

Le Politiche Temporalì Urbane tra Pianificazione e Inclusività Sociale: il Caso dei Piani Territoriali dei Tempi e degli Spazi della Regione Puglia in Italia

Tiziana Cardinale, Laura Pavia

(PhD Student Tiziana Cardinale¹, International PhD Course in Architecture and Urban Phenomenology, Università degli Studi della Basilicata, Via Lazazzera – 75100 Matera, tizcardina@hotmail.it)

(PhD Student Laura Pavia², International PhD Course in Architecture and Urban Phenomenology, Università degli Studi della Basilicata, Via Lazazzera – 75100 Matera, laura.pavia@unibas.it)

1 ABSTRACT

Con l'inizio della rivoluzione informatica, la discontinuità generatasi con il pensiero prospettico di matrice rinascimentale e le nuove esperienze sensoriali e percettive di tipo interattivo, in cui il parametro "tempo" diviene dominante rispetto al parametro "spazio", consentono di supporre che esso possa diventare il nuovo fondamento dell'architettura contemporanea, decretando il passaggio dalla progettazione degli "spazi" a quella dei "tempi". I tentativi di unire tempo, architettura e città, che lascerebbero già intravedere l'avvento di nuove tipologie architettoniche e urbane, nascono principalmente dal bisogno di rispondere a necessità fondamentali per il benessere dei cittadini, tra cui l'esigenza di una città "inclusiva" dei bisogni sociali dei suoi utenti diversificati per età, sesso, etnia e livello culturale.

Il caso studio presentato riguarda le politiche sociali della Regione Puglia, eccellente modello di riferimento per il sud dell'Italia: la L.R. n. 19/2006 "Disciplina del sistema integrato dei servizi sociali per la dignità e il benessere dei cittadini e delle cittadine di Puglia" e la L.R. n. 7/ 2007 "Norme per le politiche di genere e i servizi per la conciliazione vita-lavoro in Puglia" hanno sostenuto la nascita di un sistema di governance delle politiche di genere, che includono le politiche temporalì urbane alla base del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi (PTTS) della città, strumento pianificatorio ad indirizzo strategico con l'obiettivo di rispondere concretamente ai bisogni di conciliazione vita-lavoro delle famiglie in contesti locali. Presentato a livello di Ambito Territoriale Sociale (ATS), il piano si attua per mezzo di Studi di Fattibilità dei PTTS (n. 28 studi avviati per altrettanti ATS su n. 45 ATS presenti), il cui fine è quello di implementare azioni spazio-temporalì, diffondere la mobilità sostenibile, promuovere la conciliazione dei tempi di vita-lavoro e la rivitalizzazione sociale dei contesti urbani e, per mezzo delle Banche del Tempo, promuovere l'uso del tempo per fini di solidarietà sociale.

La rilevanza assegnata alla mobilità sostenibile nelle politiche temporalì urbane della CE viene recepita a livello regionale dai PTTS, le cui direttive si integreranno a livello locale con i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile (PUMS), introdotti con la L.S. n. 340/2000. In Puglia sono in corso la formazione di una rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità e una serie di iniziative didattico-comunicative per la diffusione, tra giovani e studenti, di pratiche per l'uso della bicicletta e per gli spostamenti a piedi, nel pieno rispetto dell'ambiente per una migliore qualità della vita.

2 TEMPO, ARCHITETTURA E CITTÀ

Il concetto di "spazio", che ha dominato la teoria e la pratica dell'architettura dei secoli scorsi, sembra stia per cedere il passo al concetto di "tempo", che, seppur presente, non ha quasi mai determinato in modo sostanziale sino ad oggi le scelte alla base del progetto architettonico e urbano. La crisi della "modernità" classica e l'avvento di quella che viene definita "nuova modernità"³ avrebbe generato il cambio di paradigma dalla società industriale a quella elettronico-informatica, aprendo la strada a nuove sperimentazioni teoriche e progettuali, in cui il tempo sembra configurarsi come il nuovo parametro della progettazione architettonica all'interno della città contemporanea dell'era dell'informatica.

2.1 La questione del tempo

Il "tempo" è essenzialmente questione esistenziale e filosofica, prima ancora che progettuale. Nella storia della filosofia si sono avvicinate diverse visioni e concezioni a tal riguardo: tempo come causalità, tempo come coscienza e tempo come possibilità.

¹ Autrice del paragrafo "La mobilità sostenibile in Puglia".

² Autrice dei paragrafi "Tempo, Architettura e Città" e "Le politiche sociali della Regione Puglia".

³ Z. Bauman: *Modernità liquida*. Bari, 2002.

Il concetto di tempo come causalità (tempo oggettivo) ha origine con Aristotele, per il quale il tempo è l'ordine misurabile del movimento, e arriva sino a Newton, che distingue un tempo assoluto (tempo di durata) da un tempo relativo (tempo lineare), e infine a Kant, secondo il quale l'ordine di successione temporale coincide con l'ordine di causalità, decretando il passaggio alla concezione moderna del tempo. La concezione del tempo come coscienza (tempo soggettivo) nasce, invece, con Plotino e Sant'Agostino e giunge sino a Hegel, che considera il tempo come intuizione del movimento e del divenire, approdando ad un'idea in cui il tempo si riduce alla coscienza pura. Dopo Hegel, il concetto è ripreso da Bergson, per il quale il tempo vissuto equivale alla durata della coscienza, e da Husserl, per il quale il tempo coincide con la coscienza nel tempo presente. La concezione del tempo come possibilità (tempo progettuale), infine, viene formulata da Heidegger: il tempo si riduce a struttura delle possibilità, secondo una rivalutazione del ruolo del futuro in favore di un tempo che è possibilità e progettualità. Grazie anche a Einstein e alla sua teoria della relatività, il tempo cessa di essere "necessità" per diventare "possibilità", di più ordini e di più tempi.

Tra le varie interpretazioni e definizioni del tempo esposte, particolarmente attuale risulta essere quella di Husserl, che sviluppa il discorso sul tempo a partire da una fenomenologia della coscienza interna, secondo cui il tempo non è creato dalla coscienza, ma coincide con la vita della coscienza, ed è elemento sempre presente, anche quando non percepito, che rende possibile lo svolgersi degli eventi e la loro percezione e da cui ha origine il mondo spazio-temporale. Dopo Husserl, anche il filosofo Maurice Merleau-Ponty, esponente della fenomenologia francese del Novecento, sostiene le qualità fenomeniche del tempo in opposizione alla concezione di tempo lineare, dichiarando in tal senso che il tempo è una "rete di intenzionalità" e "non è una linea". In continuità con tali visioni, le teorie odierne che forse rappresentano di più il tempo sono quelle che si basano su concetti derivanti dalla tradizione fenomenologica, che abbandonano il concetto di tempo lineare, rinunciando all'idea di un tempo unico in favore di nuovi modelli (tempo ciclico, simultaneo, ecc.), e presuppongono una "coscienza del tempo" (fenomenologia della coscienza di E. Husserl) e una consapevolezza di "qualità" del tempo (fenomenologia urbana di K. Lynch.).

2.2 Spazio e Tempo in Architettura

Nel 1941 viene pubblicato negli Stati Uniti il libro dal titolo "Spazio, tempo e architettura: lo sviluppo di una nuova tradizione", in cui lo storico svizzero Sigfried Giedion analizza, parallelamente alla storia dell'architettura, l'evoluzione delle concezioni di spazio e tempo, portando all'attenzione del dibattito architettonico di quel periodo il tema del "tempo" in architettura. Egli sostiene, infatti, che alla base dell'architettura contemporanea vi sia una concezione di tipo spazio-temporale, affermando che, dopo i postulati della geometria euclidea e cartesiana e della prospettiva quattrocentesca basata sullo spazio a tre dimensioni, agli inizi del Novecento si affermano le teorie del fisico A. Einstein e del matematico H. Minkowski sullo spazio a quattro dimensioni,⁴ per giungere, infine, agli spazi dinamici generatisi con l'invenzione dell'automobile, che integrano il "movimento" alla concezione architettonica contemporanea.

Dopo Giedion, è, infatti, l'urbanista francese Paul Virilio a sostenere che l'avvento della velocità, dell'elettronica e dell'informatica segna i nuovi confini dello spazio e dei suoi rituali d'accesso: non più porte ma sistemi di ascolto elettronico, non più recinti ma superfici-limite, interfacce, in una "città sovraesposta", in cui la velocità abolisce la nozione di dimensione fisica e "l'architettura urbana deve ormai venire a patti con l'aprirsi di uno spazio-tempo tecnologico". Agli inizi degli anni Settanta il filosofo Michael Foucault afferma che la storia è finita ("La storia è discontinuità", *Microfisica del potere*, 1977), sostenendo che la storia era fatta di frammenti e eventi sparsi e che non esisteva più un discorso sulla storia né l'unità dell'esperienza, ma solo pluralità, del soggetto e degli eventi (M. Cacciari, F. Rella, M. Tafuri, G. Teyssot, *Il dispositivo Foucault*, 1977). Negli stessi anni, sulla scia delle affermazioni di Foucault, il filosofo Gilles Deleuze anticipava alcuni dei temi centrali nella sperimentazione progettuale contemporanea: le sue teorie hanno introdotto nella pratica architettonica termini come affiliazione, spazio fluido e stirato, piega e flessibilità. Eppure, nonostante gli assunti diversi e i diversi esiti formali, esiste ancora un elemento che accomuna le esperienze della fine del XX secolo e non consente ancora di parlare di avvento di una nuova era in architettura ed è la permanenza della prospettiva. Giedion sosteneva che la prospettiva viene superata nel movimento artistico del Cubismo, a differenza di quanto affermato da Franco Purini, secondo il quale, invece, il Cubismo non si sarebbe mai veramente liberato dagli schemi prospettici, ravvisando una

⁴ A. Einstein, *Sulla elettrodinamica dei corpi in movimento* (1905) e H. Minkowski, *Space and Time* (1908).

sostanziale continuità della presenza della prospettiva per tutto il Novecento, anche nel decostruttivismo, poiché la negazione del punto di vista unico moltiplicato in una pluralità di nuovi punti di vista, in realtà non segnerebbe la fine della prospettiva come forma simbolica, così come teorizzata da Erwin Panofsky (*La prospettiva come forma simbolica*, 1926). E' solo con l'architettura digitale che si può cominciare a parlare di discontinuità con il pensiero prospettico di matrice rinascimentale. Superato, infatti, il rapporto tra l'uomo e la realtà creato dallo spazio prospettico, la rivoluzione digitale sostituisce alle entità classiche della prospettiva delle entità indirette, in base alle quali al segno subentra un'informazione, con il risultato che le immagini non sono più definite dalla distanza ma dalla prossimità dello schermo, che però si fa inaccessibile in un rapporto di presenza/assenza e si configura come "digital divide", muro che ormai divide due epoche umane, quella passata da quella futura.⁵ La rivoluzione informatica rappresenta sicuramente uno degli aspetti più imponenti della contemporaneità, tra i quali il nuovo valore della discontinuità e il fenomeno dell'interattività stanno generando nuove esperienze percettive, in cui il parametro "tempo" diviene dominante rispetto al parametro "spazio". Il nuovo ruolo del tempo, che nell'architettura digitale si lega alla questione della percezione sensoriale e individuale, mentre nell'architettura reale si esprime già nell'attenzione per la progettazione di alcuni edifici e degli spazi e dei tempi della città, consente di supporre che possa diventare il nuovo fondamento dell'architettura contemporanea, decretando il passaggio dalla progettazione degli "spazi" a quella dei "tempi".

2.3 Nuove città per nuove società

I tentativi di unire il tempo all'architettura e alla città nascono principalmente dal problema di sincronizzare i tempi degli edifici con quelli della città e questi con quelli degli abitanti, un problema che in definitiva esiste da sempre, ma che l'accelerazione temporale del digitale sembra aver accresciuto in modo esponenziale.

Nel 2005 il gruppo di ricerca olandese composto da B. Leupen, J. Van Zwol e R. Heijne presenta la propria ricerca in un testo intitolato "The 4th dimension: Time-based Architecture", riportando all'attenzione del dibattito contemporaneo sull'architettura il tema del "tempo" nel progetto architettonico.⁶ Nella storia dell'architettura olandese, l'elemento "tempo" rappresenta un fattore di continuità, che a partire dalla prima metà del XX secolo, quando J. Brinkman e J. Van den Broek già affrontavano il tema dell'abitazione flessibile, attraversa l'opera di H. Herzberger con i suoi "edifici polivalenti" sino ai progetti più contemporanei di MVRDV e di R. Koolhaas (OMA), in cui l'architettura prende forma dal programma temporale e il tempo sociale, grazie a politiche di welfare integrate alla cultura del progetto, si traduce in architettura e economia.⁷

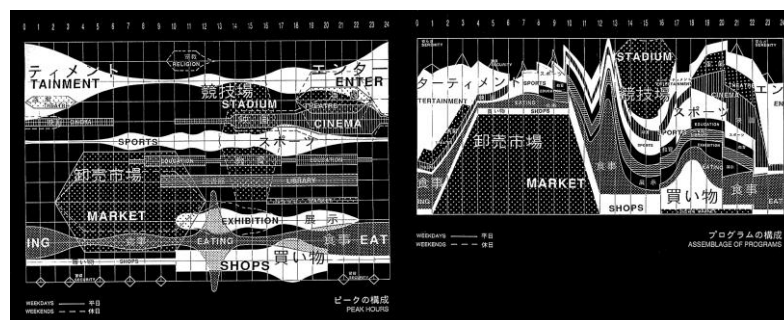


Fig.1: OMA, Yokohama Terminal Airport (2002), Schema n. 1 – Diagramma delle analisi delle ore di punta, Schema n. 2 – Diagramma temporale della costruzione del programma.

Studi più recenti affermano che vi sono già architetture temporali latenti "dentro architetture spaziali che già esistono ma che, attraverso la progettazione architettonica temporale, vengono rifunzionalizzate, reinventate, ricostruite per contenere tutti i tempi dell'abitare". I nuovi media, che includono simultaneità e ubiquità, e i nuovi mezzi di trasporto sempre più veloci, in grado di deformare le coordinate spazio-temporali, mutano il

⁵ F. Purini: *Digital Divide*. In: AAVV, *Architettura e cultura digitale*, a cura di L. Sacchi e M. Unali, Milano, 2003.

⁶ Il concetto di "time-based" deriva dal mondo video e cinematografico e introduce nella progettazione architettonica gli strumenti per il controllo dinamico della forma e del tempo.

⁷ Gli edifici Time-Based sono concepiti come polivalenti, parzialmente permanenti e modificabili, semi-permanenti o smontabili e hanno tutti alla base un modello concettuale per l'utilizzo di uno stesso spazio per usi differenti in tempi differenti, coniugando il tema della flessibilità con quello del tempo. B. Leupen, R. Heijne, J. van Zwol, *Time-based Architecture*, Rotterdam, 2005.

rapporto con gli spazi in cui si vive e iniziano a delineare una città contemporanea che “sfida le dimensioni del tempo per prefigurare le nuove morfologie urbane e tipologie architettoniche”.⁸ Se, dunque, il processo di destrutturazione della concezione spazio-temporale della modernità tende ad estremizzarsi sempre più, si profilano all’orizzonte nuove strategie di riappropriazione e ridefinizione dello spazio-tempo vissuto, attivate dai soggetti nelle loro pratiche quotidiane. Comprendere, infatti, il modo in cui oggi si articola il rapporto tra spazio e tempo, consente non solo di trovare risposte ai problemi dell’architettura, ma equivale anche a dotarsi di un dispositivo per l’interpretazione di alcune dinamiche molto complesse in atto nella città e nella società contemporanea: il problema della sicurezza e il governo dell’incertezza, la ridefinizione dei confini tra pubblico e privato, l’impatto delle nuove tecnologie sulle pratiche quotidiane, l’accelerazione dei ritmi della vita, la conciliazione dei tempi vita-lavoro, le differenze di genere, l’inclusione sociale. Il luogo in cui queste dinamiche si manifestano è il “quotidiano”, fenomenologicamente inteso come “risultato delle pratiche di appropriazione e trasformazione degli spazi urbani”, ed è in quel “quotidiano” che possono trovare una soluzione. Se ci si sofferma sulle pratiche prodotte da tali luoghi, più che sui luoghi stessi, ci si accorge che non esistono più uno spazio e un tempo uniformi, ma una “rete” disomogenea di tempi quotidiani che si interseca con spazi diversi all’interno della città. Il significato di tali relazioni spazio-temporali, inoltre, non è uguale per tutti i soggetti che ne fanno esperienza, ma varia a seconda del ceto sociale, del genere e dell’appartenenza etnica. Attraverso la crescente attenzione per le pratiche della vita quotidiana è in atto oggi un percorso di rivalutazione in positivo delle “differenze”, che se in passato erano considerate questione privata, oggi appaiono centrali per la promozione di nuove forme di azione sociale finalizzata al recupero del valore della socialità e al dialogo con le istituzioni politiche, e per il recupero del ruolo del “pubblico” rispetto al “privato”, grazie al quale diventa possibile rispondere a necessità fondamentali per il benessere dei cittadini, tra cui l’esigenza di una “città inclusiva” dei bisogni sociali dei suoi utenti diversificati per età, sesso, etnia e livello culturale.⁹

3 LE POLITICHE SOCIALI DELLA REGIONE PUGLIA (IT)

Sullo sfondo del difficile contesto economico internazionale, le politiche attuate in Italia negli ultimi anni per fronteggiare lo stato generalizzato di crisi hanno spesso avuto l’effetto di penalizzare ancora di più la condizione della fasce sociali più deboli, con il conseguente aumento del fenomeno della disoccupazione e del lavoro precario e il peggioramento delle condizioni sociali e della qualità di vita della popolazione.

La Regione Puglia, raccogliendo la sfida posta dalle difficoltà di un sistema economico fortemente instabile, ha inteso promuovere nuovi momenti di riflessione e sperimentazione con cui avviare uno sviluppo economico e sociale più equo e inclusivo. Con la programmazione dei fondi europei 2007-2013, infatti, è partita “una stagione nuova per l’esigibilità dei diritti sociali e del diritto al benessere e alla dignità di tutti i cittadini e le cittadine pugliesi”, grazie all’attuazione di politiche integrate basate sui bisogni degli attori sociali, sullo sviluppo di nuovi settori produttivi, sulla crescita delle risorse immateriali e sull’attenzione allo sviluppo del capitale sociale territoriale. La carenza della normativa regionale in termini di esigibilità dei diritti ha imposto l’elaborazione di due nuove e importanti leggi: la L.R. n. 19/2006 “Disciplina del sistema integrato dei servizi sociali per la dignità e il benessere dei cittadini e delle cittadine di Puglia” e la L.R. n. 7/2007 “Norme per le politiche di genere e i servizi per la conciliazione vita-lavoro in Puglia” i cui principi base sono “Dignità delle persone, Universalità dei diritti, Valorizzazione delle potenzialità e delle risorse delle persone e delle famiglie, Equità nella distribuzione delle risorse, dei poteri e delle responsabilità tra i sessi, Rispetto delle identità e Valorizzazione delle differenze di genere, cultura, e religione”. Tali leggi hanno sostenuto la nascita di un sistema di governance delle Politiche di genere, che includono le Politiche temporalì urbane, all’interno delle quali trovano espressione misure che valorizzano i “processi di costruzione di dinamiche di inclusione, benessere e integrazione sociale” e promuovono “una pianificazione territoriale in grado di favorire la qualità della vita di donne e uomini”. Tra queste le principali sono le Politiche di sostegno alle genitorialità e di conciliazione, i Piani dei Tempi e degli Spazi, i Patti sociali di Genere, la Carta per le Pari Opportunità e l’Uguaglianza nel Lavoro, il Fondo pubblico-privato per il sostegno alla flessibilità del Lavoro.¹⁰

⁸ A. Barbara: *Sensi, Tempo e Architettura. Spazi possibili per umani e non*. Milano, 2012.

⁹ PRIN *Costruzione e ricostruzione dello spazio-tempo nelle pratiche del quotidiano*, Università degli Studi di Cagliari.

¹⁰ S. Molendini: *Le Politiche di Genere della Regione Puglia*. In: *Rivista di Scienze Sociali*, n. 4 – Studi di genere, Foggia, 2012.

3.1 Le politiche temporali urbane in Europa e in Italia

Nel 2000 la Comunità Europea dà una prima definizione delle politiche temporali nella Risoluzione 218/2002 sulla partecipazione equilibrata delle donne e degli uomini all'attività professionale e alla vita familiare (GUCE n. C 218 del 31 luglio 2000): "Le Politiche temporali urbane indicano un insieme di azioni mirate a migliorare la qualità della vita dei cittadini e la qualità urbana, attraverso la progettazione e la realizzazione di interventi sui tempi e gli orari della città. Lo scopo di questi interventi è una migliore conciliazione dei tempi familiari, dei tempi di lavoro e dei tempi per sé, una più efficace organizzazione degli orari dei servizi pubblici e dell'uso spaziale e temporale della città". Tra i vari Paesi che hanno seguito tali indirizzi, l'Italia è stato il primo a dotarsi di una legislazione specifica per la conciliazione dei tempi di vita-lavoro, avendo contribuito ad alimentare il dibattito europeo intorno al tema delle politiche temporali.¹¹ Con l'iniziativa di legge popolare "Le donne cambiano i tempi", infatti, la Sezione Femminile del P.C.I. nel 1989 si interessò per la prima volta alle tematiche relative alla conciliazione dei tempi di cura parentale, agli orari di lavoro ed al tempo per sé, proponendo di intervenire in tre direzioni: l'organizzazione dei tempi delle città, il coordinamento dei servizi di interesse pubblico, l'offerta di servizi organizzati in base agli orari. Le prime leggi nazionali sono la L. n. 142/1990 "Ordinamento delle Autonomie Locali" e la L. n. 125/1991 "Azioni positive per la realizzazione della parità uomo-donna nel lavoro". A queste segue la L. n. 53/2000 "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", che al Capo VII – "Tempi delle Città", dispone che le Regioni definiscano con proprie leggi "norme per il coordinamento da parte dei comuni degli orari degli esercizi commerciali, dei servizi pubblici e degli uffici periferici delle amministrazioni pubbliche e la promozione dell'uso del tempo per fini di solidarietà sociale". Essa obbliga i Sindaci di città con più di 30.000 abitanti a predisporre un Piano Territoriale degli Orari, a istituire un Ufficio Tempi e a individuare un Dirigente in materia (art. 24) e a istituire un Tavolo di concertazione delle Istituzioni cittadine per l'attuazione dei progetti contenuti nel Piano (art. 25).

3.2 La programmazione della Regione Puglia: i Piani Territoriali dei Tempi e degli Spazi (PTTS)

In attuazione dell'art. 22 (Compiti delle regioni) della L. 53/2000, la Regione Puglia ha emanato la L.R. n. 7/2007 "Norme per le politiche di genere e i servizi per la conciliazione vita-lavoro in Puglia", che pone a fondamento delle strategie di sviluppo regionale e territoriale l'affermazione di una nuova cittadinanza basata sulle differenze di genere e la partecipazione attiva della stessa e definisce al Titolo II – "Coordinamento dei tempi delle città" i compiti di Regione, Province, Comuni per la progettazione e l'attuazione dei Piani degli Orari, istituendo anche un Gruppo di Lavoro Interassessorile e un Tavolo permanente di Partenariato sulle politiche di genere. Preceduta dalla L.R. n. 19/2006 "Disciplina del sistema integrato dei servizi sociali per la dignità e il benessere dei cittadini e delle cittadine di Puglia" (art. 28 – "Conciliazione dei tempi di vita e di lavoro e armonizzazione dei tempi delle città"), tale legge è seguita dal R. R. n. 21/2008 "Regolamento per la predisposizione e l'attuazione dei Piani territoriali degli orari e degli spazi e per la costituzione, la promozione e il sostegno delle banche dei tempi", che definisce criteri e modalità per la concessione di contributi per promuovere la progettazione e l'adozione dei Piani Territoriali dei Tempi e degli Spazi, e dalla D.G.R. n. 1267/2009 "Linee guida regionali per la predisposizione degli studi di fattibilità per la progettazione dei Piani dei Tempi e degli Spazi".

Il Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi è definito come uno "strumento di pianificazione territoriale, volto a razionalizzare l'organizzazione dei tempi della città e a migliorare le condizioni di fruizione quotidiana dei servizi, attraverso la qualificazione dei programmi di azione per lo sviluppo economico, lo sviluppo urbano sostenibile e l'inclusione sociale, al fine di sostenere le pari opportunità fra uomini e donne e di favorire la qualità della vita attraverso la conciliazione dei tempi di lavoro, di relazione, di cura parentale, di formazione e del tempo per sé delle persone che risiedono sul territorio regionale, anche temporaneamente" (R.R. 21/2008, art. 2). Esso si configura dunque come strumento pianificatorio ad indirizzo strategico con l'obiettivo di rispondere concretamente ai bisogni di conciliazione vita-lavoro delle famiglie in contesti locali. Presentato a livello di Ambito Territoriale Sociale (ATS), essendo quello il

¹¹ "La prima ricerca europea in materia di politiche temporali è stata promossa nel 1997 dalla Fondazione europea per il miglioramento delle condizioni di vita e lavoro, con sede a Dublino. Lo studio riconosceva l'origine italiana delle politiche dei tempi e l'innovazione delle stesse nel panorama delle politiche di genere". A. Pozzi: Un focus sulle politiche di conciliazione temporale. In: *Mutamento Sociale* n. 15, 05/2007, Milano.

contesto che presenta maggiori ostacoli per la gestione della famiglia e della città, il piano si attua per mezzo di Studi di Fattibilità, il cui fine è quello di implementare azioni spazio-temporali, diffondere la mobilità sostenibile, promuovere la conciliazione dei tempi di vita-lavoro e la rivitalizzazione sociale dei contesti urbani, e per mezzo delle Banche del Tempo, il cui fine è promuovere l'uso del tempo per fini di solidarietà sociale.

Lo Studio di Fattibilità definisce e descrive le strategie e le linee d'azione finalizzate alla redazione del PTTS attraverso la creazione dell'Ufficio dei Tempi e degli Spazi della città, l'analisi del contesto di riferimento, i meccanismi di costruzione del partenariato istituzionale, l'individuazione delle risorse finanziarie e umane per la fattibilità economica del piano, la strategia di comunicazione. Il PTTS, invece, deve necessariamente contenere l'analisi dell'ambito territoriale di riferimento, esigenze e criticità, finalità e obiettivi, misure previste (linee d'azione), target dei destinatari, risorse per le misure previste, partenariato attivato, cronoprogramma e piano finanziario delle attività, modalità di integrazione con i Piani di Zona e i Piani di Distretto, modalità di raccordo con la pianificazione territoriale ai vari livelli, modalità di gestione, controllo e monitoraggio, azioni di informazione e comunicazione. I Modelli di Intervento contenuti nelle Linee Guida, indicativi e non esaustivi delle iniziative attivabili, prevedono le seguenti Linee di Azione: Orari delle scuole, Orari dei servizi pubblici comunali, Orari del commercio e dei pubblici servizi, Orari dei servizi di trasporto pubblico locale, Orari dei servizi dedicati all'infanzia, Miglioramento dell'accesso ai servizi attraverso gli strumenti della società dell'informazione, Formazione degli operatori delle amministrazioni pubbliche da parte delle provincie e sensibilizzazione dei cittadini (linea d'azione trasversale). Attraverso tali Azioni i Comuni coordinano e amministrano gli orari dei servizi pubblici, compresi gli uffici centrali e periferici delle amministrazioni pubbliche, gli esercizi commerciali e i pubblici servizi, le attività di trasporto, socio-sanitarie, di formazione e istruzione, culturali, sportive, turistiche e di spettacolo. Per i contributi agli studi di fattibilità sono state stanziare risorse complessive di € 3 milioni a valere sull'Intesa Famiglia Dipartimento Politiche Famiglia. Gli ambiti sociali che hanno già elaborato e presentato lo studio di fattibilità tra il 2010 e il 2011, rispondendo all'Avviso Pubblico pubblicato sul BURP della Regione Puglia n. 194/2009, sono n. 28 su n. 45 ATS presenti.

3.2.1 Lo Studio di Fattibilità "Abitare i tempi e gli spazi della città di Bari"

Il caso qui esposto riguarda lo Studio di Fattibilità per la redazione del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi presentato dall'Ambito Territoriale Sociale della città di Bari il 30 giugno 2012. La città di Bari, capoluogo della Regione Puglia, a partire dal 2007 ha promosso e sviluppato con la Provincia e altri trenta comuni, sulla base di importanti modelli nazionali e internazionali, il Piano strategico Metropoli Terra di Bari, nell'intento di avviare la definizione degli scenari futuri dell'area metropolitana e la pianificazione della stessa nell'ottica della sviluppo sostenibile di medio e lungo periodo.

Nell'ambito di tale contesto, la visione alla base del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi per la città di Bari contempla il miglioramento dell'abitabilità del tempo urbano, in favore della conciliazione dei diversi spazi di vita dei cittadini e di un maggiore coordinamento tra attori istituzionali e sociali.

Il processo di avvio dello studio di fattibilità ha previsto, infatti, due momenti fondamentali: l'analisi dei fabbisogni della cittadinanza e la partecipazione degli attori sociali. Ai fini dell'analisi conoscitiva dei bisogni del territorio oggetto di studio, si è resa necessaria un'indagine sugli utilizzi di tempo e spazio nella città. L'analisi è stata fatta su un campione di popolazione per mezzo di questionari (n. 320 questionari compilati) specifici per fasce d'età su argomenti relativi alle esigenze di accesso ai servizi pubblico-privati e alla mobilità urbana. I fabbisogni emersi sono stati raggruppati in quattro macrocategorie: mobilità pubblica sostenibile (potenziamento del trasporto pubblico, attenzione per le utenze deboli, potenziamento di bike e car-sharing), conciliazione vita-lavoro (flessibilità nell'orario di entrata a scuola, ampliamento della fascia oraria di apertura degli sportelli pubblici), accessibilità ai servizi pubblici (più efficiente comunicazione del comune con i cittadini, orari di apertura dei negozi più vicini alle esigenze dei cittadini, aperture domenicali degli esercizi commerciali), qualità urbana (nuovi spazi verdi, spazi per la cultura.). La modalità partecipativa della progettazione del piano ha previsto l'attivazione di focus-groups su base territoriale nelle circoscrizioni che hanno coinvolto il Terzo Settore, di forum urbani presso la sala consiliare del comune di Bari alla presenza di rappresentanti istituzionali, l'invito alle Asl e alle parrocchie.

Sulla base dell'analisi di contesto e delle proposte scaturite dagli incontri con gli attori sociali, è stata costruita l'architettura del PTTS, secondo una visione strategica articolata in quattro Linee d'azione, da attuarsi per mezzo di progetti sperimentali.

Le azioni strategiche sono:

Linea di azione 1 – Mobilità sostenibile urbana, con l'obiettivo di incentivare e implementare il Trasporto Pubblico Locale (TPL) e le modalità di spostamento collettivo, ridurre l'uso dei mezzi di trasporto privati, ridurre l'impatto ambientale. Progetti: TPL Bari, Car-pooling e sharing, Rete ciclopedonale Biciplan, Mobilità scolastica.

Linea di azione 2 – Conciliazione vita lavoro, con l'obiettivo di pianificare e regoalre gli orari e la fruizione degli spazi, garantire maggiori servizi e più qualificati per le fasce più deboli della popolazione, promuovere l'attivismo dei cittadini nella solidarietà. Progetti: Micronidi familiari, Coordinamento metropolitano delle Banche del Tempo, Albo dei lavori di cura, Commercio in rete.

Linea di azione 3 – Accessibilità ai servizi pubblici, con l'obiettivo di rafforzare le capacità delle istituzioni nell'erogazione dei servizi, rafforzare le competenze entro l'amministrazione sulle politiche di conciliazione e di organizzazione spazio-temporale, istituire un dialogo permanente di confronto tra Amministrazione e cittadini sugli usi del tempo e dello spazio. Progetti: Giornata del cittadino, Portale e-Gov, Ufficio dei Tempi e degli Spazi, Formazione PA.

Linea d'azione 4 – Qualità urbana, con l'obiettivo di aumentare la presenza di verde urbano, istituzionalizzare un luogo che possa favorire il dibattito urbano ed educare alla città. Progetti: Urban Center, Greening Project.

Il governo del Piano è affidato ad un Ufficio del Piano dei Tempi e degli Spazi, la cui struttura organizzativa ha il compito di attuare i PTTS e di istituire una Consulta dei Tempi, composta da soggetti rappresentativi del territorio, per il monitoraggio ciclico e l'animazione del dibattito sulla qualità urbana.

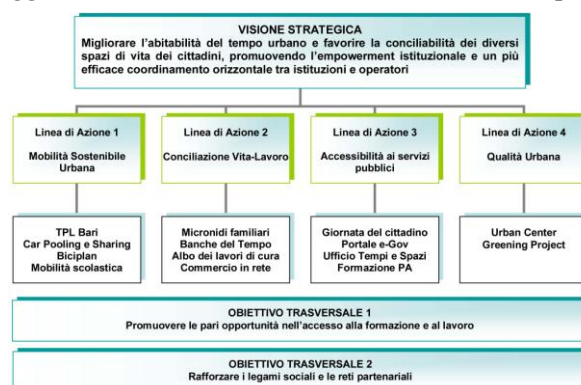


Fig.2: L'architettura del PTTS dell'Ambito Sociale della città di Bari.

4 LA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN PUGLIA

L'obiettivo globale della politica di coesione della Puglia cofinanziata dal FESR per il periodo 2007-2013 è quello di favorire la piena convergenza della Regione in termini di crescita e occupazione, garantendo la sostenibilità del modello di sviluppo. Nell'ambito di questa strategia generale un riguardo particolare è stato dato ai temi della mobilità urbana sostenibile e dello sviluppo degli attrattori culturali, in quanto il sistema insediativo della Regione Puglia ha causato la perdita di identità dei centri limitrofi ai capoluoghi e lo spopolamento e declino economico dei centri minori. A questo si è accompagnato il declino demografico delle città centrali, determinato dai processi migratori verso le corone urbane dovuti sia ai differenziali di prezzo e alla scarsa offerta di alloggi pubblici, sia alla scarsa qualità urbana (inquinamento, criminalità, congestione, degrado, carenza di luoghi della socialità e di servizi di assistenza). Siamo in presenza di un'armatura urbana policentrica, nella quale da un lato sono assenti grandi agglomerazioni metropolitane con problemi di congestione e relative diseconomie esterne, dall'altro sono presenti sistemi di piccole città legate da consolidate relazioni reciproche e notevole affinità di risorse e problemi. Di conseguenza da un lato il sistema di trasporto risulta deficitario oltre che sul versante della intermodalità, della interconnessione su scala regionale e sovraregionale, anche su quello della qualificazione dei servizi collettivi di base, dall'altro il turismo regionale risulta ancora eccessivamente incentrato sulla valorizzazione delle risorse naturali nei

mesi estivi, mentre la domanda di turismo culturale risulta piuttosto limitata, anche a causa di un'offerta poco valorizzata e incapace di attrarre flussi turistici stagionalizzati.

4.1 Piano urbano della mobilità sostenibile

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico, costruito su strumenti di pianificazione esistenti, che tiene conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui al fine di migliorare la qualità della vita e l'attrattività dell'ambiente urbano. Una città impegnata nella pianificazione della mobilità sostenibile è vista come una città innovativa a cui fare riferimento e contribuisce a fornire una migliore immagine di se stessa. Pianificare la mobilità concentrandosi sulle persone e sui luoghi piuttosto che sulle auto ed il traffico comporta innegabili benefici per l'ambiente e la salute, anche in termini di riduzione di inquinamento termico ed acustico e di consumo di energia, ed aiuta a mitigare i cambiamenti climatici.

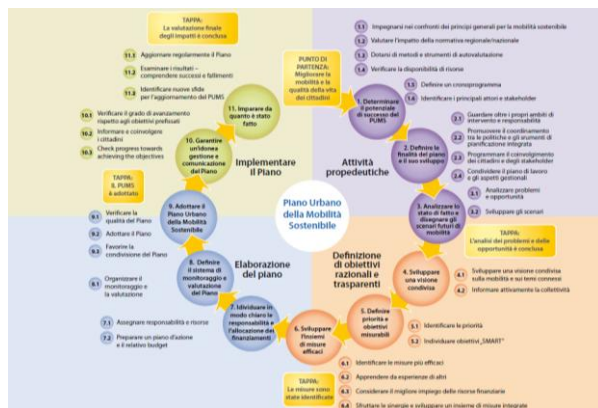


Fig.3: Schema del PUMS.

Il piano è basato su una visione dei trasporti e della mobilità di lungo periodo che comprende l'intero agglomerato urbano e include tutte le forme e i modi di trasporto pubblico e privato, passeggeri e merci, motorizzato e non motorizzato, circolazione e sosta, e che mira ad aumentare l'efficienza ed economicità delle forme di trasporto presenti sull'intero agglomerato urbano, pubbliche e private, passeggeri e merci, motorizzate e non motorizzate, di circolazione e sosta. È uno strumento caratterizzato da una visione chiara, da obiettivi e traguardi misurabili e da un approccio integrato e partecipativo. Il coinvolgimento dei cittadini e degli altri portatori di interessi è un aspetto fondamentale lungo tutto il processo di Pianificazione per capire perché alcuni gruppi di cittadini dovrebbero essere coinvolti e quale l'influenza che potrebbero esercitare. Solo così le decisioni relative a specifiche misure di mobilità urbana sostenibile, come per l'appunto lo stesso PUMS, possono ottenere una significativa "legittimazione pubblica".

Nello sviluppo di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, la visione spazia necessariamente oltre gli ambiti dei trasporti e della mobilità e considera opportunamente aspetti sociali, economici, ambientali e politico-istituzionali, nell'ambito di una strategia complessiva di sviluppo sostenibile. La rilevanza di un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è tale da necessitare la guida dell'Assessorato ai Trasporti e alla Mobilità del Comune di riferimento e il coinvolgimento di altri uffici e dipartimenti comunali e regionali nel processo di pianificazione (urbanistica e sviluppo del territorio, sviluppo economico, ambiente, servizi sociali, salute, sicurezza). Un approccio integrato che tiene conto di strumenti e politiche di diversi settori, livelli amministrativi e autorità limitrofe e tenta di risolvere i deficit di integrazione e cooperazione per perseguire innovazione e miglioramento. Tale visione strategica deve essere specificata con obiettivi concreti, fornisce una descrizione qualitativa del futuro urbano desiderato e serve ad orientare lo sviluppo di adeguate misure di pianificazione.

La selezione delle misure non deve basarsi solo sull'efficacia ma anche sull'economicità e su un'analisi dei costi e dei benefici dei trasporti, che tenga conto dei più ampi costi e benefici sociali. Soprattutto in un periodo di budget limitati per la mobilità e i trasporti urbani, è fondamentale legare le ricadute delle misure e degli interventi alle risorse spese. Questo aspetto richiede una opportuna valutazione delle opzioni con una particolare attenzione alla qualità dell'aria e agli impatti derivanti dalle emissioni di gas serra. La Commissione Europea nel Libro Bianco sui Trasporti (2011) ha rimarcato l'importanza di internalizzare i costi esterni di tutti i modi di trasporto applicando principi comuni alle specificità di ciascun modo.

4.2 Le reti ciclo – pedonali

In Puglia è in atto una forte campagna di comunicazione, sensibilizzazione e informazione innovativa su tutto quello che attiene la bicicletta, mezzo economico e flessibile: l'uso delle piste ciclabili, il rispetto delle regole in città, il bike sharing, la realizzazione di momenti di condivisione e animazione territoriale utili alla diffusione della cultura sulla mobilità ciclabile. Esistono ben 1653 km di possibili percorsi per cui sostanziale diventa il potenziamento della rete ciclabile regionale integrata con la rete delle infrastrutture per la mobilità, mediante la realizzazione di opere specifiche, quali piste e corsie ciclabili, ciclovie, itinerari ciclopedonali, segnaletica, misure di moderazione del traffico, finalizzate ad indurre un'andatura più lenta che consenta la circolazione in sicurezza e libertà di pedoni e ciclisti.

Decidere di incoraggiare la gente ad abbandonare l'auto e utilizzare la bicicletta comporta delle responsabilità in termini di scelte politiche e strategiche, finalizzate a decongestionare il traffico e la sosta e a permettere al cittadino di andare in bici con tutti gli strumenti necessari, a livello infrastrutturale e non solo. Per questo è in corso il programma “Crea-Attiva-Mente” che si sviluppa attraverso due direttrici principali: il Progetto “Mente locale”, per il recupero degli immobili a servizio del TPL, al fine di trasformare i luoghi non vissuti, o vissuti in modo sfuggente, in fucine di sperimentazione di buone pratiche per la mobilità sostenibile e la valorizzazione dell'ambiente; il Progetto “Cicloattivi”, per lo sviluppo della mobilità ciclistica e la tutela degli utenti deboli della strada. Sempre nell'ambito di “Crea-Attiva-Mente” alla fine di gennaio è stato pubblicato il bando del Progetto “Pugliapedali” con il quale si intende valorizzare e sviluppare l'impegno delle amministrazioni locali e il coinvolgimento di imprese, associazioni ed enti del no-profit pugliesi per la promozione della mobilità sostenibile e per lo sviluppo turistico del territorio.

Inoltre, la Regione Puglia ha partecipato, in qualità di Lead Partner, al “Progetto CYRONMED” – Cycle Route Network of the Mediterranean, che ha permesso di realizzare un interessante manuale di buone pratiche, il “Vademecum della ciclabilità”, con il fine di incoraggiare i Comuni e le Province ad indirizzare le loro scelte verso una mobilità sempre più eco-sostenibile. La Puglia compare in ben 5 itinerari: Via dei Pellegrini: Londra – Roma – Brindisi; Via Adriatica: Delta del Po – Leuca; Via dei Borboni: Bari – Napoli; Alta via dell'Italia centrale: Dal Parco del Gargano alle Foreste Casentinesi; Via dei Tre mari: Otranto – Taranto – Sapri; Variante ionica Torre Lapillo – S. Maria di Leuca.



Fig.4: Gli Itinerari del Progetto CYRONMED

Il progetto CYRONMED ha contribuito a modificare il modo di concepire i piani di intervento infrastrutturale e a far entrare, all'interno della programmazione e della pianificazione regionale, il tema delle reti ciclabili e della loro integrazione modale con le altre reti trasportistiche. Tali indicazioni sono state recepite dal Piano Regionale dei Trasporti e dal Piano Paesaggistico Territoriale Regionale che considerano la rete ciclabile regionale come infrastruttura essenziale per lo sviluppo della mobilità sostenibile, mentre il DRAG (Documento Regionale per l'Assetto Generale) ha introdotto i piani delle reti ciclabili sulla viabilità di competenza tra i contenuti della Pianificazione Territoriale di Comuni e Province.

Sono numerose pure le iniziative di sensibilizzazione e le attività e gli interventi di educazione, formazione e comunicazione per la diffusione della mobilità sostenibile, a cui si affianca la realizzazione di percorsi casa-scuola per bambini (Piedibus e Bicibus), per incentivare gli spostamenti quotidiani a piedi con il coinvolgimento dei cittadini più giovani e degli studenti di tutte le scuole di ogni ordine e grado. L'Assessorato alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Puglia, in collaborazione con Legambiente

Puglia e l'Anci Puglia, ha recentemente presentato alla stampa il dossier sui "Comuni Biciclioni", nato proprio con l'obiettivo di fotografare lo stato della mobilità sostenibile nei Comuni pugliesi e di costruire un primo database da integrare gradualmente per incentivare l'uso delle biciclette nelle città come forma di mobilità ordinaria. Fra i Comuni grandi e piccoli che sono all'avanguardia in questo processo di trasformazione che parte dal basso, emerge Bari, attiva già da anni sul fronte della mobilità sostenibile e dotata anche di un mobility manager nell'organigramma dell'amministrazione comunale. Oltre a possedere il servizio di bikesharing (intercettabili in ormai più di 20 punti) e numerosi cicloparcheggi nell'ambito del Progetto "BiciPlan", si distingue per la realizzazione di un piano della mobilità con interventi infrastrutturali riguardanti il completamento e il potenziamento dei sistemi di offerta dei trasporti su rete ferroviaria e rete stradale e del sistema di parcheggi, la sperimentazione del trasporto ON DEMAND, mediante l'utilizzo di alcune mini-navette elettriche già di proprietà dell'AMTAB. L'Amministrazione locale sta anche puntando sulla promozione del Progetto Car-Pooling & Car-Sharing, per chi, per diverse esigenze, proprio non riesce o non può lasciare a casa l'auto. Il primo necessita di mezzi di proprietà degli stessi utenti della strada e il secondo di dotazione di parco mezzi, di solito sostenibili, auto o minicar elettriche. In entrambi i casi per l'avvio, non servono spese per l'attivazione di portali o strumenti particolari.

5 CONCLUSIONI

Le esperienze degli ultimi decenni nell'ambito della pianificazione territoriale hanno evidenziato che le principali trasformazioni strutturali e culturali delle società contemporanee sono sempre accompagnate da importanti cambiamenti nell'utilizzo dei tempi e degli spazi di vita, che spingono verso nuovi utilizzi del territorio e del tempo e generano nei cittadini nuove aspettative di qualità della vita e di maggiore coinvolgimento nelle scelte pubbliche. Un governo del territorio interessato non più solo all'organizzazione e alla gestione dello spazio, ma che integra nelle sue scelte di base anche le esigenze di tutte le fasce sociali, il bisogno di sicurezza, la cultura, la formazione, i tempi, la mobilità sostenibile, è un governo che si avvia verso un nuovo modello di politica. La Regione Puglia ha raccolto la sfida posta dalla crisi economica in atto e, attraverso le politiche sociali, di genere e temporali che sta attuando, insegue la visione di una città a misura di donne e uomini, in cui promuovere sempre la qualità della vita e in cui il valore del Tempo possa essere considerato come il bene più prezioso da utilizzare per sé e in favore degli altri.

6 BIBLIOGRAFIA

- AAVV: Architettura e cultura digitale (a cura di L. Sacchi e M. Unali). Milano, 2003
AAVV, oma/rem koolhaas 1992-1996, EL CROQUIS n. 79, Barcellona 1996
ATS BARI: Studio di fattibilità per la realizzazione del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi dell'ambito di Bari. Bari, 2012
BARBARA, Anna: Sensi, Tempo e Architettura. Spazi possibili per umani e non. Milano, 2012
BAUMAN, Zygmunt: Modernità liquida. Bari, 2002
CONSIGLIO REGIONALE DELLA REGIONE PUGLIA: Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica, 2013
DELEUZE, Gilles: La piega – Leibniz e il Barocco. Torino, 2004
ELTISPLUS: Guidelines-Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, 2011
EUROPEAN COMMISSION: White Paper-Roadmap to a Single European Transport Area. Bruxelles, 2011
GIEDION, Sigfried: Spazio, tempo e architettura. Milano, 1954
HEIDEGGER, Martin: Essere e tempo. Milano, 2011
HUSSERL, Edmund: Per la fenomenologia della coscienza interna del tempo. Milano, 2004
LEUPEN, Bernard, HEIJNE, René, VAN ZWOL, Jasper: Time-based Architecture. Rotterdam, 2005
LYNCH, Kevin: L'immagine della città. Venezia, 1964.
POZZI, Alessandro: Un focus sulle politiche di conciliazione temporale. In: Mutamento Sociale, n. 15. Milano, 2007
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI CAGLIARI: PRIN Costruzione e ricostruzione dello spazio-tempo nelle pratiche del quotidiano.
MERLEAU-PONTY, Maurice: Fenomenologia della percezione. Milano 2003
MOLENDINI, Serenella: Le Politiche di Genere della Regione Puglia. In: Rivista di Scienze Sociali, n. 4. Foggia, 2012.
SAGGIO, Antonino: Introduzione alla rivoluzione informatica. Roma, 2007
TUMMERS L. (2010), To the heart of planning: is the hardware of spatial planning open to feminist alternatives?. In: Ernst W. (ed. 2010), Geschlecht und Innovation. Gender Mainstreaming in Techno-Wissenschaftsbetrieb. Internationale Genderforschung in Niedersachsen. Teilband 4. LIT-Verlag. Berlin. p. 117-136.
VIRILIO, Paul: Lo spazio critico. Bari, 1988

7 RINGRAZIAMENTI

Si ringrazia la Regione Puglia, Assessorato al Welfare – Lavoro, Politiche di Benessere sociale e Pari Opportunità, nella persona della Dott.ssa Tiziana Corti per la gentile concessione del materiale relativo allo Studio di Fattibilità per la realizzazione del Piano Territoriale dei Tempi e degli Spazi dell'Ambito Territoriale Sociale di Bari.