nei percorsi di analisi e finalizzazione, tanto più sarà indispensabile per l'attuazione del PTTS promuovere un Piano di Comunicazione integrato orientato ad un triplice scopo: a. informare le cittadinanze e gli stakeholders sull'avanzamento del PTTS; b. sensibilizzare le cittadinanze ai temi della temporalità, della qualità degli spazi e delle esigenze di conciliazione all'interno dell'Ambito Territoriale; c. coinvolgere le cittadinanze in percorsi di partecipazione attiva, anche attraverso canali innovativi di social networking e e-participation.

Figura: portale attuale del PTTS



Il portale di progetto attuale, realizzato in linguaggio Joomla e accessibile ai disabili, sarà potenziato al fine di divenire un'efficace piattaforma dinamica di relazione e informazione sul PTTS e i suoi obiettivi, nonché strumento di e-gov e e-participation attraverso dispositivi di lettura semantica della partecipazione in modalità web 2.0





Una piattaforma interoperabile, integrata dal social networking e coadiuvata da una un piano di comunicazione sociale efficace, pienamente accessibile e condiviso e partecipato dalle cittadinanze, che consisterà nell'organizzazione e attuazione periodica di campagne di informazione in forma pubblica (conferenze stampa, flyer, locandine, opuscoli, manifesti), momenti di disseminazione e informazione face-to-face (convegni, seminari, workshop, road show) e web-based (portale di progetto, blog di progetto, forum tematici online).

**Figura:** Esempio di tool di comunicazione utilizzato durante la fase di redazione dello studio



## 9. La dotazione finanziaria richiesta

Riepilogo PTTS   Dotazione finanziaria richiesta		
	Totale	%
Allegato 1.1   Scheda Progetto Car Pooling & Sharing	€ 275.000,00	13,3%
Allegato 1.2   Scheda Progetto Bike Sharing e percorsi ciclopedonali	€ 688.800,00	33,2%
Allegato 1.3   Scheda Progetto PiediBUS	€ 90.000,00	4,3%
Allegato 2.1   Scheda Progetto Ufficio dei Tempi e degli Spazi	€ 188.000,00	9,1%
Allegato 2.2   Scheda Progetto Portale Multicanale di e-Gov e e-Participation	€ 55.000,00	2,7%
Allegato 2.3   Scheda Progetto SIT Time Oriented per crono mappatura dinamica	€ 355.000,00	17,1%
Allegato 2.4   Scheda Progetto Giornata del Cittadino	€ 25.000,00	1,2%
Allegato 3.1   Scheda Progetto Banche del Tempo	€ 75.000,00	3,6%
Allegato 3.2   Scheda Progetto Micronidi familiari	€ 290.000,00	14,0%
Allegato 3.3   Tempo pre/post scuola	€ 16.000,00	0,8%
Allegato 3.4   Baby Parking	€ 16.000,00	0,8%
<b>Totale PTTS</b>	<b>€ 2.073.800,00</b>	



## APPENDICE



## Allegato 1.1 | Scheda Progetto Car Pooling & Sharing

1. **Titolo dell'intervento:** Car Pooling & Renting

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

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

Comune di Altamura

Inter-Ambito

Immateriale



4. **Descrizione generale dell'intervento**

Il progetto prevede l'attivazione di un doppio modello di condivisione della mobilità, costituito dall'insediamento di un modello pilota di Car Sharing presso il Comune di Altamura e l'implementazione di una piattaforma di Car Pooling a scala d'Ambito.

**Il Car Sharing** è un servizio innovativo che può validamente rappresentare un'alternativa efficace e utile all'idea corrente di mobilità. Il servizio è raggiungibile 24 ore su 24, riduce l'impatto ambientale della circolazione, riduce i costi, ma aumenta il numero dei posteggi e le opportunità di scelta dell'utente, che potrà passare dall'economicità di una utilitaria alla praticità di una familiare. Se si pensa che in Europa, l'80% delle vetture circolanti in città viaggia non più di sessanta minuti al giorno trasportando in media 1,2 persone e se un utente Car Sharing ha la possibilità di usare un'auto solo per il tempo necessario, più persone potranno usare la stessa auto.

Tra le forme organizzate di uso comune di una flotta di veicoli, il Car Sharing sembra essere l'unica applicazione capace di bilanciare l'attuale insostituibile vantaggio garantito dell'auto privata negli spostamenti individuali. Il potenziale competitivo del servizio risiede nell'originalità dell'offerta: prestazioni simili a quelle dell'auto privata, ma costi inferiori. 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 smartcard. La smartcard è una scheda magnetica individuale, dotata di codice segreto PIN e microchip, necessaria per ritirare la vettura, restituirla e fatturare il servizio. L'auto assegnata si apre e si chiude con la smartcard. All'avvio si digita il proprio codice PIN e alla riconsegna il codice di fine servizio. Un dispositivo elettronico installato a bordo dell'auto registra automaticamente i dati del viaggio, riportati poi nella fattura che il gestore recapita a domicilio con cadenza mensile o bimestrale. Le auto possono essere prenotate via web o rivolgendosi telefonicamente al call center, attivo 24 ore su 24, che indica le auto disponibili a seconda del modello, dell'ora e del parcheggio richiesti. La durata di utilizzo, che non deve essere inferiore all'ora, va comunicata al momento della prenotazione. La prenotazione può essere fatta con largo anticipo o fino a quindici minuti prima dell'uso. La riconsegna del veicolo avviene solitamente nell'area di parcheggio di partenza.

**Il Car Pooling** si rivolge a tutti coloro che utilizzano l'auto per spostamenti sistematici (ad es. casa-lavoro) e sono disposti a condividere il medesimo autoveicolo, contribuendo alle spese sostenute dal proprietario dell'autovettura. Per sperimentare questo "ecologico" sistema di viaggio è sufficiente realizzare una



efficiente piattaforma informatica web based nella quale registrarsi e, una volta indicato il tragitto che si compie, dare la propria disponibilità o a condividere l'auto o a condividere le spese di viaggio. I fruitori del servizio vengono messi in contatto tra loro attraverso un software creato ad hoc che incrocia in automatico le richieste e le offerte di passaggi da parte degli iscritti, in base a percorsi ed orari simili. L'auspicio è che si crei una vera e propria comunità che dialoghi al suo interno attraverso il portale, condividendo le esperienze e diffondendo il sistema progressivamente. I vantaggi per il singolo sono molti: risparmio sui costi della benzina e dell'auto, meno stress, meno rischi. Poi ci sono i vantaggi sull'ambiente: con 10 persone che decidono di condividere l'auto si stima una riduzione di percorrenza giornaliera di 220 veicoli-km, pari a circa 59.400 veicoli-km all'anno su 270 giorni lavorativi. Un risparmio che ha un'incidenza ambientale in termini di riduzione di emissioni in atmosfera senza contare gli effetti positivi sulla fluidità del traffico che si traduce in meno file, meno ingorghi, minore tempo di percorrenza.

#### **5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ riduzione degli impatti ambientali e dell'inquinamento
- ✓ riduzione dell'utilizzo del mezzo privato
- ✓ 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**

giovani studenti e professionisti  
pendolari  
famiglie e giovani donne

#### **7. Fattibilità tecnico - amministrativa**

La procedura di attivazione del servizio di 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). Per quanto concerne il Car Pooling, invece, si procederà all'erogazione di un fondo di start-up per giovane impresa al femminile finalizzato alla realizzazione del sistema informativo web based per l'incrocio domanda offerta con una modalità di utilizzo del servizio ad abbonamento.

#### **Permarranno in capo all'Ambito i seguenti compiti e compensi:**

- pianificazione dello sviluppo del servizio;
- programmazione e progettazione delle strutture sul territorio;
- monitoraggio e controllo del servizio (qualità erogata e percepita);
- promozione e marketing del Servizio;
- gestione ed interfaccia con i Soci del Servizio;
- percentuale dei ricavi da Servizio;
- penali/sanzioni irrogate al gestore operativo;
- attività di rilascio degli atti autorizzativi con gli enti territoriali interessati:

#### **In capo al gestore saranno invece affidati i seguenti compiti:**

- rapporti operativi con gli enti territoriali interessati;
- gestione e manutenzione della flotta;
- acquisizione dei contratti di noleggio delle vetture;

- acquisizione e gestione del sistema tecnologico (software, unità di bordo, etc.);
- effettuazione della manutenzione, sia ordinaria che straordinaria, delle postazioni Car Sharing;
- allestimento delle postazioni Car Sharing, nonché la responsabilità di effettuare la manutenzione degli stessi, sia ordinaria che straordinaria, secondo standards definiti;
- una percentuale dei ricavi da servizio, così come definito in sede di procedura di gara;
- penali/sanzioni da servizio;

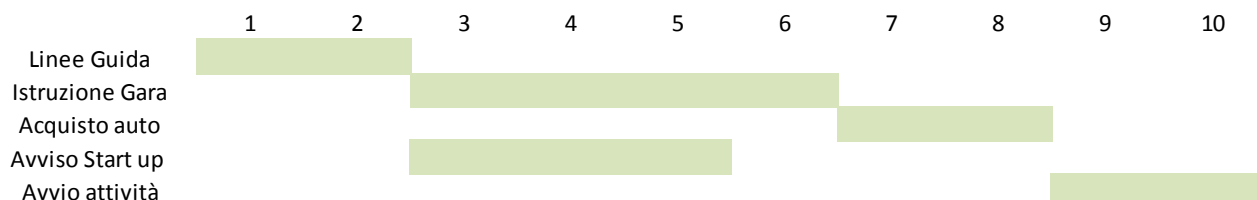
### 8. Procedure di consultazione partenariale

Nella fase preliminare di lancio dell'iniziativa, saranno predisposti forum pubblici aperti presso i 4 Comuni e istruita una campagna di comunicazione dedicata. Al termine di questo percorso, sarà indetto la gara per l'individuazione del gestore e presentato il piano di sviluppo alle cittadinanze. Durante il servizio, inoltre, il servizio sarà adeguatamente pubblicizzato anche sulla stampa locale e regionale e attraverso i canali web istituzionali dedicati al tema della mobilità sostenibile.

### 9. Quadro dell'investimento

Quadro degli investimenti			
	€/auto	n. auto	Totale
Costo di acquisto delle autovetture	€ 20.000,00	10	€ 200.000,00
Campagna di comunicazione			€ 30.000,00
Spese amministrative			€ 20.000,00
Start-up Car Pooling			€ 25.000,00
<b>TOTALE</b>			<b>€ 275.000,00</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 Bike Sharing e percorsi ciclopeditoni

**1. Titolo dell'intervento:** Bike Sharing e percorsi ciclopeditoni

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

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

- Comune di Altamura
- Inter-Ambito
- Immateriale



**4. Descrizione generale dell'intervento**

Il Bike Sharing è un mezzo di trasporto alternativo, non inquinante e che non provoca problemi di parcheggio. È un sistema innovativo di noleggio di biciclette attraverso modalità in abbonamento annuale che consente di spostarsi da un punto all'altro con la bicicletta, in modo agevole e favorendo l'integrazione con i differenti mezzi di trasporto. Per gli spostamenti sulle piccole e medie distanze nell'ambito, il Bike Sharing è una concreta alternativa all'utilizzo dell'automobile, con conseguenze positive in termini di traffico e ambiente. La massima parte degli spostamenti in città, infatti, avviene in un raggio di pochi km, per i quali la bici è il mezzo ideale di spostamento, perché il più conveniente in termini di velocità di spostamento, impatto ambientale, energia spesa. Il sistema di prelievo delle bici è meccanizzato, con l'utilizzo di una chiave codificata e non duplicabile. L'intervento prevede, oltre alla realizzazione di 2 postazioni di bike sharing per comune con stalli da 10 biciclette, la realizzazione di 1km di piste ciclabili per Comune. Il progetto prevede, oltre alla fornitura di biciclette, un'adeguata campagna di comunicazione per sensibilizzare e incentivare l'utilizzo della bicicletta.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ riduzione degli impatti ambientali e dell'inquinamento
- ✓ riduzione dell'utilizzo del mezzo privato
- ✓ 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**

giovani  
famiglie e giovani donne  
turisti e city users

**7. Fattibilità tecnico - amministrativa**

Il progetto prevede la pubblicazione di un avviso esplorativo per manifestazione d'interesse a partecipare alla procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara ai sensi dell'art. 122 comma 7 ed art. 57 comma 6 del d. lgs. 163/2006 e s.m.i. L'avviso è finalizzato esclusivamente a ricevere manifestazioni d'interesse per favorire la partecipazione e la consultazione del maggior numero di operatori economici in modo non vincolante per l'Ente. La manifestazione di interesse ha l'unico scopo di comunicare all'Ente la disponibilità ad essere invitati a presentare offerta. Con l'avviso non è pertanto indetta alcuna procedura di gara. L'Ambito, per rispettare il principio di proporzionalità rapportato anche all'entità dei lavori, si riserva di individuare massimo 10 soggetti, se sussistono aspiranti idonei in tale numero, ai quali sarà richiesto, con lettera d'invito, di presentare offerta al prezzo più basso nel rispetto dei principi di non discriminazione, parità di trattamento proporzionalità e trasparenza secondo la procedura di cui all'art. 57, comma 6 del

citato d. lgs.163/2006 e s.m.i. Qualora dovessero pervenire all'Ambito più di 10 manifestazioni di interesse, sarà redatto un elenco degli aspiranti secondo l'ordine di protocollazione. Verranno invitati alla procedura negoziata massimo 10 soggetti. L'appalto prevederà la realizzazione di 4 km di piste ciclopedonali nei 4 Comuni interessati e la fornitura e posa in opera di 8 stalli di bike sharing e complessive 80 biciclette e la gestione del servizio per 5 anni.

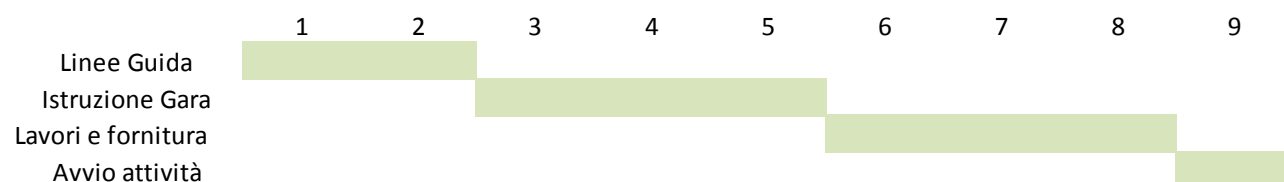
### 8. Procedure di consultazione partenariale

Nella fase preliminare di lancio dell'iniziativa, saranno predisposti forum pubblici aperti presso i 4 Comuni e istruita una campagna di comunicazione dedicata. Al termine di questo percorso, sarà indetto la gara per l'individuazione del soggetto aggiudicatario dei lavori e delle forniture e presentato il piano di sviluppo alle cittadinanze. Durante il servizio, inoltre, il servizio sarà adeguatamente pubblicizzato anche sulla stampa locale e regionale e attraverso i canali web istituzionali dedicati al tema della mobilità sostenibile.

### 9. Quadro dell'investimento

Quadro degli investimenti					
	€/km	€/stallo	€/bicicletta	€	Totale
Costi dei materiali per la realizzazione delle piste ciclabili	€ 74.000,00				€ 296.000,00
Costo di realizzazione delle piste ciclabili	€ 44.000,00				€ 176.000,00
Altri costi per lavori				€ 70.000,00	€ 70.000,00
Oneri per la sicurezza, IVA, spese di progettazione circa				€ 70.000,00	€ 70.000,00
Postazioni Bike Sharing		€ 1.600,00			€ 12.800,00
Biciclette			€ 200,00		€ 16.000,00
Software gestione Bike sharing				€ 8.000,00	€ 8.000,00
Segnaletica e accessori					€ 40.000,00
<b>TOTALE</b>					<b>€ 688.800,00</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



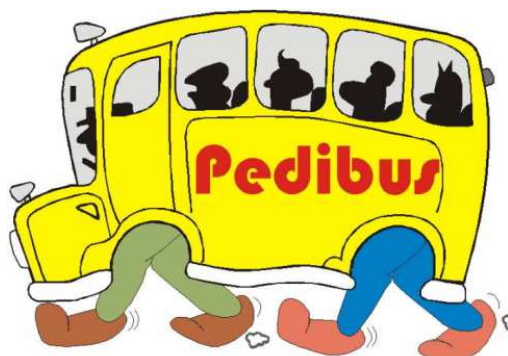
## Allegato 1.3 | Scheda Progetto PiediBUS

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

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

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

- Comune di Altamura
- Inter-Ambito
- Immateriale



**4. Descrizione generale dell'intervento**

Il Piedibus è un autobus che va a piedi, è formato da una carovana di bambini che vanno a scuola in gruppo, accompagnati da due adulti, un "autista" davanti e un "controllore" che chiude la fila. Il Piedibus funziona come un vero autobus di linea, parte da un capolinea e seguendo un percorso stabilito raccoglie passeggeri alle "fermate" predisposte lungo il cammino, rispettando l'orario prefissato. Lungo il percorso i bambini chiacchierano con i loro amici, imparano cose utili sulla sicurezza stradale e si guadagnano un po' di indipendenza. Il Piedibus è una realtà in molti paesi del mondo e inizia a diffondersi anche in Italia ed è un modo più sicuro, ecologico e divertente per andare e tornare da scuola. L'intervento prevede l'attivazione del servizio Piedibus presso i 13 plessi di scuola primaria presenti nei 4 Comuni attraverso la concertazione con le scuole, con le associazioni e con i genitori.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

- ✓ promuovere forme di mobilità alternative e sostenibili
- ✓ ridurre il numero di auto presenti all'ingresso delle scuole
- ✓ responsabilizzare i bambini
- ✓ far acquisire norme di sicurezza stradale a bambini e genitori
- ✓ promuovere la socializzazione
- ✓ promuovere l'attività fisica e la conoscenza del territorio.

**6. Target destinatari**

Bambini della scuola primaria  
Genitori e famiglie di bambini di scuola primaria  
Associazioni  
Rete civica comunale

**7. Fattibilità tecnico - amministrativa**

L'intervento, per la sua attivazione, prevede la pubblicazione di un Avviso Pubblico per l'individuazione di un'Associazione per ciascun Comune interessata ad attivare il servizio in modo sperimentale in collaborazione con le scuole individuate attraverso l'erogazione di un fondo di start-up. Il soggetto interessato dovrà candidarsi all'Avviso in partnership con la scuola, presentando l'iniziativa presso i genitori e gli insegnanti. A seguito di un'indagine interna alla scuola e attraverso la somministrazione del questionario, sarà possibile individuare il numero di famiglie e bambini interessati, ma soprattutto focalizzare i possibili percorsi del PiediBUS all'interno del Comune per conciliare le differenti esigenze. Dall'analisi dei bisogni, si potrà elaborare il tragitto del PiediBUS, le fermate e gli orari del servizio. L'itinerario ideale non dovrebbe superare la lunghezza di 1 Km. e, partendo dal capolinea stabilito, compiere il percorso più breve e sicuro fino alla scuola. Le fermate vengono individuate in modo da essere le più convenienti per la provenienze di ogni singolo bambino. Per ogni viaggio sarà compilato un giornale di bordo con le presenze dei bambini e tutti i partecipanti, possibilmente anche gli adulti, dovranno



indossare indumenti ad alta visibilità. Agli accompagnatori sarà richiesto di redigere un piano settimanale di accompagnamento. Il servizio sarà accompagnato da momenti di condivisione e partecipazione con i genitori e le famiglie per coinvolgerli in attività di socializzazione. Così come alla fine dell'anno sarà organizzata a scuola una cerimonia con la consegna di attestati di partecipazione a tutti i bambini del Piedibus premiando i bambini più assidui frequentatori del servizio. Il PiediBUS dovrà prestare servizio con continuità, indipendentemente dalle condizioni atmosferiche. Verrà sospeso solo nel caso in cui l'attività scolastica non fosse garantita (ad esempio scioperi).

### 8. Procedure di consultazione partenariale

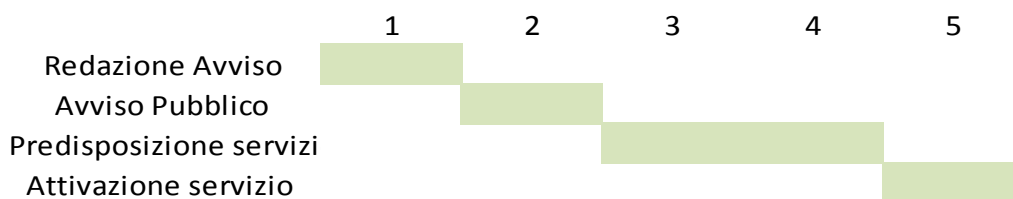
Nella fase preliminare di lancio dell'iniziativa, saranno predisposti forum pubblici aperti presso i 4 Comuni e istruita una campagna di comunicazione dedicata. Al termine di questo percorso, sarà indetto l'Avviso per l'individuazione del soggetto aggiudicatario e presentato il servizio (tragitto, orari, fermate) presso le scuole alle famiglie. Durante il servizio, inoltre, lo stesso sarà adeguatamente pubblicizzato anche sulla stampa locale e regionale e attraverso i canali web istituzionali dedicati al tema della mobilità sostenibile.

### 9. Quadro dell'investimento

Il progetto prevede una dotazione finanziaria di € 80.000 che verrà destinata alle 4 associazioni su scala comunale come fondo di start-up (€ 20.000) e € 10.000 di comunicazione presso i comuni e le scuole e per la realizzazione di un portale web del servizio su scala intercomunale.

Quadro degli investimenti		
	n. start-up	Totale
Fondo per start-up	4	€ 80.000,00
Costi di comunicazione		€ 10.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 90.000,00</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 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 Altamura
- Inter-Ambito
- Immateriale



Ufficio Tempi

**4. Descrizione generale dell'intervento**

L'Ufficio dei Tempi e degli Spazi si insedia presso il Comune di Altamura, 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 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.

L'Ufficio Tempi verrà istituito ad hoc a mezzo di Convenzione, ex art. 30, 4° comma, del D. Lgs. n.267/2000 entro dicembre 2012 e diretto dalla Dr.ssa Maria Giulia Bottalico, 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 e 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.
- La collaborazione prioritaria sarà con il III SETTORE - Sviluppo e governo del territorio, con il V SETTORE - Vigilanza e servizi, con il I SETTORE - Affari generali e personale e con il Segretario Generale e il Sindaco. Per l'esercizio delle funzioni previste, la Dirigente dell'Ufficio sarà supportata da una risorsa interna all'Ufficio di Piano di Zona e da 5 collaboratori esterni selezionati a mezzo di avviso pubblico, che avranno l'incarico di condurre e monitorare il corretto esercizio di attuazione del Piano nonché assolvere i compiti.

In particolare, saranno attivate le seguenti figure:

- 1 Project Manager del PTTS;
- 1 Resp. Relazioni partenariali
- 1 Esperto di Mobilità Sostenibile
- 1 Esperto di welfare municipale
- 1 Esperto di urbanistica e governo del territorio

#### **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 24 mesi con contratto a tempo determinato part-time.

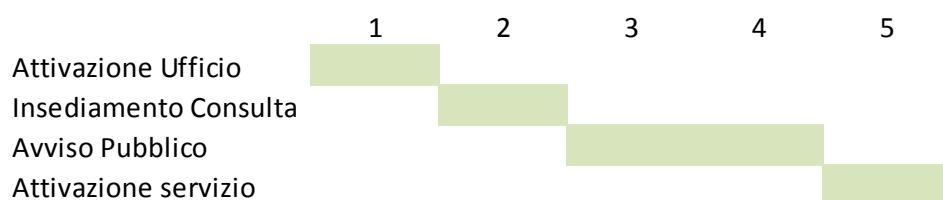
#### **8. Procedure di consultazione partenariale**

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 24 mesi	5	€ 168.000,00
Costi di comunicazione		€ 20.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 188.000,00</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

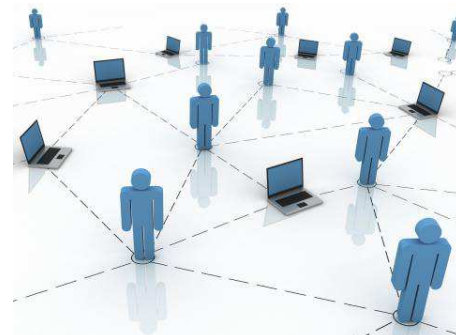
## Allegato 2.2 | Scheda Progetto Portale Multicanale di e-Gov e e-Participation

**1. Titolo dell'intervento:** Portale Multicanale di e-Gov e e-Participation

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

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

- Comune di Altamura
- Inter-Ambito
- 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 la opportunità che accanto a questa venga avviato un solido processo di dematerializzazione della documentazione amministrativa per renderla accessibile e compilabile anche a distanza. Dematerializzare 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 sentiment 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.

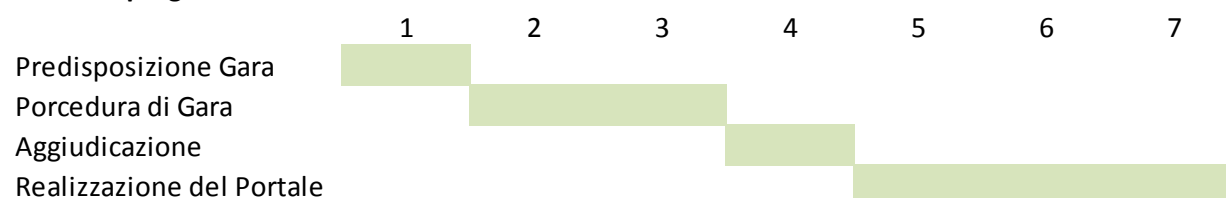
### 8. Procedure di consultazione partenariale

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 2.3 | Scheda Progetto SIT Time Oriented per crono mappatura dinamica

**1. Titolo dell'intervento:** SIT Time Oriented per crono mappatura dinamica

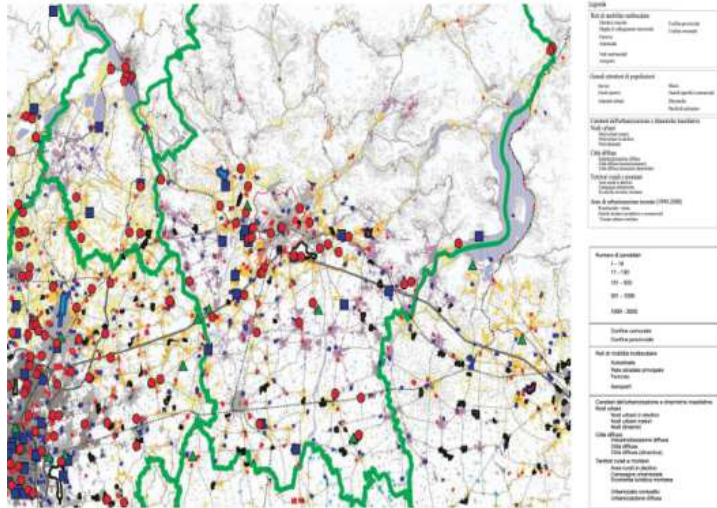
**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

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

- Comune di Altamura
- Inter-Ambito
- Immateriale

**4. Descrizione generale dell'intervento**

La realizzazione del Sistema Informativo Territoriale (SIT) rappresenta uno dei fattori decisivi per la definizione e implementazione di politiche di sviluppo sociale urbano nelle realtà di una certa complessità. Per esso si intende quella capacità di associare dati alfanumerici



caratteristici di un sistema ad una base grafica che dia la possibilità di rappresentare visivamente e sotto forma di mappe l'andamento di un fenomeno sociale, economico, naturale, culturale che impatta sul territorio. La sostanziale differenza, rispetto ai sistemi tradizionali di lettura del territorio con l'ausilio di tabelle e grafici, consiste nella immediata visione e quindi comprensione dell'andamento di un fenomeno con l'ausilio di una mappa tematica. Tale rappresentazione ha inoltre un valore aggiunto sostanziale se essa viene rapportata e integrata da un lato con informazioni validate e ufficiali, quale può essere la cartografia catastale e, dall'altro, con informazioni aggiornate di continuo. La realizzazione di un SIT, con una base dati valida ed una conoscenza aggiornata delle realtà esistenti nell'ambito permette una più efficace attività di pianificazione, controllo e gestione degli interventi. L'obiettivo primario si riconduce quindi nella costruzione di una base informativa territoriale integrata e fruibile a vari livelli, dagli amministratori comunali e da varie classi di utenti per finalità diverse, in modo da poter soddisfare le esigenze nelle varie tipologie di interventi sul territorio: un SIT di supporto non solo alla pianificazione tradizionale ma anche per tutti gli uffici che, guardando ad una gestione amministrativa del territorio, possono trarre benefici dall'utilizzo di una conoscenza puntuale ed integrata del territorio (fiscaltà locale, attività economiche, servizi sociali, sicurezza, cultura, ecc.). La vastità dello spettro di utilizzatori dei dati territoriali di un SIT giustifica pertanto una visione integrata della base informativa (cartografia e informazioni alfanumeriche), ovvero risulta necessario partire dalla visione di una base dati unica per tutte le tipologie di utenze del sistema amministrativo territoriale, affidando ad ogni sua componente settoriale la responsabilità della integrità e manutenzione del dato di propria pertinenza. Un utilizzo del SIT time-oriented riguarda la possibilità di indagare dei cronotopi su base territoriale e monitorare l'analisi dei comportamenti individuali e collettivi nello spazio, attraverso scenari di distribuzione, concentrazione e dissipazione. Così come giungere ad una definizione dei fabbisogni puntuale e permanente per orientare i servizi nel tempo e nello spazio. Il SIT Time-Oriented, opportunamente integrato entro il portale del PTTS consentirà all'Ambito di poter incrociare i punti di significato nello spazio (cinema, teatri, scuole, spazi pubblici, commercio, PA, strutture socio-sanitarie ecc.) con i codici comportamentali e individuare gli ostacoli all'accessibilità dei servizi in modo georeferenziato e scandito sotto il profilo temporale. Una condizione necessaria per poter monitorare il mutamento negli andamenti sociali e adeguare la programmazione degli interventi su base pluriennale.





## 5. Indicazione degli effetti attesi

- ✓ Determinare e aggiornare una crono mappatura dinamica dell'Ambito Territoriale
- ✓ Individuare i punti di forza e di criticità del contesto sotto il profilo dell'accessibilità
- ✓ Informare e comunicare i mutamenti del fabbisogno sociale
- ✓ Georeferenziare gli interventi del PTTS contestualizzandone la portata nello spazio

## 6. Target destinatari

Cittadini  
 Associazioni  
 Scuole  
 Imprese  
 Rappresentanze di categoria

## 7. Fattibilità tecnico - amministrativa

La realizzazione del SIT 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 sistema informativo, del software e dei servizi connessi alla predisposizione di una cartografia adeguata nonché dei dispositivi di rilevazione su base territoriale attraverso i quali monitorare i flussi. In particolare si richiederà: il servizio di sviluppo software per la realizzazione del SIT 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 SIT; il servizio di assistenza tecnico-applicativa e conduzione operativa nella fase di esercizio del SIT e IL monitoraggio della fase di esercizio.

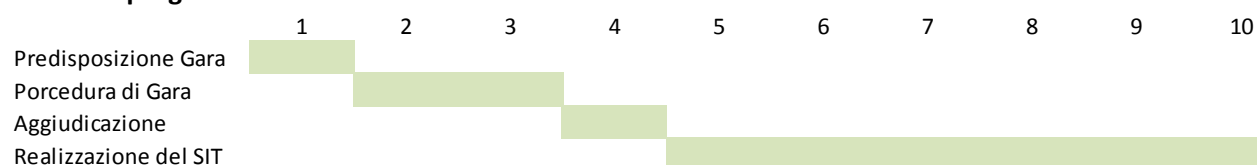
## 8. Procedure di consultazione partenariale

Il SIT sarà concepito interamente in una logica partecipativa coinvolgendo le associazioni di cartografi, geometri e ingegneri sul territorio, nonché i portatori di interesse e di sapere localizzato. Attraverso il SIT sarà garantita alla cittadinanza attiva la massima trasparenza circa i movimenti e i processi di abitabilità del territorio, per poter adeguare/correggere in modo permanente gli obiettivi del Piano.

## 9. Quadro dell'investimento

Quadro degli investimenti		
		Totale
Predisposizione Gara		€ 5.000,00
Costo realizzazione SIT		€ 350.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 355.000,00</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
- Raccordo e coerenza con i Piani Sociali di Zona

## Allegato 2.4 | 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 Altamura
- Inter-Ambito
- 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 geolocalizzata attraverso il SIT e 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 ai 4 Comuni, alla Prefettura, agli enti delle 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 coprogettazione 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.

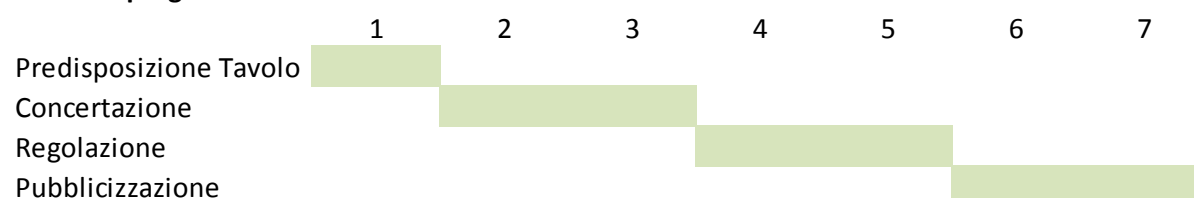
### 8. Procedure di consultazione partenariale

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		€ 5.000,00
Costi di comunicazione		€ 20.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 25.000,00</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 3.1 | Scheda Progetto Banche del Tempo

**1. Titolo dell'intervento:** Banche del Tempo

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

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

- Comune di Altamura
- Inter-Ambito
- 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 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 (Systeme d'Echange Local) nei paesi francofoni, Rers (Reseaux d'Echange Reciproque des Savoirs), 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 delle 4 'Banche Comunali' è prevista la costituzione di un Coordinamento d'Ambito che intende darsi una forma giuridica autonoma e formalizzare il partneriato sotto forma di Associazione di Promozione Sociale protagonista della vita civile dell'Ambito. Un 'modello bancario' strutturato in 4 filiali e una sede centrale ad Altamura che al contempo favorisce l'autonomia di azione di ciascuna filiale e promuove la differenziazione dei servizi sulla base dei bisogni rilevati nei singoli quartieri.



## 5. Indicazione degli effetti attesi

Promuovere lo start-up di 4 Banche del Tempo su base comunale  
Formare gli operatori delle BdT e i cittadini attraverso incontri formativi ad hoc  
Istituire un coordinamento d'ambito delle 4 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 4 Banche del Tempo attraverso un fondo di start-up dedicato e l'individuazione di 4 soggetti del terzo settore promotori sui 4 Comuni. Una volta individuati i soggetti a mezzo di avviso pubblico, questi sottoscriveranno un protocollo d'intesa tra associazioni e individueranno le 4 Sedi presso i Comuni e una sede centrale presso cui riunirsi periodicamente. 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 comuni differenti. Contestualmente verrà promossa una campagna di comunicazione nei 4 Comuni e quindi dato avvio delle iscrizioni e alla raccolta delle disponibilità domanda/offerta. Le esperienze infine confluiranno in una APS del Coordinamento con la nomina delle cariche sociali e la registrazione presso il Registro Regionale.

## 8. Procedure di consultazione partenariale

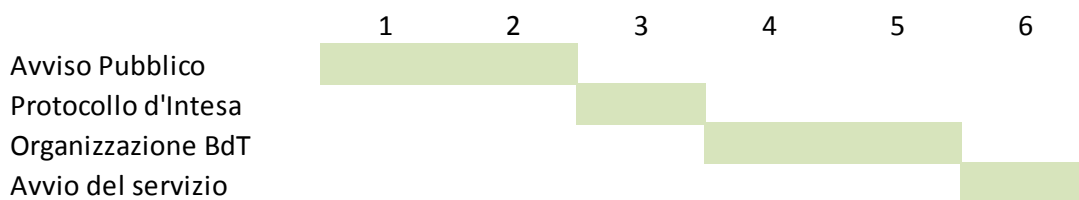
La nascita e l'attivazione delle Banche del Tempo si fonda sulla logica del mutuo aiuto e della collaborazione orizzontale tra soggetti attivi del terzo settore, scuole, istituzioni, cittadini e soprattutto si orienta alla promozione del volontariato come forma di partecipazione attiva alla vita sociale della comunità.

## 9. Quadro dell'investimento

Quadro degli investimenti		
	n. BdT	Totale
Fondo di start-up	4	€ 60.000,00
Costi di comunicazione		€ 15.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 75.000,00</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 3.2 | Scheda Progetto Micronidi familiari

**1. Titolo dell'intervento:** Micronidi familiari

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

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

- Comune di Altamura
- Inter-Ambito
- 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 285/97 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
- 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 da 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.

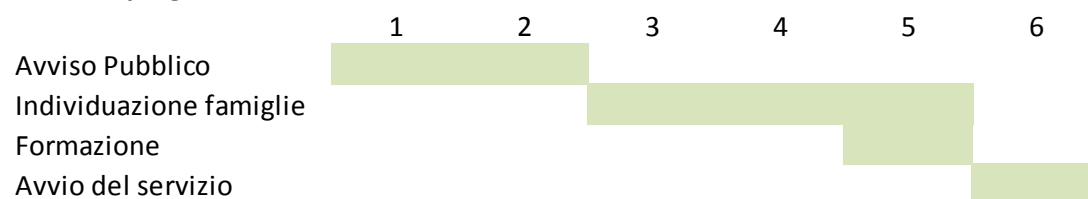
## 8. Procedure di consultazione partenariale

I micronidi come esperienze innovative e sperimentali, necessitano di un ampio consenso sociale e associativo per essere realizzati. Ma è soprattutto in contesto a più forte fiducia e coesione come quelli murgiani possono gemmare novità interessanti. La dimensione della prossimità e un tessuto culturale tradizionale, 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

- 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 3.3 | Tempo pre/post scuola

**1. Titolo dell'intervento:** Tempo pre/post scuola

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

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

- Comune di Altamura
- Inter-Ambito
- Immateriale



**4. Descrizione generale dell'intervento**

La maggior parte dei genitori deve essere a lavoro prima dell'entrata a scuola dei loro figli e spesso non hanno un aiuto esterno e sono costretti a lasciare i propri figli soli, al freddo ed esposti ai vari pericoli della strada; questo perché le scuole spesso non aprono prima dell'ora prevista.

L'idea di questo intervento è quello di consentire ai genitori di lasciare i propri figli all'interno dell'edificio scolastico per un periodo di tempo di 20-30 min., sia prima che dopo le lezioni, affiancati da uno specifico educatore, specie presso le scuole primarie. L'obiettivo è consentire ai genitori di realizzare una maggiore conciliazione tra tempi di lavoro e impegni familiari, oltre che favorire la socializzazione tra i bambini.

**5. Indicazione degli effetti attesi**

Favorire la conciliazione tra tempi di vita e lavoro per le donne  
 Promuovere l'occupazione di giovani educatrici presso l'Ambito  
 Sostenere la scuola nei percorsi pre e post orari di apertura

**6. Target destinatari**

Giovani donne con bambini in età scolare  
 Famiglie  
 Bambini

**7. Fattibilità tecnico - amministrativa**

La realizzazione del servizio avverrà attraverso la costituzione di un Albo dedicato di giovani educatrici disponibili a sostenere le scuole e le famiglie in percorsi di sostegno alla genitorialità. Il servizio di incrocio domanda/offerta sarà assicurato attraverso una pagina dedicata all'interno del portale del PTTS dove verranno pubblicate le disponibilità orarie delle educatrici appartenenti all'Albo con la possibilità che vengano contattate dalle famiglie.

**8. Procedure di consultazione partenariale**

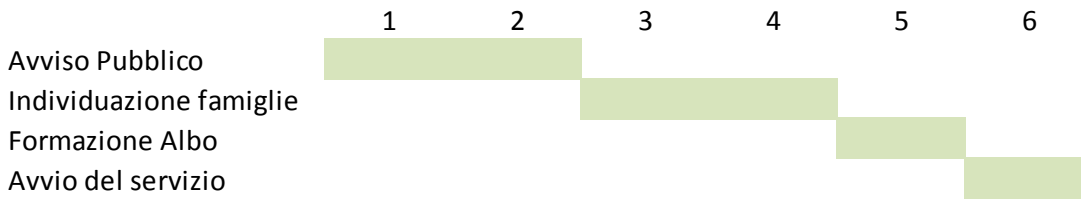
Il servizio verrà realizzato attraverso un'adeguata campagna di comunicazione presso le scuole e saranno coinvolte le famiglie interessate in incontri con le educatrici che faciliteranno il dialogo tra le famiglie sui temi della genitorialità consapevole.

**9. Quadro dell'investimento**

Quadro degli investimenti		
	Numero	Totale
Costi di comunicazione	1	€ 8.000,00
Realizzazione dell'Albo	10	€ 8.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 16.000,00</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 3.4 | Baby Parking

**1. Titolo dell'intervento:** Baby Parking

**2. Soggetto proponente:** Ambito Territoriale

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

- Comune di Altamura
- Inter-Ambito
- Immateriale



**4. Descrizione generale dell'intervento**

Un servizio di "Emergenza" per le mamme in difficoltà le quali possono chiamare un numero "verde" chiedendo per un certo numero di ore l'assistenza per il proprio figlio. Tale servizio può essere esplicito o per poche ore o anche per un'intera giornata. E' un servizio che soddisfa, oltre ad esigenze contingenti di affidamento dei piccoli, il bisogno dei bambini di condividere esperienze di crescita insieme ai loro coetanei e con la capace guida di adulti di riferimento preparati e professionali. Le educatrici per questo servizio verranno selezionate dal medesimo Albo del progetto 3.4

**5. Indicazione degli effetti attesi**

Favorire la conciliazione tra tempi di vita e lavoro per le donne  
 Promuovere l'occupazione di giovani educatrici presso l'Ambito  
 Sostenere la scuola nei percorsi pre e post orari di apertura

**6. Target destinatari**

Giovani donne con bambini in età scolare  
 Famiglie  
 Bambini

**7. Fattibilità tecnico - amministrativa**

La realizzazione del servizio avverrà attraverso la costituzione di un Albo dedicato di giovani educatrici disponibili a sostenere le famiglie in percorsi di sostegno alla genitorialità. Il servizio di incrocio domanda/offerta sarà assicurato attraverso una pagina dedicata all'interno del portale del PTTS dove verranno pubblicate le disponibilità orarie delle educatrici appartenenti all'Albo con la possibilità che vengano contattate dalle famiglie.

**8. Procedure di consultazione partenariale**

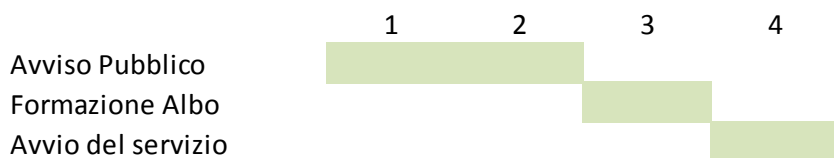
Il servizio verrà realizzato attraverso un'adeguata campagna di comunicazione presso le scuole e saranno coinvolte le famiglie interessate in incontri con le educatrici che faciliteranno il dialogo tra le famiglie sui temi della genitorialità consapevole

**9. Quadro dell'investimento**

Quadro degli investimenti		
	Numero	Totale
Costi di comunicazione	1	€ 8.000,00
Realizzazione dell'Albo	10	€ 8.000,00
<b>TOTALE</b>		<b>€ 16.000,00</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